

Observation n°1 (Web)

Par Milivoje Balatunovic

Déposée le 15 décembre 2021 à 08h08

Projet nécessaire pour la métropole

Observation n°2 (Web)

Par Claude CHAUMIOLE

Déposée le 15 décembre 2021 à 13h16

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

Observation n°3 (Web)

Par DIDIER FELUT

Déposée le 15 décembre 2021 à 14h35

entièrement d'accord avec le projet.

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

je souhaite sa réalisation le plus tôt possible.

Observation n°4 (Web)

Par LAURENCE PROTIN

Déposée le 15 décembre 2021 à 15h38

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

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

Merci

Observation n°5 (Web)

Par Eric Litot

Déposée le 15 décembre 2021 à 16h44

Bonjour,

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

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

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

Merci.

Observation n°6 (Web)

Par Cécile Cazenave

Déposée le 15 décembre 2021 à 16h49

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

Observation n°7 (Web)

Par sabine romanes

Déposée le 15 décembre 2021 à 17h28

Bonjour,

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

Bien cordialement,

S.R

Observation n°8 (Web)

Par Maurice FRANCESCHI

Déposée le 15 décembre 2021 à 23h50

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

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

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

"Communiqué de Toulon Var Déplacements

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

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

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

nous demandons que cette concertation soit prolongée d'un mois.

L'enquête publique aura lieu en 2022, et la mise en service fin 2024 du premier tronçon qui irait de La Technopôle de la Mer (Ollioules) à Bir-Hakeim (Toulon), alors que les infrastructures existent déjà largement. Le reste de la ligne, vers La Seyne et La Garde sera peut être terminé en 2028. Puisque les métropoles réalisent leurs lignes de TCSP en moins de 5 ans et qu'une grande partie des travaux ont été réalisés, il est nécessaire d'avoir un planning plus rapide d'autant que les finances sont là. Même la Cour Régionale des Comptes s'est étonnée des retards accumulés depuis 20 ans. Le but de cette concertation a pour objet, en particulier, de faire émerger le mode de transport et le tracé d'un TCSP comme l'indique le titre de la délibération de TPM du 10 novembre 2021 : « modalité de la concertation préalable pour un projet de TCSP ».

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

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

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

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

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

Maurice Franceschi, Président de Toulon Var Déplacements "

TOULON VAR DEPLACEMENTS

Association Loi 1901 du 18 juin 1980

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

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

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

Courriel : tvdeplacements@gmail.com

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

Observation n°9 (Web)

Par Michel LEROUX

Déposée le 16 décembre 2021 à 08h49

Avenue Edouard HERRIOT,

Quelle sera l'emprise au sol de la réalisation ?

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

La largeur actuelle de cette avenue est-elle suffisante?

Observation n°10 (Web)

Par MAITE GENSOLEN

Déposée le 16 décembre 2021 à 10h16

Bonjour,

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

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

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

Cordialement,

Maité

Observation n°11 (Web)

Par MAITE GENSOLEN

Déposée le 16 décembre 2021 à 10h19

Re bonjour,

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

Bonne journée!

Observation n°12 (Web)

Par Yves Lucas

Déposée le 16 décembre 2021 à 10h38

Il ne faut pas un BHNS mais un tramway.

Il y a 20 agglomérations de plus de 300.000 habitants en France et Toulon (572.000 ha) est la seule à ne pas avoir de TCSP. Parmi les 19 restantes, toutes ont un tramway et ou un métro, sauf une, Béthune (355.000 ha), qui a un BHNS, moins adapté que le tramway aux fortes fréquentations. Or Toulon a une géographie parfaitement adaptée à une ligne principale de TCSP qui aura une forte fréquentation et devra répondre à la volonté sociale de réduction des transport individuels.

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

Observation n°13 (Web)

Par Jean-François GUYETAND

Déposée le 16 décembre 2021 à 12h41

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

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

2 Documents joints

Observation n°14 (Web)

Anonyme

Déposée le 16 décembre 2021 à 16h06

Bonjour,

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

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

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

Merci de votre écoute à tous

Bien cordialement

Observation n°15 (Web)

Par Cyril Pignol

Déposée le 16 décembre 2021 à 20h33

Je trouve ce projet très intéressant,
J'espère que la circulation automobile ne sera pas impactée au vu des difficultés déjà présente sur la métropole.

Observation n°16 (Web)

Anonyme

Déposée le 16 décembre 2021 à 22h50

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

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

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

Observation n°17 (Web)

Par Benedicte GUILLAUME

Déposée le 17 décembre 2021 à 09h31

Bonjour,

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

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

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

Observation n°18 (Web)

Par Serge Boucher

Déposée le 17 décembre 2021 à 15h00

Bonjour,

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

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

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

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

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

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

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

Cordialement,

S. Boucher

Observation n°19 (Web)

Par Maxime Ravel

Déposée le 18 décembre 2021 à 22h28

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

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

Cordialement.
Maxime Ravel

Observation n°20 (Web)

Par Michel PIERRE

Déposée le 19 décembre 2021 à 11h16

Bonjour

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

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

Merci d'avance de votre réponse.

Cordialement.

Michel PIERRE, usager des lignes 8 et 18.

Observation n°21 (Web)

Par PIERRE Michel

Déposée le 19 décembre 2021 à 18h41

Bonsoir,

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

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

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

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

Cordialement

Michel PIERRE

Document joint

Observation n°22 (Web)

Par Michel LEROUX

Déposée le 20 décembre 2021 à 10h22

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

Un transport en commun digne de ce nom est souhaité depuis très longtemps, mais pas à n'importe quel prix pour le quartier.

Selon les prévisions le tracé de ce futur transport va traverser le quartier de PONT NEUF en empruntant l'avenue Edouard Herriot côté voie ferrée. Entre le pont de l'Escaillon et le Pont Neuf il existe des commerces, des ateliers , un cabinet médical (2 praticiens) une pharmacie, une crèche , un lieu de culte, le foyer des retraités, un stade et l'Ecole primaire de PONT NEUF. Toutes ces

structures ont besoin , au moins d'un stationnement à temps. Le passage du nouveau transport en commun, va supprimer le stationnement côté voie ferrée et rien n'a été prévu pour rassurer les riverains. Page 17 du document de présentation du projet nous remarquons que l'emprise sera constitué par 2 voies BHNS, 2 voies voiture, un stationnement et deux trottoirs. Ce projet peut il s'incérer dans l'espace existant?

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

Observation n°23 (Web)

Par Gilles BLEANDONU

Déposée le 21 décembre 2021 à 13h56

Bonjour,

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

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

Observation n°24 (Web)

Anonyme

Déposée le 21 décembre 2021 à 15h44

Sur le tracé aucune indication n'est précisée sur les tronçons "propre" et les tronçons partagés avec les voitures.

Un taux annoncé de 70% d'infrastructures en site propre n'est pas acceptable pour un tel projet d'envergure qui est censé concurrencer le projet enterré du tramway, il doit atteindre au moins 90% (Les 10% étant les intersections avec les grandes artères). Le tracé devra s'assurer de la manœuvrabilité d'un engin d'une longueur de 24m certains virages actuels vu sur le tracé sont à mes yeux impossible à effectuer sans travaux préalables afin d'avoir une courbure de virage adoucie. Certains nom d'arrêt peuvent porter à confusion, notamment les doublons , Sainte Roseline est un terminus du 36, Lysia est un arrêt situé vers la déchèterie et le cimetière de Toulon. Concernant le tronçon bois sacré si le BHNS y est installé (en site propre sinon ce n'est à mes yeux qu'un vulgaire

bus sans priorité effective dans la vie de tous les jours.) où passeront les véhicules venant du Sud de la Seyne sur Mer et dont le passage par le port de la Seyne est inévitable ? Dernière remarque: le projet de mutualisation de BAU et de bande de transport en commun n'est pas envisageable vu le nombre d'accidents survenant aux heures de pointes sur l'autoroute. Il faudrait créer une voie dédiée en plus de la BAU.

Observation n°25 (Web)

Par Maurice Franceschi

Déposée le 21 décembre 2021 à 23h17

TOULON VAR DEPLACEMENTS

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

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

Plusieurs des questions n'ont pas obtenues de réponse.

M. Franceschi, président de l'association

Toulon Var Déplacements

Association Loi 1901 du 18 juin 1980

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

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

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

Courriel : tvdeplacements@gmail.com

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

Document joint

Observation n°26 (Web)

Par Christophe RUIZ

Déposée le 22 décembre 2021 à 08h35

Bonjour

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

Je souhaite faire quelques propositions :

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

- Diminuer l'utilisation de la voiture en proposant des parkings relais gratuits aux détenteurs d'un billet de transport.

Observation n°27 (Web)

Anonyme

Déposée le 22 décembre 2021 à 13h52

Bonjour,

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

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

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

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

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

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

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

Bonne continuation

Observation n°28 (Web)

Par DENIS SALMON

Déposée le 22 décembre 2021 à 15h07

Bonjour,

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

Au début oui c'est top, puis au bout de quelques mois, à certains endroits la chaussée s'affaisse légèrement, un peu plus tard, il faut faire une intervention sur une canalisation, tranchée qui après

rebouchage créera un cahot et je ne parle pas des zones qui ne sont pas en site propre. Le rail apporte une douceur et un silence incomparable (ancien parisien j'ai beaucoup utilisé le tram...)

Observation n°29 (Web)

Par DENIS SALMON

Déposée le 22 décembre 2021 à 15h13

Bonjour

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

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

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

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

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

Observation n°30 (Web)

Par DENIS SALMON

Déposée le 22 décembre 2021 à 15h26

Bonjour,

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

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

Observation n°31 (Web)

Par Jean Galtier

Déposée le 22 décembre 2021 à 15h49

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

Observation n°32 (Web)

Par Claude Fontaine

Déposée le 22 décembre 2021 à 18h38

Comment se feront les dessertes riveraines. Sera t'il possible de couper les voies du bhns?
Je pense en particulier à la desserte de Point P, situé entre Pont neuf et Bon Rencontre, par des semi remorques, à tous les parkings souterrains des immeubles récents et aux stations service.

Observation n°33 (Web)

Par sylvain lafaye

Déposée le 23 décembre 2021 à 09h46

De manière générale je suis 100% favorable à ce projet de BHNS, mais 100% défavorable à la planification actuelle des travaux.

Travaillant dans le centre-ville de Toulon, mon trajet domicile-travail depuis la ville de Cuers est devenu un enfer depuis le lancement des travaux d'élargissement de l'autoroute à la sortie du tunnel de Toulon Est : temps de parcours pouvant aller jusqu'à 2h pour un trajet de 25kms.

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

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

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

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

Observation n°34 (Web)

Par Michèle Monte

Déposée le 23 décembre 2021 à 22h15

Si le BHNS n'est pas en site propre, nous allons rester à la traine de toutes les villes de l'importance de Toulon et nous n'allons pas parvenir à inverser le tout voiture. Je suis vraiment scandalisée qu'on ait décidé l'élargissement de l'autoroute vers Nice à une époque où il faut passer absolument aux transports en commun pour réduire le réchauffement. Tant d'arbres coupés, le rond-point de la Bigue qui ressemble à un champ de ruines, des maisons et immeubles qui vont se retrouver au ras des automobiles : quel gâchis !

Je suis universitaire, je me déplace souvent dans les grandes villes de France (plus petites souvent que la métropole TPM) : Toulon est la seule où la gare et l'université (campus de La garde) ne sont pas reliées par un métro ou un tramway. Caen, Reims bien moins peuplées, ont des tramways depuis longtemps ! Quand le campus du centre-ville (batiment Pi) a été construit, TPM nous avait promis que les deux campus seraient reliés très rapidement par un transport en commun efficace en site propre. Les années ont passé et les bouchons se sont encore aggravés. Les étudiants mettent des heures pour aller de chez eux à la fac. La gare de la Pauline n'est pas reliée à la fac : il faut marcher 15 mn le long de la route Toulon-Hyères !

Observation n°35 (Web)

Anonyme

Déposée le 25 décembre 2021 à 22h52

Bonjour,

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

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

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

La division de ce tracé en 2 lignes structurantes semble plus pertinent; exemples de tracés avec fréquences indicatives en pointe :

- ligne A "Hôpital Sainte-Musse" (fréquence de 20mn) OU "Port Marchand Toulon" (fréquence de 13mn)/"Bir Hakeim"(fréquence moyenne 8mn)<-> "La Seyne-Bois Sacré" (fréquence 8mn), via "Portes d'Ollioules et de Toulon".

- ligne B "Gare La Garde" (fréquence 18mn) OU "Gare La Pauline" (fréquence 17mn)/"Campus La garde La Valette" (fréquence moyenne 9mn) <-> "Gare Routière Toulon" (fréquence 9mn), via "Hôpital Sainte-Musse"; NB: 1 rame sur 2 seulement circulerait jusqu'à la Gare de la Garde.

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

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

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

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

Merci de votre attention.

C.A.

Observation n°36 (Web)

Anonyme

Déposée le 28 décembre 2021 à 13h41

Aujourd'hui, la métropole est un bassin d'emploi qui draine un trafic pendulaire très important à partir de toute la zone au sud de l'autoroute Nice/Aix. Rien n'a été pensé pour décongestionner toute

cette zone et ce n'est certainement pas une ligne de bus qui va être à la hauteur des enjeux. Un tram/train à partir de Cuers et Ollioules serait bien plus performant, plus rapide et adapté aux flux, qui ne s'arrêtent pas aux habitants de la métropole. Où sont les arrêts de bus et les méga parking relais aux abords de l'autoroute, qui permettraient, en amont de limiter les flux ?
Où sont les tracés pour les habitants des communes de bord de mer.
Un petit tracé sans ambition, des moyens techniques sans ambitions, aucune vision, tout cela est tellement médiocre.....

Observation n°37 (Web)

Par Alberto Badas

Déposée le 28 décembre 2021 à 17h23

Bonjour,

Je vous propose 3 points d'amélioration :

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

Observation n°38 (Web)

Anonyme

Déposée le 28 décembre 2021 à 17h55

Pourquoi pas un Tramway ?

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

...

que des avantages...

Observation n°39 (Web)

Anonyme

Déposée le 28 décembre 2021 à 19h33

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

Rentez les lignes attractives.

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

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

Merci pour votre écoute et pour les futures lignes.

Observation n°40 (Web)

Par Jean-françois GUYETAND

Déposée le 29 décembre 2021 à 18h07

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

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

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

Voici mes 3 questions :

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

vous intéresser ainsi les citoyens de la métropole ? Nous disons NON.

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

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

3 questions :

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

Jean-François GUYETAND

Observation n°41 (Web)

Par lehmann gilles

Déposée le 30 décembre 2021 à 17h35

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

Cela limite la pertinence des observations qui pourraient être formulées.

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

Concernant le PDU il est dit dans le dossier de concertation que celui ci est à moitié réalisé. Cela est erroné, il n'y a eu a ce jour aucun bilan ,aucune communication alors qu'un suivi devrait être réalisé

et diffusé périodiquement. Pour ce qui est du schéma directeur des aménagements cyclables par exemple, aucun des 39 itinéraires prévus dans le SDAC n'est achevé et sécurisé de manière continue (hors les deux plus anciennes liaisons vers le pradet et vers la Seyne). Le financement d'état prévu pour l'itinéraire Ollioules La Seyne est perdu faute d'avoir commencé les travaux dans les 4 ans. Aucune des portions indentifiées comme difficiles du SDAC ne fait l'objet d'un début d'étude de la part de la Métropole pour trouver des solutions. Exemple liaison des sables à St Mandrier. Il y a pourtant au moins un maillon délicat sur chacun des 39 itinéraires. Le choix d'un TCSP plutôt qu'un Tram, limitera aussi les possibilités d'extension du réseau cyclable du fait de l'emprise plus importante. Ainsi rien ne semble être prévu pour les vélos sur le bd de Strasbourg, ou sur le pont du Las à en croire sur les documents qui sont présentés. Les investissements réalisés en cœur de Toulon pour les Parkings voitures ne sont pas cohérents avec la volonté affichée de promouvoir les transports en commun. Il serait par exemple judicieux de prévoir un large passage souterrain entre le parvis de Omega Zenith et la gare routière (plutôt que le pont des arts qui montera à 7 ou 8 mètres au dessus des voies ferrées) pour raccourcir le trajet (et augmenter le flux) des piétons entre du futur pôle de formation santé et le tracé du TCSP.

2 Documents joints

Observation n°42 (Web)

Par gilles collectif vélo toulon lehmann

Déposée le 31 décembre 2021 à 16h47

Le tracé de 26 kilomètres du TCSP se superpose très souvent au Schéma Directeur des Aménagements Cyclables de TPM. (S.D.A.C). Dans une première analyse il apparaît que les aménagements prévus ne prennent pas en compte les quatre grands principes du SDAC : Développer les itinéraires, améliorer l'accès aux gares, favoriser la continuité et la lisibilité des aménagements en résorbant les coupures afin d'améliorer la sécurité des cyclistes, développer le stationnement sécurisé. A titre d'exemple les bandes cyclables sont interrompues au niveau de toutes les stations (il existe pourtant la possibilité de passer derrière), sur aucun des giratoires il n'est prévu une place pour les vélos, (voir recommandations du CEREMA), le tracé sur le pont du Las ne comporte aucun aménagement cyclable. Dans le cadre des requalifications de voirie cela ne peut être oublié!!! Il y a lieu en cas d'impossibilité de prévoir un itinéraire de contournement le plus direct et le plus sécurisé en dédiant des rues aux modes actifs. Idem sur le Boulevard de Strasbourg le contournement cyclable par la haute ville proposé dans le SDAC ne répond qu'aux besoins des habitants des hauts quartiers. Il est donc temps de penser à mettre un équipement sur l'avenue de la République. Sans ces dispositions de contournement les cyclistes emprunteront les voies du TCSP provoquant des conflits (comme cela se fait actuellement sur l'avenue du Marechal Foch après le carrefour de ville vieille). Encore un exemple, sur le tracé La beaucaire / bon Rencontre la continuité est loin d'être assurée. Il conviendrait de concevoir cet itinéraire majeur N°4 du SDAC avec un maximum de sécurité avec non pas des bandes mais des pistes cyclables. De bon rencontre au pont de l'escaillon sur le côté nord de la voirie (pour éviter le stationnement illicite sur la piste), prévoir une traversée de la voie avant le pont, DOTER CELUI CI D'UN ENCORBELLEMENT pour les piétons et cyclistes, continuer vers la Beaucaire sur le côté sud de la voirie, rejoindre le Technopole de la mer directement par la clinique des fleurs.

Les secteurs difficiles du SDAC lorsqu'ils se superposent au tracé du BHNS doivent être traités en priorité conformément à l'objectif que s'est fixé la Métropole, sinon l'évolution du réseau cyclable de MTPM sera verrouillé pour des décennies. (p30 du SDAC) : » »..La Métropole souhaite se doter d'un programme de résorption des coupures en priorisant l'intervention sur les 139 coupures situées sur les 39 grands itinéraires identifiés. L'objectif est de résorber l'ensemble des coupures de moins de 300 mètres à l'horizon 2025... »

Document joints

Observation n°43 (Web)

Par Judith LOPEZ RUIZ

Déposée le 31 décembre 2021 à 18h12

Bonjour,

Je voulais laisser un avis car je suis arrivée à Toulon il y a 2 mois.

J'ai vécu précédemment sur l'agglomération Pays Basque dans l'axe Biarritz/Anglet/Bayonne . A l'échelle de cette agglomération plus petite, les problèmes étaient les mêmes, des axes routiers saturés et une proportion très faible de la population prenant les transports en commun.

C'est donc un bon comparatif même si je confirme qu'à Toulon, circuler en voiture est vraiment très difficile et je ne m'attendais pas à trouver autant de bouchons, d'accidents récurrents toutes les semaines. C'est fatigant de faire quelques kilomètres. Je vais être amenée à travailler sur La Valette ou La Garde et j'habite Toulon est, quelques kilomètres mais aux heures de pointe, c'est une vraie épreuve. Je voudrais rester en centre-ville de Toulon mais à la vue de la circulation, je m'interroge sur le temps que je perds dans la circulation et sur le risque d'avoir un accident. Cela me gêne aussi pour m'organiser avec les enfants car les temps de parcours varient sans que je sache trop la raison (accident peut-être) ?

Ce TCSP me semble donc une nécessité absolue. Je serai rassurée à le prendre (plus de confort) et s'il est ponctuel et rapide, je pourrais mieux m'organiser en fonction.

Pour vous faire un retour d'expérience, l'agglomération Pays Basque devait mettre en place un tramway mais c'était trop couteux et il ne passait pas partout. L'agglo a validé un TCSP nommé tram'bus tout électrique, très joli sauf que des rues sont trop étroites et il se mélange à la circulation. En plus, pour des questions budgétaires, le réaménagement urbain qui devait être très végétal est devenu très minéral, pour ne pas dire très béton, couleur du revêtement.

C'est encore pire pour la ligne 2 qui est la plus longue et qui devait toucher les gens vivant en périphérie avec des parcs relais, seulement 30% de la ligne est en site propre au lancement. Un non sens !

Ce qui en fait un demi TCSP mais surtout ça fait que niveau temps, les gens ne s'y retrouvent pas. Entre l'attente à l'arrêt (même si tous les 10 ou 15min) et le temps de parcours, les gens n'ont pas vu de grand changement car avant, il y avait déjà des voies aménagées pour bus.

Le résultat, c'est que le bus se retrouve dans les bouchons et que prendre ce TCSP n'est pas symbole d'aller plus vite... Des grands parc relais ont été construits mais quand je suis partie, ils étaient vides. Moi-même avec les enfants, prendre le bus, c'est plus contraignant, c'est un coût aussi et quand ce n'est pas plus rapide, quel est l'intérêt ?

Il paraît qu'il y a eu une hausse de la fréquentation (15% sur la première ligne) mais je ne pense pas que ce soit une révolution non plus, il faudrait comparer avec la hausse de la population, la hausse du tourisme au Pays Basque, l'augmentation à l'échelle nationale de l'usage des transports. ce qui est certain, c'est que dans mon ancien travail (une quarantaine d'employés) situé pourtant à quelques centaines de mètres des arrêts, personne ne prenait le TCSP, certains le vélo mais pas le bus, trop cher, trop long.

Je ne sais pas analyser ici mais je voudrais témoigner que si le bus n'est pas en site propre de bout en bout, la réussite ne sera pas totale et peut même être compromise. La réussite, c'est faire comme dans les grandes villes, comme à Paris où les salariés prennent les transports en commun tous les jours. C'est ça l'enjeu et pas juste pour les touristes ou le week-end. C'est vraiment désengorger le matin et le soir de la semaine le trafic. Au Pays Basque, cela n'a rien changé à ce niveau.

Le fait que ce soit un tramway ou un bus TCSP c'est pas bien grave car les rames du TCSP sont jolies et attirent le regard mais c'est surtout l'efficacité !

Le problème, c'est que les portions qui sont pas en site propre, ce sont souvent les portions étroites où il y a de la circulation ou il y a des feux, donc on perd du temps.

Il faut prendre des choix peut-être radicaux mais il faut privilégier la voie du TCSP avant tout et réorganiser les voies pour la voiture en faisant des itinéraires bis.

En conclusion, il faudrait pour moi être ambitieux sur deux points :

- 1) un TCSP de bout en bout
- 2) des espaces-verts tout le long. J'insiste, Toulon sera plus jolie avec des espaces verts dense et fleuris et surtout avec un climat de plus en plus chaud, c'est une nécessité et serait plus agréable.. C'est aussi l'image de la ville qui en ressortira grandi.

Si vous réglez le problème des transports et réaménager l'image des entrées/sorties du centre-ville et même sa traversée avec de la végétation dense, ce sera une grande réussite.

Bonne continuation,

Observation n°44 (Web)

Par DENIS SALMON

Déposée le 1 janvier 2022 à 13h05

Par curiosité je suis allé voir la consultation faite à Nice pour le Tram.

Elle propose au moins 3 options de parcours à discuter..

A Toulon, c'est ça ou rien, la démocratie par le haut, plus une information qu'une consultation, sans

parler du choix de la période...

Sinon pour les cyclistes uniquement des déclarations de bonnes intentions, mais pas de grand chose de concret, ils passent où les vélos au niveau des stations ? toujours aucune solution pour traverser la ville est-ouest en vélo ? (le centre piéton n'est pas une solution, le passage au nord de la gare non plus) ?

En dehors du vélo je ne vois aucune solution proposée sur une nouvelle organisation du réseau Mistral pour rabattre les passagers des différents quartiers vers le TCSP c'est pourtant primordial...

Observation n°45 (Web)

Par Gilles Gilles collectif Velo Toulon Lehmann

Déposée le 1 janvier 2022 à 19h48

Un exemple de la non prise en compte des trajets du quotidien des cyclistes, le rond point de Bon Rencontre qui n'anticipe pas l'arrivée des cyclistes par le contre sens de la passerelle d'autoroute. (voir pj). Comment rejoindre alors Aristide Brian à vélo ? En faisant le grand tour ...surement pas, les cyclistes couperont au plus court (et au plus sûr) et pour rejoindre le Bd Général Brosset ? Comment apporter de la sécurité aux cyclistes sur le giratoire ? Pour la suite, la requalification prévue du Bd General Brosset(et de tous les secteurs qui seront requalifiées lors du chantier BHNS) présente une occasion inespérée de revoir la copie par exemple comme dit dans observation précédente une piste double sens dans le sens montant jusqu'au pont de l'escaillon. Il est regrettable que le dossier de plan BHNS ne soit pas communiqué au public car les résultats de cette concertation ne pourront être à la hauteur de ce vaste projet qui engage Toulon pour des années. C'est même un non sens qui pourrait compromettre la validité de ce processus.

Document joint

Observation n°46 (Web)

Par ALAIN SEGUIN

Déposée le 2 janvier 2022 à 20h59

Cette concertation intéresse tous les habitants de la Métropole y compris les habitants de Six Fours, même si la commune n'est pas impactée directement par les travaux de réalisation du TCSP/BHNS. Nous avons besoin d'une vision globale du TCSP/BHNS pour la totalité du trajet et ceci dans le cadre de l'ensemble des transports de la Métropole. Comme annoncé dans les documents de la concertation, la mise en service du TCSP/BHNS entrainera une restructuration importante de l'ensemble du Réseau Mistral .

Si le TCSP/BHNS apportera une amélioration significative dans les secteurs qu'il traversera, une vision globale de l'évolution du réseau de bus à court et moyen terme est nécessaire aux habitants de Six-Fours, non concernés directement par la réalisation des travaux, mais impactés par la restructuration du réseau Mistral qui en découlera.

A cause de la restructuration importante de l'ensemble du Réseau Mistral , la concertation publique aurait dû concerner l'ensemble des communes de la Métropole.

Voir document joint

Document joint

Observation n°47 (Web)

Anonyme

Déposée le 3 janvier 2022 à 16h42

Bonjour,

j'habite à la Serinette à Toulon et je prends tous les jours les transports en commun bus pour me rendre sur mon lieu de travail à l'Université de La Garde. Il faut compter 3/4 d'heure le matin en marchant 20 minutes et en prenant le bus à l'entrée de l'autoroute (en prenant le bus U UNIVERSITE et uniquement s'il n'y a pas d'embouteillages ou d'accidents) et 1 heure 15 mn de trajet en fin d'après-midi en passant par l'université sud (bus 19 ou 29 et 36).

- Une voie réservée à un tramway avec impossibilité pour les automobilistes de l'emprunter serait indispensable en parallèle de l'autoroute. Un tramway existe dans de nombreuses villes du sud de la France et présente de nombreux avantages (ponctualité, rapidité, moins de pollution). Dans l'éventualité d'un bus sur roues, qui ne présente en rien les avantages du tramway, il faudrait une voie vraiment réservée à ce bus et rajouter des bus car, aux heures de pointe, le bus ressemble plus à une boîte à sardines qu'à un bus. Un bus rallongé ne suffit pas. De plus, même en période de COVID, il est impossible d'ouvrir les fenêtres du bus et aucune ventilation n'est prévue alors que les étudiants sont nombreux à commencer les cours à 8 heures du matin.

- Concernant les pistes cyclables : la route reliant le Pont de Suve à l'Université Sud est très large et a été refaite de nombreuses fois sans prévoir une piste cyclable alors que les étudiants pourraient être incités à l'emprunter. Je parle d'une véritable piste cyclable séparée de la route par une structure en dur et non pas d'un simple trait vert sur la chaussée. Actuellement, les cyclistes sont obligés de rouler sur la même route que les bus et que les automobiles. C'est extrêmement dangereux!

Cordialement

Observation n°48 (Web)

Par Maurice Franceschi

Déposée le 5 janvier 2022 à 02h02

TOULON VAR DEPLACEMENTS

La communication de la concertation TCSP actuelle est bien en deçà de celle de 2003.

La brochure générale de 2003 (voire pièce jointe) indiquait une exposition itinérante par bus-info dans les quartiers. Des documentations disponibles dans toutes les mairies. Une ligne téléphonique "alлотram".

Il y avait des brochures pour toutes les grandes sections du TCSP : brochure La Garde, brochure La Valette, brochure Toulon Est, brochure Toulon Ouest, brochure La Seyne. (en pièce jointe, exemple de la brochure Toulon Ouest 2003)

Ces documents détaillaient de façon précise le tracé TCSP, les pôles multimodaux, les principales stations, les surfaces des parcs relais, des dépôts bus et TCSP. Les solutions pour le site propre intégral, etc...

Dans la concertation actuelle, la documentation mise à la disposition du public est insuffisante et pas assez précise. L'information est inexistante dans les communes ou ne passe pas le TCSP , pourtant elle concerne aussi leurs habitants . La grande majorité du public ne peut réaliser les implications qu'il y aura pour ses déplacements et son quotidien et ne peut donc rendre un avis pertinent.

Nous demandons une prolongation de cette concertation avec une meilleure information du public. Il faudrait s'inspirer des concertations des autres métropoles par exemple de celle de la ligne 4 du tramway de Nice :

<https://projets-transport.nicecotedazur.org/ligne-4/concertation-publique-du-15-fevrier-au-31-mars-2021/>

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

Maurice Franceschi, Président de Toulon Var Déplacements "

Observation n°49 (Web)

Par Maurice Franceschi

Déposée le 5 janvier 2022 à 11h00

A titre de comparaison veuillez trouver sur le site de la Métropole de Nice l'information et la documentation faite pour la concertation de la ligne 4 de tramway.

<https://projets-transport.nicecotedazur.org/ligne-4/concertation-publique-du-15-fevrier-au-31-mars-2021/>

On y trouve 6 documents .pdf

en plus du - dossier de concertation (ci-joint)

il y a :

- Un extrait du schéma directeur des transports à l'horizon 2040
- Un plan du tracé et des variantes
- La philosophie et l'enjeux du projet
- Le calendrier et les chiffres clés
- Les zooms sur les différentes communes

on trouve également une vidéo qui présente l'insertion de l'ensemble du trajet.

Ces documents permettent de découvrir les chiffres qui justifient le mode de TCSP, l'articulation du projet avec le reste du réseau de la métropole, les détails du tracé et de son insertion, les propositions et comparaisons des variantes de tracés,

Pourquoi l'information et la documentation de la concertation du TCSP de la Métropole de Toulon ne sont pas à la hauteur d'une vraie concertation, comme celle de La Métropole de Nice?

On va nous surement nous dire "parce que Toulonnnnn"

Maurice Franceschi

Observation n°50 (Web)

Par Martin Lebachy

Déposée le 6 janvier 2022 à 09h42

Très favorable à la mise en place dès 2024 du BHNS dans notre ville de Toulon et sur son territoire de TPM, cela permettra d'améliorer l'offre du Réseau Mistral déjà très qualitative, et de répondre d'une bien meilleure manière qu'un Tramway aux besoins de notre métropole et principalement de Toulon dont la configuration géographique ne permet pas de l'envisager avec sérénité. Souhaitons néanmoins qu'il y ait le plus possible de portions en site propre.

Observation n°51 (Web)

Par Brigitte Granarolo

Déposée le 6 janvier 2022 à 17h10

Super projet, pour le BHNS à 100%, et surtout pas de tramway, les rails et les caténaires en ville c'est retour 50 ans en arrière ! Et comment circuler à Toulon sur le boulevard de Strasbourg avec plus qu'une seule voie dans chaque sens avec un tram !

Observation n°52 (Web)

Anonyme

Déposée le 6 janvier 2022 à 18h37

Bonjour,

On est tous d'accord pour le TCSP.

En revanche, je ne comprends pas pourquoi ce projet ne permet pas d'embellir la ville au passage du bus en site propre.

La coupe sur le Boulevard urbain de Strasbourg montre en fait aucun changement. Ce boulevard est une vraie coupure urbaine, une autoroute grise et bruyante. Pourquoi ne pas faire comme d'autre ville qui réduisent la largeur des voies voitures, réduisent la vitesse et du coup, introduisent des espaces-verts. Imaginez au milieu ou sur le côté, des palmiers, des petits arbres, des fleurs.

Cela donnerait à cette ville que certains décrivent comme grise ou moche (ce que je ne suis pas d'accord) encore plus d'atouts.

Pourquoi ne pas revoir d'autre carrefour. Le jardin du champs de mars est totalement à l'abandon, balaféré par un boulevard à voitures bien gris. Pourquoi ne pas revoir les flux et réunir les voitures d'un côté et recréer un beau et grand parc qui serait le pendant à l'est du jardin Chalucet.

La loubière ce sera bien mais pour les personnes qui arrivent en ville, le champs de Mars serait vraiment à revoir et à mettre en valeur de la même façon. C'est si bien placé, Université, remparts, Mayol.

Cela relancerait le quartier St Jean du Var qui semble s'appauvrir d'année en année et relancerait un peu la vitalité du coin.

A l'ouest, c'est pareil, l'entrée de ville devant le Holiday Inn, Av du Marchal Foch, c'est bien routier aussi. Il faut valoriser les entrées de ville et la ville (Blvd de Strasbourg).

J'ai l'impression qu'on fait le TCSP à la va vite, qu'on le met dans des voies déjà faites et qu'on inaugure dans un an !! et on pourra dire, c'est bon Toulon a un bus en site propre.

Profitons en aussi pour réaménager la ville. Toulon en a tellement besoin.

Observation n°53 (Web)

Anonyme

Déposée le 7 janvier 2022 à 00h35

Pourquoi le BHNS est insuffisant ?

La Métropole de Nice pour desservir les communes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer fortes de 80 000 habitants, met en place la 4^{ième} ligne de tramway . La capacité d'une rame sera de 300 passagers.

La Métropole de Toulon pour desservir 340 000 habitants veut mettre en place une ligne de BHNS dont la capacité d'une rame sera de 150 personnes. C'est nettement insuffisant.

On peut lire dans le dossier de concertation préalable de la ligne T4 de la Métropole de Nice :

" Le projet est de créer un réseau structurant à l'Ouest de la Métropole raccordant Nice, aux communes de Saint-Laurent-du-Var et Cagnes-sur-Mer, fortes globalement de 80.000 habitants et 27.000 emplois (soit les 2^e et 3^e villes les plus peuplées de la Métropole). Véritable colonne vertébrale du schéma de transport métropolitain sur sa partie Ouest, la ligne de tramway 4 permettra de répondre au potentiel économique d'un tel secteur, au maillage du réseau avec les autres transports en commun en site propre (TCSP) se rabattant sur cette ligne, et au nombre de voyageurs attendus." et aussi :

" Le projet de ligne 4 de tramway prévoit un niveau de performance similaire aux lignes de tramway existantes de la Métropole Nice Côte d'Azur. Cela sera rendu possible par l'acquisition de rames de grande capacité, de 300 personnes au maximum, circulant avec une fréquence de 8mn, et une vitesse commerciale optimale, grâce à une gestion de priorités de carrefours à feux privilégiant le transport collectif. En matière de confort, le tramway et les stations seront complètement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Cette ligne pourra recevoir donc de nouveaux usagers, dont ceux qui auront bénéficié des parcs relais d'une part, et ceux qui profiteront du redéploiement des lignes de bus d'autre part, lesquelles auront des arrêts positionnés le long de la ligne 4."

document accessible à : <https://projets-transport.nicecotedazur.org/ligne-4/concertation-publique-du-15-fevrier-au-31-mars-2021/>

Observation n°54 (Web)

Par Maurice Franceschi

Déposée le 7 janvier 2022 à 01h37

Pourquoi le tramway occupe moins de place que le BHNS et n'a plus besoin de caténaire ?
D'après le CERTU (Centre d'Etude et de Recherche des Transports Urbains), voir pièce jointe, l'emprise au sol en ligne droite est de 5,8 m pour un tramway et de 7,5 m pour un BHNS, l'emprise au sol en courbe est de 7m pour un tramway et de 11 m pour un BHNS.
Donc sur le bd de Strasbourg, une ligne de tramway occupera 11m60 de largeur, alors qu'une ligne de BHNS occupera 15m de largeur. La différence est de 3m40 ce qui permettrait de réaliser une piste cyclable avec la réalisation d'un tramway.

Les tramway modernes peuvent se passer de lignes aériennes de contact pour leur alimentation comme cela se fait par exemple à Nice sur les lignes existantes et comme cela se fera sur la ligne T4, l'alimentation peut se faire par le sol ou par biberonnage aux stations. Dans le dossier de concertation préalable pour la ligne T4 il est dit page 12 :

" Une ville plus belle, apaisée et plus moderne : végétalisation, pistes cyclables, élargissement des trottoirs, absence de ligne aérienne de contact pour faciliter l'intégration du tramway dans l'architecture des quartiers traversés. Le tramway permet une baisse globale des risques d'accidents par rapport au nombre de personnes transportées "

et page 27 :

" ? Alimentation des rames : énergie électrique embarquée

? Rechargement des batteries : par le sol, pas de lignes aériennes de contact dans l'espace public "

d'après le dossier de concertation de la ligne T4, téléchargeable à:

<https://projets-transport.nicecotedazur.org/ligne-4/concertation-publique-du-15-fevrier-au-31-mars-2021/>

Document joint

Observation n°55 (Web)

Par Luc DUNIAU

Déposée le 7 janvier 2022 à 08h10

Bonjour

Ce projet de BHNS m'apparaît comme un bon projet.

Cependant, certains arrêts ne risquent-ils pas d'être très utilisés et d'amener beaucoup de voitures à stationner.

Par exemple, qu'est-ce qui est prévu quant au parking des voitures à l'arrêt bus/bateau de Bois sacré à La Seyne sur mer svp?

Ne risque-t-on pas un engorgement?

Merci par avance pour votre réponse.

Cordialement.

Luc DUNIAU

Observation n°56 (Web)

Par julie basquet

Déposée le 7 janvier 2022 à 13h23

j'aimerais pouvoir voir ma position géographique par rapport aux arrêts de bus sur la carte

Observation n°57 (Web)

Par Roger BLANC

Déposée le 7 janvier 2022 à 19h23

En 2005 des réunions publiques avaient lieu dans les quatre communes et les politiques avaient fait l'apologie du tramway. Ce projet avait l'approbation ministérielle de prise en considération par l'État le 27/12/1997 et d'autre part de l'arrêté d'utilité publique de Monsieur le Préfet du Var du 21/12/2000. S'appuyant sur les acquis précédents (dossier DUP de 1999, diagnostic du PDU d'avril 2000, phase zéro du DUA de mai 2002, dossier DPC de novembre 2002), ces documents conservent leur validité et leur pertinence. De plus la décision ministérielle de prise en considération du premier tronçon a été notifiée le 18 décembre 2003.

Mais en 2006 par le fait du «prince» le principe du tramway était abandonné remplacé par le BHNS.

Le Ministre de l'époque François de RUGY (en déplacement à Toulon) avait indiqué qu'il avait été adjoint au Maire chargé des transports à Nantes, au début des années 2000.

«Depuis la relance du Tram en 1985, c'est un grand succès. C'est un mode de transport pertinent qui, au fil des années, voit sa fréquentation augmenter. Sur la ligne 1, nous en sommes à 120.000 voyageurs par jour. Parallèlement, nous avons également créé des lignes de busway (équivalent BHNS) qui ont bien fonctionné. Mais nous nous sommes rapidement heurtés à des problèmes de capacité».

Les politiques actuels nous signalent que l'installation du BHNS coûtera moins cher que le tramway mais ne nous parlent pas des frais d'entretien.

Les pneus ont une durée de vie de 120.000 à 220.000 Kms avec possibilité de les faire réchapper au moins deux fois.

La durée de vie d'un BHNS est de 15 à 20 ans.

Pour exemple une batterie a une durée de vie plus longue qu'un bus.

Pour le tramway durée de vie de 35 à 40 ans. Les roues peuvent parcourir une distance de deux millions de Kms.

Dans le document du BHNS, page 49, il y a une photo d'un BHNS à Nantes, mais il est simplement

oublié d'indiquer que Nantes possède trois lignes de tramway et les BHNS ne viennent que compléter le réseau tramway.

Depuis 2005, si le processus avait été suivi nous aurions, 16 ans après, le tramway dans l'aire Toulonnaise.

Lorsqu'il y a un problème important, les Suisses font une votation. Pourquoi dans les quatre communes ne ferions nous pas une consultation des citoyens pour savoir s'ils veulent le BHNS ou le tramway.

Observation n°58 (Web)

Par Michel PIERRE

Déposée le 7 janvier 2022 à 20h55

L'UDVN-FNE 83, Union Départementale pour la sauvegarde de la Vie et de la Nature affiliée à la fédération France Nature Environnement, a demandé officiellement le 20 décembre 2021 qu'une proposition de tracé direct entre La Seyne et Toulon soit prise en considération durant cette concertation comme une variante du projet.

Les avantages de ce tracé direct entre les deux plus grandes agglomérations du Var sont listés dans l'extrait ci-joint de la correspondance.

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

Document joint

Observation n°59 (Web)

Anonyme

Déposée le 8 janvier 2022 à 11h03

Madame, Monsieur,

Je suis étudiante à Sea Tech, l'École d'ingénieurs de l'Université de Toulon. Originaire de la banlieue parisienne, je me suis rendue compte du "luxe" que c'était d'avoir une multitude de moyens de transport. En effet, n'étant pas titulaire du permis, je suis dépendante des transports en commun, particulièrement des bus du Réseau Mistral. Comme vous le savez peut-être, peu de bus desservent le Campus de La Garde le week-end (la ligne U ne circule pas le dimanche par exemple). De plus, en semaine, dès 21h, il est impossible de faire le trajet Toulon centre -> La Valette-du-Var, par manque de bus. J'ai donc dû faire appel à un taxi qui, pour faire ce trajet, réclame une vingtaine d'euros. Mon budget étudiant ne me permettant pas une telle dépense, je suis depuis très limitée au niveau de mes déplacements.

C'est pourquoi, j'ai à coeur de vous donner mon avis. Je vous encourage fortement à faire du projet BHNS une réalité car il sera bénéfique pour les habitants de la métropole.

Dans l'espoir que vous tiendrez compte de mon avis, je vous souhaite, Madame, Monsieur, une bonne continuation.

Observation n°60 (Web)

Anonyme

Déposée le 8 janvier 2022 à 13h14

Bonjour,

plusieurs remarques sur ce projet essentiel :

- il faudrait absolument éviter les portions en site partagé, surtout qu'elles concernent dans la présentation des quartiers où la circulation est dense, voire très dense et pas seulement aux heures de pointe et que cela va donc contrarier la régularité et la fiabilité du BHNS. Par exemple, à Saint-Jean-du-Var, avait été imaginée lors du projet tramway de décaler la circulation automobile est/ouest vers une nouvelle voie au nord du Bvd Joffre, parallèle à la voie ferrée. Cela permettrait de libérer une voie de circulation au coeur du quartier. C'est vraiment essentiel de ne pas se contenter de 70% de site propre mais d'approcher les 90%, qui garantit l'efficacité du système.
- une circulation centrale du BHNS sur les grands boulevards pourrait être préférée. Au-delà de la requalification visuelle de cet axe historique qui serait supérieure, cela fluidifierait la circulation automobile, en simplifiant les tourner-à-droite sur les axes perpendiculaires qui nécessitent aujourd'hui de couper la voie bus et cela sécuriserait aussi la circulation piétonne avec aujourd'hui des bus qui frôlent les trottoirs.
- un cadencement supérieur paraît nécessaire dès le lancement , au vu du nombre de passagers attendus. Et pour accroître l'attractivité de cette ligne. Devoir par exemple attendre 10 mn hors heures de pointe, c'est trop.
- Pourquoi ne pas prévoir à l'ouest deux branches terminus, comme à l'est, ce qui permettrait de desservir Ollioules (ou La Beaucaire vers la Cordeille).
- Il est essentiel que le BHNS soit électrique ou à hydrogène, c'est-à-dire à circulation totalement décarbonnée.
- il est regrettable que le tronçon central ne prévoie pas de desservir la gare ferroviaire et la gare routière, alors que le détour serait possible sans abandonner l'essentiel du trajet sur les grands boulevards.

Observation n°61 (Web)

Anonyme

Déposée le 8 janvier 2022 à 14h15

Il faudrait mettre en place deux fourches sur la partie occidentale, l'une passant par l'Escaillon vers le technopôle de la mer et retour vers la gare de La Seyne, l'autre passant par Bon Rencontre, Lagoubran, la la gare de La Seyne puis reparte vers le centre de La Seyne en desservant Bregailon.

Observation n°62 (Web)

Anonyme

Déposée le 8 janvier 2022 à 14h28

Domage que la documentation fournie sur la proposition de parcours ne soit pas plus précise et qu'elle ne soumette pas diverses options. Les propositions alternatives seront noyées dans le flot des contributions.

On ne sait pas clairement si le réseau sera reorganisé en fonction du BHNS. Il faut supprimer les lignes qui doublonnent une partie du tracé, avec le développement d'arrêts de desserte d'où partiront des lignes secondaires. Par exemple de Bon Rencontre vers La Seyne, Six-Fours ou vers les Routes et Valbertrand, des Portes d'Ollioules vers Ollioules, de Blache pour les lignes vers l'est. Seules les grandes lignes transversales comme la 3, la 6, la 20 ou la 40 partageraient ainsi le tronçon central du TSCP pour garantir la fluidité du trafic et faire du BHNS non pas une ligne de plus, mais la vraie colonne vertebale autour de laquelle le réseau est repensé

Observation n°63 (Web)

Anonyme

Déposée le 8 janvier 2022 à 14h34

Avec des BHNS de capacité d'environ 150 personnes, pour desservir l'axe principal et les grands pôles d'activité de la Métropole, il faut dès le lancement adopter un cadencement beaucoup plus ambitieux et rapproché que celui évoqué dans la documentation. Entre 15 et 20 passage par heure (soit au mieux 3000 passagers) serait une cadence adaptée. Il faut à tout prix éviter que cette ligne soit embolisée dès le départ, car sinon elle ne sera pas attractive.

Observation n°64 (Web)

Anonyme

Déposée le 8 janvier 2022 à 14h38

La documentation proposée dit peu des choses des aménagements urbains qui seront faits à l'occasion de la création du site propre : quelles voies cyclables en site protégé seront créées, quels nouveaux aménagements piétons (des rues seront-elles réservées au BHNS et aux circulations douces par exemple?), quelles voies en site propre seront vraiment créées (et pas simplement des couloirs bus avec la priorité aux feux) ?

Par ailleurs, combien y'aura t-il d'exceptions à la priorité du BHNS sur les voitures aux carrefours ?

Enfin, 30% de site partagé sur l'ensemble du parcours, c'est beaucoup trop pour assurer la régularité des dessertes.

Observation n°65 (Web)

Par Michel PIERRE

Déposée le 8 janvier 2022 à 21h27

Le dossier de présentation du TCSP est muet sur le pôle d'échange multimodal de La Seyne. Cependant comme le PEM a été soumis à enquête publique pour les questions d'inondation, nous savons que la station TCSP de la gare de La Seyne serait déportée à 200 m de la gare.

Les associations d'usagers de l'UDVN-FNE83 suggèrent que les stations du TCSP et des bus soient

sur le parvis de la gare de La Seyne-Six-Fours pour attraper des correspondances dans les temps les plus courts. Nous vous invitons à consulter les plans joints.

Observation n°66 (Web)

Par Maurice Franceschi

Déposée le 9 janvier 2022 à 00h44

Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de La Pauline.

En pièce jointe le document de la concertation avec SNCF réseau concernant ce PEM.

Il faut revoir le choix fait par TPM entre les 3 scénarios PEM proposés par SNCF réseau lors de la concertation en 2020 pour la Ligne Nouvelle . TPM a choisi le scénario N°1 qui ne permet pas de réaliser un véritable Pôle d'Echange Multimodal.

Dans l'intérêt des usagers le choix du PEM doit être fait en tenant compte du meilleur accès possible (accès traversant) et d'une bonne intermodalité (gare routière, parkings auto et vélo, dépose minute des 2 côtés), d'une bonne ouverture vers la zone d'activité, d'espaces de repos et de végétalisation. Dans ces conditions le choix doit se porter naturellement vers le scénario N°2. C'est ce scénario qui était également demandé, entre autre, par l'AFUZI dans un courrier (en pièce jointe) qui était dans le dossier de concertation SNCF réseau.

M. Franceschi, président de l'association

Toulon Var Déplacements

Association Loi 1901 du 18 juin 1980

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

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

Courriel : tvdeplacements@gmail.com

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

Observation n°67 (Web)

Par andre cheinet

Déposée le 9 janvier 2022 à 11h20

observation au titre de président de l'association de défense des consommateurs et usagers Indecosa-Cgt-83

texte joint

Document joint

Observation n°68 (Web)

Par bernard nironi

Déposée le 9 janvier 2022 à 14h42

j'ai lu avec attention l'avis pertinent formulé par INDECOSA.

je dois à titre personnel rajouter ceci:

le bhns même avec les dernières évolutions techniques, n'est autre qu'un bus amélioré; le bus

comme la voiture, posent d'énormes problèmes de santé publique: pollutions de l'air, bruits, encombrement limitant les déplacements des modes doux et mettant en cause la sécurité des usagers; ils ne répondent ni l'un ni l'autre aux besoins d'apaisement des habitants des villes d'aujourd'hui et de demain;

sur cette base, la pensée que la ville doit s'adapter à la voiture/bus est révolue, il faut penser autrement les déplacements (et le PDU avec) et mettre en place des modes pratiques, rapides, économes et confortables;

le tramway est un de ceux-la, pas le bhns.

prenez cela en compte; nos enfants vous remercieront

Observation n°69 (Web)

Par ANNE-SOPHIE GILLOT

Déposée le 9 janvier 2022 à 18h48

Le BHNS doit desservir le technopole de la mer d'après les documents, mais le tracé mentionne "parc d'Ollioules" à la place. Je suggère fortement que le bus passe obligatoirement par l'arrêt technopole de la mer existant (comme la ligne U) ce qui amènera de très nombreuses personnes qui y travaillent à l'emprunter plus volontiers et à réduire leur temps de trajet, plutôt que de devoir ajouter encore 10min de marche. De plus, une voie dédiée au bus existe déjà avenue Jean Monnet et un arrêt permettant un retournement du bus également (terminus de la ligne U). Cela permettra également aux personnes travaillant au technopole de pouvoir se rendre en bus à la zone commerciale d'Ollioules le midi, au lieu de devoir prendre systématiquement la voiture (25min de marche sinon).

Observation n°70 (Web)

Par ANNE-SOPHIE GILLOT

Déposée le 9 janvier 2022 à 18h49

Très bonne idée de desservir le centre commercial d'Ollioules qui ne l'est actuellement pas, mais attention à sécuriser pour les piétons/vélos le chemin de Lagoubran qui enjambe l'autoroute et les 2 rond points à chaque extrémité car c'est actuellement très dangereux à pied et encore plus à vélo, avec des traversées à effectuer pour les piétons et beaucoup beaucoup trop de voitures. Des accidents de trajets ont été recensés à vélo à ces endroits.

Observation n°71 (Web)

Par ANNE-SOPHIE GILLOT

Déposée le 9 janvier 2022 à 19h04

Le dossier dit : "Il franchit ensuite les voies SNCF puis l'autoroute A50 par une nouvelle voie en site propre avant de rejoindre le Technopôle de la Mer sur la commune d'Ollioules. Il emprunte alors le site propre existant jusqu'au Parc Relais des Portes d'Ollioules et de Toulon." Le tracé du dossier ne va pas jusqu'au technopole donc je n'ai pas bien compris si le BHNS passerait par le giratoire de l'Ordre National du Mérite, mais si c'est le cas, sachez qu'il est complètement bouché lorsque l'autoroute A50 est bouchée et que ça remonte sur l'Avenue Jean Monnet, le bus U actuel ne peut alors pas passer, ni dans un sens, ni dans l'autre. Vous parlez de priorité aux carrefours dans le

dossier, prévoyez-vous une priorité du bus aux rond points traversés par ce BHNS?

Par ailleurs, je suggère de déplacer le panneau "cédez le passage" qui s'applique actuellement au bus à la fin de sa voie propre devant le technopole de la mer, pour le mettre à la place aux voitures sur l'avenue Jean Monnet, de façon à ce que le bus ait la priorité pour gagner son arrêt, actuellement il perd du temps car le flux de voitures sur l'avenue Jean Monnet est important.

Observation n°72 (Web)

Par ANNE-SOPHIE GILLOT

Déposée le 9 janvier 2022 à 19h11

Pour les 30% de l'itinéraire qui ne sont pas en site propre, avez-vous vérifié scrupuleusement que le bus passera par des zones non embouteillées aux heures de pointes ou en cas de bouchon sur l'autoroute A50 qui fait remonter le bouchon sur les axes secondaires dans les villes? Sinon on perd tout l'intérêt et la fiabilité des horaires de ce BHNS. C'est actuellement ce qui est constaté sur la ligne U, qu'on peut parfois attendre le soir pendant 30min, de temps en temps c'est même 1h de retard, sympa quand on veut rentrer chez soi après le boulot. Donc attention à ça pour maintenir le "haut niveau de service".

Observation n°73 (Web)

Par ANNE-SOPHIE GILLOT

Déposée le 9 janvier 2022 à 19h17

Le dossier dit : "Il emprunte alors le site propre existant jusqu'au Parc Relais des Portes d'Ollioules et de Toulon." Or, il n'existe pas de site propre entre l'arrêt portes d'Ollioules et le Parc Relais des portes d'Ollioules, le bus roule derrière les voitures. Prévoyez-vous d'en construire un? Si ce n'est pas le cas, le bus se retrouvera coincé dans les embouteillages de la DN8 aux heures de pointe comme c'est le cas actuellement de la ligne U le soir, il en résultera une perte de la fiabilité des horaires du BHNS...

Observation n°74 (Web)

Par ANNE-SOPHIE GILLOT

Déposée le 9 janvier 2022 à 19h21

1-Que devient la ligne U, dont une partie de la ligne entre Ollioules et Toulon est mutualisée avec le BHNS? Est-ce qu'elle sera maintenue telle quelle, même fréquence?

2-Par ailleurs, vous parlez d'un projet de bande d'arrêt d'urgence mutualisée avec les transports en commun : quelles lignes l'emprunteront ? Pas le BHNS visiblement.

3-Bon rencontre, bonnier, XVe corps : pourquoi autant d'arrêts aussi rapprochés sur la ligne du BHNS ?

Observation n°75 (Web)

Par ANNE-SOPHIE GILLOT

Déposée le 9 janvier 2022 à 19h25

Je pense qu'il faut trouver un moyen de desservir l'avenue 83 et grand var depuis Toulon centre, de façon rapide pour limiter le nombre de voitures dans ces espaces complètement saturés. Pouvez vous indiquer le temps de trajet prévisionnel du BHNS depuis l'arrêt Liberté jusqu'à grand var?

Pouvez-vous indiquer à quels arrêts grand var et l'avenue 83 correspondent sur le tracé du BHNS? Il

faudrait peut être renommer ces arrêts pour plus de visibilité des usagers. Je pense que les usagers prendraient plus facilement un bus qui possède un arrêt "avenue 83" ou "grand var" identifié comme tel.

Observation n°76 (Web)

Par ANNE-SOPHIE GILLOT

Déposée le 9 janvier 2022 à 19h34

Serait-il possible de prévoir un petit espace vélo dans ce BHNS, de façon à pouvoir transporter 3 ou 4 vélos pour réaliser les derniers km, notamment les trajets nord/sud qui sont actuellement mal desservis par le réseau mistral? ça ne prendrait pas beaucoup de place et ce serait un énorme + !

Par ailleurs, serait-il possible de prévoir un endroit sécurisé où laisser son vélo vers castigneau? Il n'y a actuellement aucun endroit, le plus proche étant celui de liberté, complètement saturé par les motos. Cela permettrait de pouvoir se rendre au palais des sports après le boulot, et rentrer chez soi à vélo.

Observation n°77 (Web)

Par Michèle Monte

Déposée le 9 janvier 2022 à 22h04

Je souhaite faire part des observations suivantes, et leur enregistrement au dossier d'enquête.

Je rappelle en préambule le parcours pour le moins contradictoire et chaotique de ce dossier.

A l'origine ce projet, était la réalisation d'une infrastructure nécessaire à la circulation d'un tramway ayant pour origine le quartier de La Baume sur la Commune d'Ollioules et pour terminal la Gare SNCF de La Garde. Dans la dynamique de ce projet novateur, de nombreuses acquisitions foncières ont été réalisées sur l'aire Toulonnaise, notamment dans les quartiers du Pont-du Las, de Font-Pré, et du Boulevard du Cdt Morrazani, mais aussi auprès la SNCF puisque d'importants Ouvrages d'Art ont été réalisés en périphéries des gares de La Seyne et de la Garde.

Quelles utilisations dans le projet proposé ? Comment a été utilisée la taxe transports ?

Je pense que ces questions ne pourront rester sans réponses, et devront tôt ou tard s'inviter dans le débat.

L'enquête publique aurait utilement dû contenir un volet de mise en œuvre du PDU, précisant 1) le schéma directeur des sites propres, 2) le schéma des parkings relais, 3) un schéma directeur des pistes cyclables, 4) un schéma des infrastructures routières, 5) un schéma local de l'intermodalité, notamment les complémentarités avec le développement des dessertes ferroviaires sur le Grand Toulon.

En absence de ces éléments, l'avis ne peut qu'être limité. Pour autant, un TCSP est une réponse nécessaire, et déjà adoptée par toutes les métropoles, Toulon faisant figure de dernier de la classe.

Le BHSN qui est évoqué est une solution faussement économique dans un contexte de baisse générale des dotations de l'Etat et totalement inadaptée aux besoins de la métropole toulonnaise. Si a-priori le coût de réalisation des infrastructures d'un BHNS est très compétitif, ce moyen de transport, hors voies dédiées, est soumis à des contraintes de circulation routières et l'absence de priorité aux feux tricolores, seront autant d'éléments qui impacteront négativement la régularité de cette solution. Son niveau de capacité est limité par les règlementations du code de la route (24,50m de longueur et 2,55m de largeur) de plus une voirie au sol de 7,00m est nécessaire pour lui assurer

une inscription dans les courbes et assurer un bon niveau de confort et régularité. Si en termes de coût, il apparaît que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est faible, il convient de prendre en compte les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage lié aux passages des roues et intégrer la courte durée de vie des matériels roulants).

Une solution BHNS ne sera pas à la hauteur des enjeux de mobilités à venir. Rappelons d'ailleurs que ces indications figurent déjà dans les études des Certu et Cerema.

Le tramway est la réponse aux enjeux de mobilité dans le cadre d'une politique de transports urbains durables.

Le tramway a aujourd'hui la capacité de s'adapter à la géographie des villes, et progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes est posée. Le tramway est un mode de transport guidé de manière permanente par des rails en site propre. Ses emprises entièrement dédiées ne sont pas soumises aux contraintes du Code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des rames. Il est propulsé par une énergie non polluante et s'inscrit parfaitement dans les orientations du développement durable. L'espace occupé au sol est moins important et les solutions d'embellissement et de réduction des bruits de la voirie sont techniquement réalisables (engazonnement par exemple).

Il apporte aux usagers une haute qualité de service, notamment sur les phases d'accélération, de freinage et de giration. Des rames de 32 ou 42m offrent une grande capacité en places assises permettant de gérer les flux importants aux heures de pointe.

Il apparaît clairement que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est beaucoup plus conséquent, mais la durée de vie du projet est beaucoup plus longue.

Il convient donc de dépasser les seuls coûts d'investissement à court terme et prendre en compte un développement du trafic sur le long terme et construire une politique de coordination entre les différents modes de transports. C'est dans cette notion de maillage autour de l'axe principal que constituerait le tramway que le BHNS trouverait toute sa place en complémentarité.

En conclusion, et par comparaison de ces modes de transport, le projet de BHNS proposé ne répond pas aux enjeux et aux besoins en matière de mobilité à venir sur la métropole toulonnaise. Le tramway est la seule réponse à un engagement responsable résolument tourné vers l'avenir.

EN CONSEQUENCE, JE DEMANDE QUE LE PROJET SOIT COMPLETE, REVU ET MODIFIE POUR S'ENGAGER VERS UNE SOLUTION MIEUX DIMENSIONNEE ET ANTICIPANT UNE CROISSANCE DES BESOINS ET REpondant AUX BESOINS DE DESSERTE, NOTAMMENT EN PRENANT EN COMPTE RESOLUMENT UNE SOLUTION DE TRAMWAY.

Observation n°78 (Web)

Par Michel PIERRE

Déposée le 10 janvier 2022 à 08h04

Pour la même longueur de bus, la capacité passe depuis 2016 de 150 à 180 personnes pour maintenir le même nombre de mégabus sur un tracé plus long, au détriment du nombre de places assises (40 seulement).

Les usagers du quotidien utilisent les TC pour des parcours de moins de 5 km. Ce sont les retraités et touristes qui font les plus longs trajets et qui ont besoin de s'asseoir, de se reposer, de confort.

Question : Sur 28 km, quelle en sera l'attractivité ?

A Nice, retraités, touristes et étudiants remplissent le tram en dehors des heures de pointe.

NB : Le Busway de Nantes offre cette capacité de 180 places sur 9 km cadencé de 3 à 7 mn le jour soit 3600 à 1500 places/h (En voiture, environ 1500 personnes transportées/h/sens).

Observation n°79 (Web)

Par Roland DUCHER

Déposée le 10 janvier 2022 à 09h08

Conformément aux règles de l'enquête de concertation sur le développement d'une ligne de BHNS, je me permets de donner mon avis sur la partie qui concerne l'aménagement des voies sur la ville de la Seyne et sur la déviation de la circulation automobile vers un pont passerelle enjambant le port de manière à pouvoir dégager les voies actuelles pour le passage de la ligne de bus. Outre l'aspect financier qu'un tel ouvrage d'art nécessite, je trouve particulièrement incongru une telle réalisation pour plusieurs raisons :

- Cela ne réglerait pas les problèmes de circulation récurrents vu que le flot de voiture sera de toute manière stoppé par le rond-point situé au niveau du boulevard Toussaint Merle
- L'aspect esthétique d'un pont barrant la vue depuis le port : pour rappel les toboggans routiers qui existaient à la sortie de Toulon au niveau de la rode avenue Alphonse Juin avaient été supprimés en faveur d'une tranchée semi-couverte, beaucoup plus discrète dans le paysage.
- Par ailleurs l'emprise des routes qui desservent cet ouvrage va amputer une partie du parc de la navale et toute la frange littorale du monument aux morts jusqu'aux Câbliers sous-Marins. Zone qui aurait pu être valorisée autrement.

Aussi, je regrette qu'il n'est pas été étudié un autre moyen de contourner le port de la Seyne dans le cadre de cet avant-projet d'enquête public qui me conduit à faire cette proposition de combler partiellement le port ce qui permettrait à mon avis de :

- Anticiper les problèmes liés aux débordements réguliers du port lors des épisodes Cévenols et à la montée inéluctable du niveau des mers qui menacent le centre ancien. Ainsi que fera-t-on dans dix ou vingt ans ? Sera-t-on obligé à grand renfort d'argent public d'endiguer les 300 mètres de port pour les quelques barques qui y seront amarrées, sachant que les grosses unités (de type voiliers) doivent être déplacés dans le cadre du projet de passerelle actuel, là où une digue de 30 mètres entre le pont transbordeur et le monument aux morts suffirait pour préserver le centre ancien des assauts de la mer.
- Dans un projet idéal, le port ainsi libéré pourrait accueillir une deux fois deux voies en tranchée semi-couverte afin de dégager la vue, une partie pourrait être aménagée pour accueillir un parking sous-terrain pour les employés municipaux et une autre partie accueillerait un espace végétalisé au niveau des terrains de boules. Par ailleurs, pour faciliter le flux de circulation un mini tunnel pourrait être aménagé dans le sens : avenue Louis Curet (la Seyne) vers la porte du chantier (voir schéma en PJ) à l'image du tunnel qui passe sous le rond-point du général Bonaparte à l'angle du stade Mayol à Toulon

Le choix qui va être fait va impacter pendant des décennies la vie des Seynois aussi je souhaiterais que dans le cadre de ce projet toutes les options soient mises sur la table.

Observation n°80 (Web)

Par Solange Ardouin

Déposée le 10 janvier 2022 à 17h17

Bonjour,

Quelle serait l'utilité d'une concertation alors que le dossier semble bouclé ? Avoir délibérément choisi le bus c'est faire fi de la demande des citoyens.

Bien sûr, moins cher au départ, il représente beaucoup d'inconvénients tels que la largeur des voies, notamment dans les virages, la pollution, l'entretien coûteux à court terme, les embouteillages ,...

D'autant plus, alors que ce projet date depuis de nombreuses années, que des emplacements ont été prévus et réservés pour la circulation de tramways, certes un peu plus cher au départ, mais combien économique par la suite avec une voie réservée sans embouteillages, donc respect des horaires, moins polluant...

De nombreuses agglomérations ont adopté ce système de tramway, pourquoi pas la nôtre puisque tous leurs résultats sont positifs ?

Je suis fermement pour le tram et cette concertation doit permettre justement de faire peut-être la différence avec ce qui a été décidé arbitrairement.

Merci.

Observation n°81 (Web)

Par Alain Ginet

Déposée le 11 janvier 2022 à 10h22

Le tramway , initialement prévu avec des infrastructures déjà construites , est la solution efficace et attractive pour la métropole de Toulon. Pour exemple, le grand succès dans les villes qui l'ont choisi : Bordeaux, Grenoble, Montpellier. Quand au grand bus cela reste un bus dans une circulation bien encombrée; Membre du conseil de développement de Toulon qui aurait aimé en débattre en commission en 2016.

Observation n°82 (Web)

Par lehmann collectif vélo Toulon gilles

Déposée le 11 janvier 2022 à 17h17

L' arrivée du BHNS à Toulon est une chance à saisir .

Les nouvelles possibilités qui s'offriront autant que d'éventuelles contraintes qui s'imposeront à nous rebattent les cartes .

Les transitions favorisent toujours les changements d'habitude car chaque citoyen est incité à repenser son fonctionnement. Le succès du BHNS dépendra autant de la qualité du service que de son impact sur les quartiers et grands boulevards traversés si il arrive à y induire un réel apaisement.

-Pourquoi un TSCP ne partagerait il pas comme les projets de tramway des autres villes (Nice par exemple) l'ambition de restituer de l'espace public occupé par les voitures au modes actifs. La logique veut pourtant que ce moyen de transport performant réduise l'usage de la voiture. Il faut donc anticiper et ne pas forger sa réalisation sur des études d'usages qui n'auront plus cours demain.

Cette profonde refonte de l'offre de mobilité doit être à la hauteur des nouveaux enjeux

environnementaux. Toulon se voit imposer les règles de Zones à Faibles émissions. Peut-on donc en cette occasion envisager de réduire l'omniprésence des voitures au cœur de la ville ?

- Le parc relais de la Beaucaire situé à quelques minutes du pont du Las en BHNS ne peut il trouver une vocation de parking de nuit ?
- Comment éviter l'entrée des véhicules les plus polluants ?
- Pourquoi au Pont du Las le stationnement devrait il être maintenu sur le l'avenue 15 ème corps ?
- Un automobiliste qui travaille à l'ouest de Toulon (Sanary ,Ollioules, Bandol) ne trouverait il pas son compte en laissant son véhicule la nuit sur le parking de la Beaucaire ?
- Ne gagnerait il pas du temps en sautant dans un bus le matin pour récupérer son véhicule plutôt que de gonfler les embouteillages aux premières heures de pointe ?
- Ne gagnera t il pas du temps le soir en ayant une place toute disponible dans un parc relais ?
- Le trafic induit en fin de journée par les automobilistes en quête d'une place peut il être supprimé ?
- Serait il possible d'offrir le prix du parking la nuit à ceux qui accepteraient de jouer le jeu ainsi que le ticket de bus pour favoriser l'acceptation autant que le report modal ?
- Ne serait ce pas aussi une manière de rentabiliser cet investissement, car le parking relais de la Beaucaire reste méconnu, il est désert la nuit.

Serte il conviendrait de sécuriser les lieux, mais un service de gardiennage n'est pas hors de prix pour un si grand projet. La même logique vaut aussi pour l'est de la ville avec le parking relais de Brunet et d'autres à créer pour amplifier une telle dynamique.

La récupération d'espace public permettrait la réalisation et la mise en évidence d'un réseau cyclable apaisé, continu,sécurisé, accolé autant que possible au TCSP. Cela éviterait l'usage des voies TCSP par les cyclistes, cela assurerait naturellement la promotion de ce moyen de déplacement et apporterait des solutions aux objectifs de résorption des 139 coupures -aujourd'hui sans l'ombre d'une vraie solution- recensées par la Métropole qui pourtant espère atteindre cet objectif en 2025.(voir Schéma Directeur des Aménagement Cyclables)

La volonté en France est de faire passer de 3 % à 9% la part modale du vélo d'ici à 2024. La Métropole avec la mise en place du TCSP peut se donner les moyens de dépasser les ambitions trop modestes du PDU 2015-2025, en mêlant intimement le chantier TCSP à celui du réseau cyclable.

Cette approche sera forcément intéressante en terme de coût. Elle sera aussi un gage de réussite pour le BHNS.

Observation n°83 (Web)

Anonyme

Déposée le 11 janvier 2022 à 20h12

La documentation présentée fait insuffisamment référence au PDU 2015-2025 et laisse donc de nombreux aspects dans le flou voire dans le silence : quelles connexions avec les 3 autres LHNS annoncées dans le PDU ?

Par ailleurs beaucoup de carences surprenantes, en termes d'intermodalité en particulier : Absence de mention de la halte ferroviaire Escaillon, inscrite au PDU et importante dans le cadre de l'articulation avec le RER métropolitain, absence d'interconnexion avec la gare ferroviaire/routière et plus largement absence de pôle d'échange sur la commune de Toulon, absence de desserte de Bregailon alors qu'une halte maritime y est envisagée, absence de desserte du port marchand.

3ème point : insertion en site propre insuffisamment ambitieuse, avec des sites partagés très fréquentés

4ème point : information insuffisante sur la création parallèle de voies cyclables en site protégé

5ème point : presque aucune information sur le travail de valorisation paysagère qui ne semble pas vraiment prise en compte. Aujourd'hui, les tronçons en site propre sont recouverts d'un bitume de couleur rouge et ne s'accompagnent d'aucun élément paysager et végétal spécifique. Du Technopôle de la mer au parking relais des Portes d'Ollioules, c'est une bétonisation quasiment totale, idem à Villevieille ou à Sainte-Musse. Cela ne doit pas être le cas pour l'ensemble du projet.

Observation n°84 (Web)

Anonyme

Déposée le 11 janvier 2022 à 20h45

-Site propre sur + de 70% de l'itinéraire : insuffisant pour assurer la régularité. 85 à 90% sont nécessaires.

-Priorité aux feux et dans les carrefours : doit être systématique et sécurisée afin d'éviter les véhicules qui s'engagent en croisement sur le site propre et y sont bloqués Fréquence annoncée élevée (7 minutes en période de pointe du matin / 8 minutes en période de pointe du soir / 13 minutes en période creuse) très nettement insuffisante pour répondre aux attentes, aux besoins et pour provoquer des changements de pratiques . Il faut 4 mn en périodes de pointe et 8 minutes en période creuse (éventuellement 10 mn en période creuse du soir)

- Régularité renforcée : nécessite plus de site propre et plus de cadencement

- Amplitude horaire élargie : précision attendue, en particulier sur les soirées

- matériel roulant : ne pas excessivement sacrifier la capacité en sièges au design de l'espace intérieur

Réduite

- Design similaire aux stations existantes sur le réseau Mistral : les abris sont peu confortables, ne dispensent aucun service à la différence de ce qui fait habituellement sur les stations des lignes en site propre (métro léger, tram ou BHNS) avec distributeurs automatiques de titres de transport, des prises USB de recharge, parfois des écrans/plans interactifs, des éclairages spécifiques etc...

- 9 km de voirie en site propre déjà réalisée : peu valorisante : couleur rouge du bitume, absence totale de végétation et d'éléments d'intégration paysagère, pas de réelle valorisation de l'environnement, pas de développement de sites propres mobilités douces en parallèle.

-Le tracé envisagé se connecte à 5 gares et haltes ferroviaires, 4 Pôles d'Échanges Multimodaux et 6 Parcs Relais avec covoiturage : certes, mais pas la gare de Toulon, pas la future halte de l'Escaillon, pas de PEM sur le territoire de Toulon,

- "Le tracé envisagé interagit avec les principales lignes terrestres et maritimes du réseau Mistral, appelé lui aussi à évoluer, ainsi qu'avec la création d'un futur RER Métropolitain" : pas de prise en compte de la gare de Toulon, de la gare routière, de la future halte de l'Escaillon, mauvaise qualité de desserte de la gare de La Seyne, ; aucune explication sur les interactions et

connexions avec les autres lignes du réseau (logique de rabattement ?) ni sur les futures LHNS à peine dessinées.

Observation n°86 (Web)

Anonyme

Déposée le 12 janvier 2022 à 08h51

C'est un très bon projet pour la Métropole. Nous en sommes très satisfaits!

Observation n°87 (Web)

Par STEPHANIE TOMMASI

Déposée le 12 janvier 2022 à 08h59

Le BHNS est essentiel pour notre territoire, il est un bon complément aux lignes existantes du Réseau Mistral, pour une amélioration constante de nos transports en commun.

Le tracé est pertinent.

Observation n°88 (Web)

Par Zoé CLAQUIN

Déposée le 12 janvier 2022 à 09h03

Etudiante, je me déplace essentiellement en transport en commun, le BHNS sera d'une grande utilité et un gain de temps pour mes déplacements.

Observation n°89 (Web)

Par Andrée PERONE

Déposée le 12 janvier 2022 à 09h06

Le projet est parfaitement adapté aux besoins . Nous l'attendons avec impatience au Pont du Las!

Observation n°90 (Web)

Par Josiane TOMMASI

Déposée le 12 janvier 2022 à 09h12

Je me déplace essentiellement en bus, je suis ravie de cette nouvelle proposition qui me permettra de me déplacer rapidement sur le territoire.

le BHNS est un bon complément du réseau de transport en commun.

Il est une bonne solution pour notre ville, pour notre territoire.

Observation n°91 (Web)

Par Robert PERONE

Déposée le 12 janvier 2022 à 09h27

La concertation est une très bonne chose . Le projet est très attendu. Nous déplorons qu'une minorité bloque ce dossier depuis trop longtemps

Observation n°92 (Web)

Par Sebastien Juvin

Déposée le 12 janvier 2022 à 10h12

Vraiment impatient de la mise en service de ce BHNS qui va considérablement améliorer la mobilité sur notre territoire. Personnellement je ne voyais aucune valeur ajoutée à la mise en place d'un Tramway qui ne semble plus en adéquation avec notre temps, surtout dans une ville comme Toulon qui n'a que peu de place pour la traverser. Immobiliser de nombreuses voies pour y mettre des rails et des cables électriques serait une hérésie.

Un seul regret le tracé du BHNS aurait plutôt du desservir l'avenue du Colonel Picot passer devant l'écoquartier Font Pré et le centre-ville de La Valette qui à faire une boucle pour desservir l'hôpital et la nouvelle gare de Sainte Musse.

Observation n°93 (Web)

Anonyme

Déposée le 12 janvier 2022 à 14h41

Très beau projet, mais Six fours les plages et la grande absente. C'est pourtant une des communes les plus peuplée avec plus de 35 000 habitants + les touristes très nombreux. Pourquoi un terminus au Port de la Seyne qui bénéficie déjà des navettes en bateau. Le tracé actuel passant à proximité du Port pourrait très bien continuer vers le Centre ville de Six fours, desservir la Clinique du Cap d'or, le Centre aquatique et l'Espace Santé de la Seyne sur mer, et avoir pour terminus la Plage de Bonne-grâce à Six fours. Ainsi il apporterait à la fois un service au centre ville de la Seyne sur mer et à la population de Six fours, au bénéfice de tous.

Observation n°94 (Web)

Anonyme

Déposée le 12 janvier 2022 à 14h46

Pour le matériel roulant, l'avenir est à l'électrique avec l'utilisation de batteries et de condensateurs haute densité qui se rechargent à chaque arrêt en 1 mn : l'intérêt, la même efficacité qu'un Tramway sans la contrainte des câbles. Les premiers modèles commencent à sortir.

Observation n°95 (Web)

Par Jean-François GUYETAND

Déposée le 12 janvier 2022 à 16h29

Concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre/BHNS

Réunion publique du 11 janvier 2022 à La Garde

M CHENEVARD, lors de la dernière réunion à 4 jours des fêtes de Noël, dans la capitale de notre métropole où peu de monde se bousculait, vous étiez étonné que les questions posées concernaient le fond et non la forme.

En effet, le projet présenté dans les 55 pages sur un beau papier glacé, reste bien flou et n'a jamais répondu à la question : pourquoi le BHNS à tout prix (p-r-i-x) ? En effet, si on ajoute au moins 220 M€ d'infrastructure déjà engagés pour le tramway + 405 M€ annoncés pour le BHNS p. 55 du projet = 625 M€ pour 26 km, soit 25 M€/km, bien plus cher que la construction très compliquée du

tramway à Besançon qui n'a coûté que 17 M€/km, curieuse façon de faire des économies pour ce projet BHNS toulonnais sans ambition et sans perspective !

Après cette parenthèse, nous, particuliers et associations, nous nous sommes plongés dans la décision du conseil d'agglomération du 12 février 2016, intitulée : N° 16/02/16 – RÉSULTAT DE L'EXÉCUTION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE POUR LA PÉRIODE 2005-2015.

En guise d'explication à la question posée ce 21 décembre dernier, à laquelle vous n'aviez pas répondu sur le fond, nous découvrons dans cette décision, pour seule réponse dans le discours dithyrambique sans aucune comparaison claire et distincte entre BHNS et tramway pour Toulon, les arguments suivants du Président comme véritable choix au profit des conseillers communautaires devant voter : « Nous, nous sommes pour le transport en commun en site propre, mais pour y faire passer des bus, comme d'autres maires dans d'autres villes. Moi, je suis pour mon projet : le BHNS p. 11 de cette décision. »

Et un peu plus loin : « Mes chers collègues, on ne fera pas le tramway. Vous pouvez continuer à dire ce que vous avez à dire, c'est votre droit. Je n'ai pas été élu pour mettre en place le projet d'une association. J'ai été élu pour mettre en place le projet approuvé par ma population. Voilà la raison, mes chers collègues p. 15 de cette décision. »

Ces explications ne semblent pas très probantes. C'est finalement un diktat en majesté sur le mode de TCSP. Sensément, il ne peut autoriser à mettre en place le BHNS sans une forte appropriation des habitants de l'aire toulonnaise. Cet enthousiasme populaire toulonnais n'existe pas pour le BHNS.

M CHENEVARD, ne soyez pas étonné que ce ne soit pas la dernière question posée sur le fond et ses dérivés techniques. Cela démontre que la concertation que la loi exige, n'a pas du tout été menée pour satisfaire les véritables besoins de la population locale dans le domaine des transports en commun.

Alors, M CHENEVARD, pourquoi le BHNS à tout prix ?

Collectif Tramway et Transport en Commun

Observation n°96 (Web)

Anonyme

Déposée le 12 janvier 2022 à 17h05

J'ai été le 11 janvier 2022 à 17h00 en salle Mussou à la Garde ;

J'ai fait deux intervention auprès de M. Yannick CHENEVARD, Animateur de la réunion.

- La première était de signaler que pour Hyères (je suis Hyérois) il n'y avait pas de réunion de concertation. Les réunions ont été limitées à 5 communes :

le 15 décembre à La Valette, le 21 décembre 2021 à Toulon, le 11 janvier 2022 à La Garde, le 18 janvier 2022 à La Seyne et 25 janvier 2022 à Ollioules. il était anormal qu'il n'y ai pas eu une réunion pour Hyères qui est la troisième ville du département (et de T.P.M) derrière Toulon et La Seyne.

une réunion aurait du être réalisée pour Hyères, car l'étendue de cette ville est de plus conséquentes et le problème de transports y sont important.

Deuxième remarque : Pourquoi n'y a t'il aucun arrêt de cette ligne sur Hyères .

Personnellement, et j'en ai fait la remarque, pour la réunion du 11 janvier à 17h , j'ai du partir de chez moi à 15h15 et pour le soir, je n'ai pu rejoindre mon domicile que vers 20h45. Cela vous donne l'idée de la nécessité de bons moyens de transports.

pour le réseau mistral; mon arrêt de bus (Moulin 1er) est le plus lointain pour tout le réseau et le terminus des lignes 17, 39 et 103 .

Avoir un dernier arrêt du BHNS en gare de la Pauline, c'est trop loin.

personnellement. le BHNS aurait du avoir un arrête (peut être pas jusqu'au moulin premier), mais au moins jusqu'à la gare multimodale prévue à Hyères.

Je sais que Hyères, à l'origine avait rechigner pour participer à T.P.M , mais depuis lors, est ce qu'aucune demande aurait faite par la commune de Hyères pour être desservie par ce BHNS.

Problème du vecteur utilisé :

Déjà, le fait de restreindre a une seule utilisation d'un bus comme vecteur de transports limite déjà fortement la concertation.

et un troisième point, qui m'est très important (et qui touche à ma première remarque) : Est ce que Hyères sera enfin comprise dans les communes où se déroulera l'enquête lors du second semestre 2023 ? (mais toutes les communes de TPM devraient être concernées)

Dernier point que je voudrais évoquer : Pourrais t'on prévoir une consultation (avant toutes dépenses) de tous les citoyens de T.P.M ? (voir des communes de la vallée du Gapeau - fusion éventuelle) sur le choix pour la dualité BUS – TRAM.

Je sais qu'une décision a été prise en 2015 concernant le choix du BUS, mais depuis, il y a eu des changements lors des précédentes municipales, et donc des changements d'avis.

Très cordialement.

M. BERNEZET Christian.

Observation n°97 (Web)

Par Pierre-Yves DENIS

Déposée le 12 janvier 2022 à 21h48

a) La concertation aurait du porter sur l'architecture d'ensemble du service (4 lignes BHNS et lignes « essentielles ») car le projet forme un tout. Comment avoir un avis sur la seule ligne BHNS La Seyne-La Garde sans avoir plus de détails (tracés et type de voirie, aménagements, échancier de réalisation), au moins sur les 3 autres lignes BHNS. La grande majorité ne réside pas et/ou ne

travaille à proximité de la ligne principale du BHSN qui nous est présentée. Elle ne trouvera pas dans ce document la réponse à la question de savoir comment et quand évoluera le réseau près de chez elle (exemple lignes 3 et 6) en lien avec la réalisation de la ligne principale.

b) Le passage en site banalisé (donc, si j'ai bien compris, hors site propre) à Saint Jean du Var est problématique. Comment comprendre que c'est là où le risque est le plus grand de ralentissement ou de blocage que l'on laisse le BHNS en site banalisé ? Il n'y avait-il pas d'autres choix, même plus onéreux, mais qui aurait permis néanmoins d'assurer le maintien d'une circulation fluide du BHNS sur ce tronçon ?

Observation n°98 (Web)

Par Serge Boucher

Déposée le 13 janvier 2022 à 15h32

Voici la photo des documents distribués fin 2002 (consultation préalable jusqu'au 31 janvier ... 2003 !) aux habitant-e-s de TPM pour le projet du tramway (et non du BHNS)
(Désolé pour la résolution... Les originaux sont évidemment de meilleur qualité !)

Pour ceux-celles qui n'habitaient pas dans Toulon et son agglomération à l'époque, ce projet avait été approuvé par l'agglomération, y compris la mairie de Toulon.

Et pour ceux-celles qui s'inquiètent du coût des travaux pour ce tramway, il faut savoir que de nombreux travaux ainsi que des expropriations ont déjà été réalisés, ce qui est à déduire du coût final du projet de tramway ... Mais qui ne servirait plus, pour la plupart, si le projet de Bus voyait le jour, soutenu maintenant par la municipalité de Toulon après un changement de sa stratégie (électorale ?).

Effectivement, de nombreux-euses maires n'ont pas été renouvelé-e-s dans leur mandat suite à la réalisation de tramway dans leur ville ... mais ont été réélu-e-s lors de mandats suivants, une fois que leurs électeur-trice-s ont goûté au silence des tramways.

Document joints

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)
- [Document n°3](#)
- [Document n°4](#)

Observation n°99 (Web)

Par Serge Boucher

Déposée le 13 janvier 2022 à 15h57

Et ceux diffusés sur La Garde ...

Où de nombreux travaux avaient été faits :

- agrandissement du pont de chemin de fer en direction du Pradet (en vue de la 2ème tranche La Garde - Le Pradet)
- percement de l'avenue de Spa
- (dangereuse) modification de l'entrée Nord du campus (qui donnait auparavant sur le rond-point de l'université)

Document joints

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)

Observation n°100 (Web)

Par Serge Boucher

Déposée le 13 janvier 2022 à 16h08

... Accompagné, toujours sur La Garde, d'un "Plan de circulation 2003-2008"

Bonne lecture

Document joints

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)

Observation n°101 (Web)

Par Jean-Michel PASCAL

Déposée le 14 janvier 2022 à 09h31

Bonjour,

Le trafic attendu (nombres d'usagers de ce transport) est bien supérieur à la capacité maximale d'un BHNS, cela ressort de vos propres chiffres. Ce système sera de suite saturé et ne permettra pas aux usagers de la voiture de basculer dans le transport collectif.

Là où a été fait un tramway, la circulation routière a nettement diminuée.

Pour un investissement guère supérieur, il est indispensable de réaliser un tramway, seul à même d'absorber le trafic attendu et de réussir un basculement massif vers les transports en commun.

Observation n°102 (Web)

Par Gilles collectif velo toulon Lehmann

Déposée le 14 janvier 2022 à 10h32

Le TCSP c'est 70 % en site propre mais le projet de BHNS toulonnais devrait pouvoir faire mieux.

Pour St Jean du Var, le port de la Seyne, la Coupiane prévus sans site propre, il faut imaginer une seule voie en site propre (en lieu et place du stationnement). Une circulation alternée avec au besoin un croisement synchronisé sur une station intermédiaire, serait de nature à augmenter la vitesse commerciale globale du BHNS et surtout garantirait un temps de parcours maîtrisé. Le plus long segment concerné se situe entre le rond point Bir-hakeim et le dépôt de bus Mistral . Ce segment qui comporte 6 stations mesure seulement 2 km. La période minimum de passage prévue aux heures de pointe étant de 7 minutes un espace de croisement synchronisé serait donc nécessaire.

L'apaisement visuel ainsi créé par le retrait des véhicules , ainsi que la desserte améliorée du BHNS devrait profiter aux commerces locaux et redynamiser les quartiers comme cela s'est vu dans la rue l'amalgame qui a démontré que les changements d'habitudes s'opèrent plus rapidement si on

n'hésite pas à forcer un peu la main au départ.

A titre de comparaison le projet de la future ligne de BHNS de Nice centre se fixe entre autres objectifs de requalifier l'espace public et d'apaiser la ville en créant pour cela de nouveaux parc relais . C'est donc possible.(voir pj)

Il y a d'autres cartes à jouer, comme la création d'espace de déchargement ou la mise à disposition d'entrepôts en périphérie proche des commerces, en mettant en place un service de livraison du dernier kilomètre par de petit véhicules électriques de faible largeur, voire des livreurs à vélo.

La livraison en vélo a l'avantage d'être moins coûteuse et de parvenir à contourner aisément les embouteillages dans les centres urbains. À l'heure actuelle, des services par triporteur, biporteur, vélo avec remorque ou simple coursier sont mobilisables pour terminer des livraisons jusqu'à 200 kg. La ville de Nice vient de mettre en place ce système. (Voir pj).

En espérant que le processus de synthèse des observations, puisse préserver les avis qui bousculeraient les premières épreuves de ce projet sans frivolité. L'efficacité du BHNS sera alors au rendez vous, sinon Toulon mettra simplement en service un joli bus dont on pourrait douter de l'utilité. Les citoyens devraient logiquement être associés à la synthèse de cette concertation.

Document joints

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)
- [Document n°3](#)
- [Document n°4](#)
- [Document n°5](#)
- [Document n°6](#)

Observation n°103 (Web)

Par Bureau FNAUT Nationale

Déposée le 14 janvier 2022 à 17h07

Dans la réflexion sur la construction d'un projet de transport en commun en site propre, il faut tenir compte pour la décision, des 3 arguments simples et essentiels suivants :

- capacité et attractivité,
- avantage économique,
- structure du parcours qui est grandement linéaire à Toulon.

Le tramway est beaucoup plus ambitieux que le BHNS, en raison de sa capacité et de son attractivité, comme l'a montré l'expert Jean-Marie Beauvais : ' quand on remplace une ligne de bus ordinaire (en site banalisé)

- par un BHNS, la clientèle augmente en moyenne de 30 à 40 %,
- et par un tramway, la clientèle augmente en moyenne de plus de 100 % (131 %).' Le report modal est donc nettement plus important.

D'autre part, l'avantage va aussi au tramway en termes économiques conformément à l'approche

économique de Jean-Marie Beauvais, en extrait du bulletin de FNAUT Infos n° 265 joint en page 8 : le tramway est globalement moins cher PAR VOYAGE EFFECTUE, d'environ 12 %.

Enfin, Toulon a une structure linéaire, le succès du tramway est assuré.

La fréquentation du tramway est toujours supérieure aux prévisions.

Comme le disait le préfet Maurice Doublet, il y a 50 ans : « Il faut dimensionner le transport collectif pour les heures de pointe et la voirie pour les heures creuses ».

A Toulon, avec le tramway, pas de risque de saturation aux heures de pointe, attractivité assurée, moins cher par voyage effectué, travaux facilités du fait de sa structure linéaire.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°104 (Web)

Par Irene Cuniberti

Déposée le 15 janvier 2022 à 17h34

Pour TPM c'est un tramway qu'il faut , des études que Mr Falco refuse de voir montrent que la solution BHNS ne convient pas pour Toulon et sa métropole , le tramway avait été choisi on est revenu sur ce choix c'est un déni de démocratie .

Observation n°105 (Web)

Par Sandrine Derin

Déposée le 15 janvier 2022 à 20h24

J'aurai préféré un tram.

Observation n°106 (Web)

Par Emmanuel Le Lostec

Déposée le 15 janvier 2022 à 20h46

Bonjour,

Je voyage beaucoup et j'ai régulièrement constaté que le développement d'un tramway apporte plus d'avantages que les bus classiques :

Régularité, davantage de capacité, encombrement réduit avec des passages à une voie dans les endroits réduits (Vienne), ralliement de points éloignés : aéroport d'Orly -Paris.

Pour Toulon, une ligne EST-ouest via les gares et l'aéroport semble une évidence.

Enfin, le tramway est un moyen très peu polluant (pas de rejet GES) et sans batterie de propulsion.

Au début du XX E SIÈCLE un tram à air comprimé reliait la Gare de l'Est au CHÂTELET.

C'est un moyen moderne permettant le déplacement de nombreuses foules en un temps record.

Outil structurant pour une métropole qui se projette à 40 ans.

Restant à votre disposition
Bien à vous.

Observation n°107 (Web)

Par Adrien TERRAS

Déposée le 15 janvier 2022 à 22h13

Concertation publique sur le Projet de TCSP de la Métropole Toulonnaise.

Avis dans le cadre de la concertation publique

Nom : TERRAS Prénom Adrien

Adresse : 6, Rue Roger SALENGRO 83190 OLLIOULES

Je souhaite faire part des observations suivantes, et leur enregistrement au dossier d'enquête.

Je rappelle en préambule le parcours pour le moins contradictoire et chaotique de ce dossier.

A l'origine ce projet, était la réalisation d'une infrastructure nécessaire à la circulation d'un tramway ayant pour origine le quartier de La Baume sur la Commune d'Ollioules et pour terminal la Gare SNCF de La Garde. Dans la dynamique ce projet novateur de nombreuses acquisitions foncières ont été réalisées sur l'aire Toulonnaise, notamment dans les quartiers du Pont-du Las, de Font-Pré, et du Boulevard du Cdt Morrazani, mais aussi auprès la SNCF puisque d'importants Ouvrages d'Art ont été réalisés en périphéries des gares de La Seyne et de la Garde.

Quelles utilisations dans le projet proposé ? Comment a été utilisée la taxe transports ?

Je pense que ces questions ne pourront rester sans réponses, et devront tôt ou tard s'inviter dans le débat.

L'objet de la concertation ; une procédure anormale.

La délibération du 10 novembre 2021 de TPM porte à son ordre du jour « concertation préalable à la création d'un TCSP » ; mais un des considérants affirme que « le PDU prévoit un BHNS » ; cette affirmation est mensongère ; en effet, il faut rappeler que dans ses conclusions, le commissaire enquêteur du PDU rappelait que « le projet de PDU ne traite pas du moyen de transport définitif, tramway ou bus ». Il y a de plus une anomalie dans le fait que la délibération, en son article 2, « approuve le projet de BHNS », anomalie car en contradiction avec l'affirmation précédente (pourquoi faut-il à nouveau le décider ?).

Ainsi tout se passe comme s'il y avait confusion volontaire entre 2 procédures. Nous nous attacherons donc fermement à porter appréciation sur le projet de TCSP, tout en dénonçant les aberrations du choix du BHNS. Cet avis s'inscrit totalement dans l'appel à concertation « recueillir les observations et propositions du public ».

L'enjeu : oui au TCSP

La Métropole Toulonnaise, prend enfin conscience de son grand retard en matière d'équipements lourds dans le domaine des transports collectifs.

L'amélioration de la qualité de service des transports publics de surface, doit s'effectuer en premier lieu selon le potentiel de clientèle le long d'un axe, ensuite politique, dans le cadre d'une vision à long terme du projet, les considérations d'ordre technique et financières ne peuvent être retenues pour définir un bon projet de transport.

Le trafic attendu est au cœur du choix.

L'enquête publique aurait utilement dû contenir un volet de mise en œuvre du PDU, précisant 1) le schéma directeur des sites propres, 2) le schéma des parkings relais, 3) un schéma directeur des

pistes cyclables, 4) un schéma des infrastructures routières, 5) un schéma local de l'intermodalité, notamment les complémentarités avec le développement des dessertes ferroviaires sur le Grand Toulon.

En absence de ces éléments, l'avis ne peut qu'être limité. Pour autant, un TCSP est une réponse nécessaire, et déjà adoptée par toutes les métropoles, Toulon faisant figure de dernier de la classe. L'enjeu, développer une réponse adaptée en termes de capacité de dessertes

Le BHNS qui est évoqué est une solution faussement économique dans un contexte de baisse générale des dotations de l'Etat et totalement inadaptée aux besoins de la métropole toulonnaise. Si a-priori le coût de réalisation des infrastructures d'un BHNS est très compétitif, ce moyen de transport, hors voies dédiées, est soumis à des contraintes de circulation routières et l'absence de priorité aux feux tricolores, seront autant d'éléments qui impacteront négativement la régularité de cette solution. Son niveau de capacité est limité par les réglementations du code de la route (24,50m de longueur et 2,55m de largeur) de plus une voirie au sol de 7,00m est nécessaire pour lui assurer une inscription dans les courbes et assurer un bon niveau de confort et régularité. Si en termes de coût, il apparaît que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est faible, il convient de prendre en compte les coûts d'exploitation et de régénération sur le long terme (reprise de la couche de roulement à cause de l'orniérage lié aux passages des roues et intégrer la courte durée de vie des matériels roulants.

Une solution BHNS ne sera pas à la hauteur des enjeux de mobilités à venir. Rappelons d'ailleurs que ces indications figurent déjà dans les études des Certu et Cerema.

Le tramway est la réponse aux enjeux de mobilité dans le cadre d'une politique de transports urbains durables.

Le tramway a aujourd'hui la capacité de s'adapter à la géographie des villes, et progressivement, la question de la pertinence du tramway dans les agglomérations moyennes est posée. Le tramway est un mode de transport guidé de manière permanente par des rails en site propre. Ses emprises entièrement dédiées ne sont pas soumises aux contraintes du Code de la route, notamment en ce qui concerne les dimensions des rames. Il est propulsé par une énergie non polluante et s'inscrit parfaitement dans les orientations du développement durable. L'espace occupé au sol est moins important et les solutions d'embellissement et de réduction des bruits de la voirie sont techniquement réalisables (engazonnement par exemple).

Il apporte aux usagers une haute qualité de service, notamment sur les phases d'accélération, de freinage et de giration. Des rames de 32 ou 42m offrent une grande capacité en places assises permettant de gérer les flux importants aux heures de pointe.

Il apparaît clairement que l'investissement initial en infrastructure et matériel roulant est beaucoup plus conséquent, mais la durée de vie du projet est beaucoup plus longue.

Il convient donc de dépasser les seuls coûts d'investissement à court terme et prendre en compte un développement du trafic sur le long terme et construire une politique de coordination entre les différents modes de transports. C'est dans cette notion de maillage autour de l'axe principal que constituerait le tramway que le BHNS trouverait toute sa place en complémentarité.

En conclusion, et par comparaison de ces modes de transport, le projet de BHNS proposé ne répond pas aux enjeux et aux besoins en matière de mobilité à venir sur la métropole toulonnaise. Le tramway est la seule réponse à un engagement responsable résolument tourné vers l'avenir.

EN CONSEQUENCE, JE DEMANDE QUE LE PROJET SOIT COMPLETE, REVU ET MODIFIE POUR S'ENGAGER VERS UNE SOLUTION MIEUX DIMENSIONNEE ET ANTICIPANT UNE CROISSANCE DES BESOINS ET REpondant AUX BESOINS DE

DESSERTE, NOTAMMENT EN PRENANT EN COMPTE RESOLUMENT UNE SOLUTION DE TRAMWAY.

Observation n°108 (Web)

Anonyme

Déposée le 16 janvier 2022 à 09h04

Non au tramway, il n'y a pas la place pour le tracé à moins de détruire encore et toujours davantage. Assez des travaux, laissez les maisons tranquilles, elles sont l'identité de cette ville.

Observation n°109 (Web)

Anonyme

Déposée le 16 janvier 2022 à 13h07

Non ce n'est pas une énième transformation du réseau de bus, mélangé la plupart du temps au trafic routier, qui va améliorer les choses en terme de circulation mais également d'environnement et de bien être en ville (oui car vivre à Toulon c'est un peu comme vivre sur une aire d'autoroute).

Ce qu'il est nécessaire de mettre en place, c'est ce que les présidents et Maires des autres grandes agglomérations ont mis en place : un tramway !

Et aux détracteurs, qui parle de destruction et de ravage de l'identité de la ville au sujet du tramway, il y avait dans le temps une ligne à Toulon...

Observation n°110 (Web)

Par Eric GROSSE

Déposée le 16 janvier 2022 à 18h16

Bonjour,

Je constate que la place des mobilités douces n'est une fois de plus pas mise en avant dans le projet de BHNS de la métropole TPM. En effet, la traversée de Toulon reste un problème pour les modes de déplacements tels que le vélo et il n'existe pas d'itinéraire continu et sécurisé qui permette de traverser la ville de Toulon en sécurité.

Le tronçon Bd Commandant Nicolas ne répond pas au besoin car il ne permet pas la desserte du sud de la ville, avec en particulier la base navale qui est un point de convergence pour de nombreux cyclistes.

L'itinéraire cyclable en site propre à l'est de Toulon s'arrête à l'intersection au niveau de l'avenue Franklin Roosevelt et laisse les cyclistes au milieu d'une circulation automobile trop dangereuse pour eux.

Pour être cohérent des nouvelles mobilités, ce projet de de BNHS doit porter avec lui la continuation de cet itinéraire vers le coeur de ville pour permettre d'irriguer le centre-ville et les quartiers alentours. Pour cela, la création d'un itinéraire cyclable le long du tracé du BHNS (Boulevard Clémenceau, Bd de Strasbourg, Bd Leclerc et Av Foch) répondrait parfaitement à ce besoin. Cette ouverture, complétée d'une offre sérieuse de parkings à vélo gratuits et sécurisés en centre-ville permettrait enfin de placer Toulon et sa métropole TPM au rang de ville adaptée aux

nouvelles mobilités.

Dans l'attente d'une réponse motivée de votre part.

Cordialement

Observation n°111 (Web)

Par Henri Pidoux

Déposée le 16 janvier 2022 à 19h39

Le tram est LA solution, toutes les villes qui en sont équipées le prouvent, il suffit de prendre l'exemple de Nice!

Observation n°112 (Web)

Anonyme

Déposée le 17 janvier 2022 à 14h23

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°113 (Web)

Par monique CASOLARI

Déposée le 17 janvier 2022 à 15h02

La proposition ci-dessous TCSP Direct est plus économique et plus cohérente en terme de services aux populations.

Sa réalisation peut se faire dans les plus brefs délais.

1) Concernant le budget:

-Le tracé TPM "TCSP variante", La Beaucaire -Gare de La Seyne oblige à des expropriations car il passe entièrement sur des propriétés privées.

-Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.

-Il gravit la colline de la garenne d'où problème de pente.

-Il condamne notre borne du canal de Provence dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.

De plus, l'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres des Olivades.

-Il traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences du tracé et sur l'activité économique de cette ferme qui participe à nourrir 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

Les Olivades sont le siège de la première Amap de France. Elles sont riches d'un patrimoine historique du moyen âge à aujourd'hui avec ses célèbres ancêtres des occupants actuels, les familles Sénéquier et Loro dont des rues de Toulon et une place à La Seyne portent le nom.

- Il coupe le chemin d'entrée Sud des Olivades et sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.

- il passe sous la voie ferrée, par un tunnel déjà construit en zone inondable où arrive l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² soit 250 ha en amont et de plus en plus imperméabilisés. De plus le creusement sous la voie ferrée est dans la nappe phréatique et oblige à pomper l'eau 365 j. par an.

Par ailleurs le risque d'accident grave pourrait se produire lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents, conséquences du changement climatique.

Par notre proposition de "tracé direct" Gare de La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a aucune expropriation, aucun ouvrage d'art, aucun danger lors d'intempéries.

2) Concernant le service aux populations:

Le tracé de TPM, "TCSP variante" propose 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: La Technopole et le Centre commercial dont ce dernier n'est pas demandeur car ses investissements en parking sont considérables favorisant ainsi les courses qui remplissent les coffres des voitures.

Le tracé direct Gare de La Seyne - Bon Rencontre permet de desservir 5 stations: Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine), Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé), le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les personnes âgées), Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun), Le Stade (école de foot pour les jeunes et spectateurs lors des compétitions).

3) Délai:

Aucun obstacle ne se pose au "tracé direct" alors que le tracé TPM ne pourra se réaliser que lorsque tous les problèmes juridiques, techniques et financiers seront résolus ce qui va demander un temps très long.

Observation n°114 (Web)

Par Antoine Capeau

Déposée le 17 janvier 2022 à 15h09

Ce projet devrait se fixer comme préalable de ne pas augmenter l'artificialisation de nouvelles terres agricoles. En mettant en péril l'une des rares exploitations maraichères de la région (elles-mêmes déjà menacées par l'extension de la viticulture), ce projet certainement utile pour favoriser les transports en commun supprime encore de façon irréversible des terres fertiles. C'est un très mauvais calcul à long terme. Dès que la logistique mondiale et à flux tendu des denrées alimentaires se grippe (ex: crise sanitaire), savoir et pouvoir produire localement est une question de survie. Ne dégradons pas encore nos capacités bien entamées et privilégions un tracé qui préserve les terres agricoles.

Observation n°115 (Web)

Par Christophe ARCIERO

Déposée le 17 janvier 2022 à 16h58

Encore un projet qui va détruire la seule AMAP de la région Ouest de Toulon. Et privé quelques 200 familles et restaurant d'une denrée première de qualité.

J'invite donc la municipalité à venir découvrir cet endroit d'agriculture raisonné et participative, implanté en marge de la zone commerciale de carrefour Ollioules.

Encore une fois, la seule zone cultivé et donc poumon de la ville côté la seine, lagoubran et Ollioules va être en péril au profit d'un moyen de transport.....

Cordialement,

Observation n°116 (Web)

Anonyme

Déposée le 17 janvier 2022 à 18h24

L'apport du TCSP est attendu de nombreux habitants. Par contre le tracé prévu pose de nombreux problèmes : passage sur des terrains privés, expropriations, ouvrage techniques et coûteux, mise en péril des cours d'eau, etc... Le tracé proposé depuis des années par des associations et qui relie directement la gare de La Seyne à Bon rencontre mérite largement d'être étudié car il évite tous les problèmes cités, et de plus offre un service de transport à plus d'habitants. Le tracé direct Gare de La Seyne - Bon Rencontre permet de desservir 5 stations: Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine), Lagoubbran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé), le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les personnes âgées), Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun), Le Stade (école de foot pour les jeunes et spectateurs lors des compétitions). Il est encore temps de prendre les bonnes décisions.

Observation n°117 (Web)

Anonyme

Déposée le 17 janvier 2022 à 19h38

Le trajet doit être corrigé sur plusieurs points pour répondre à des objectifs essentiels :

- la desserte des pôles multimodaux : un arrêt du BHNS ne peut pas être à plusieurs centaines de mètres d'une gare; c'est une rupture de charge trop importante qui pénalisera les usagers et limitera l'attractivité du BHNS. La gare de Toulon et la gare routière doivent donc être directement desservies (la place de la Liberté, c'est trop loin), ainsi que la gare de La Seyne, voire même la future halte Escaillon.
- la desserte des pôles d'activité : le technopôle doit aussi être immédiatement desservi, ainsi que la zone de Brégaillon, et à l'est Valgora/Grand Var/Grand Ciel, sans abandonner la desserte des Espaluns, ZI Toulon est-La Farlède, au-delà de la Pauline.
- la garantie de la régularité et du cadencement, en augmentant sensiblement la part en site propre et ainsi que les fréquences proposées.
- la présentation du futur réseau autour de cette première ligne : calendrier et tracés envisagés pour les autres lignes à HNS annoncées dans le PDU, extensions et ramifications éventuelles, réorganisation des autres lignes du réseau pour conserver en particulier au maximum le tronçon central au seul BHNS (Bon-Rencontre/Bir-Hakeim)

Observation n°118 (Web)

Anonyme

Déposée le 18 janvier 2022 à 05h02

Je ne suis pas favorable au tracé il traverse des terres agricoles locales qui sont bien plus importantes et prioritaires à l'heure actuelle que des transports qui viennent se surajouter à une carte de réseau déjà bien fournie

Non à ce trajet

Observation n°119 (Web)

Par Marc Lopez

Déposée le 18 janvier 2022 à 07h52

Bonjour,

Je suis initialement de Toulon où j'ai fait mes études. Je suis actuellement chercheur sur le site de Paoli Calmettes à Marseille.

J'ai eu l'occasion à de multiples reprises de profiter des produits AMAP sur les Olivades et ailleurs sur Marseille. De grâce, épargnez ce qu'il y a encore de sain dans notre alimentation à l'origine de bien des maux dans notre société. Alors optez pour la préservation des Olivades en choisissant un tracé alternatif. Merci beaucoup.

Je relaye ce projet au niveau de la communauté scientifique locale.

Dr Marc Lopez

Observation n°120 (Web)

Par Eva Wagner

Déposée le 18 janvier 2022 à 10h55

Je souhaiterais un trajet direct évitant de passer sur le terrain des Olivades car je me nourris des produits et du cadre de l'AMAP des Olivades.

Merci de prendre en compte cet élément préservant l'écosystème de la région

Observation n°121 (Web)

Par Eva Wagner

Déposée le 18 janvier 2022 à 10h56

Je souhaiterais un trajet direct évitant de passer sur le terrain des Olivades car je me nourris des produits et du cadre de l'AMAP des Olivades.

Merci de prendre en compte cet élément préservant l'écosystème de la région

Observation n°122 (Web)

Anonyme

Déposée le 18 janvier 2022 à 12h01

L'AMAP les OLIVADES d'Ollioules vous propose un tracé plus simple, plus économique, qui pourrait servir plus de personnes, et qui éviterait les expropriations mais vous ne le retenez pas....

Apparemment vous préférez que ça coûte plus cher aux administrés de TPM, sacrifier des propriétaires, des agriculteurs qui deviennent rares mais encore présents en France, qui sont en plus actifs, rentables et installés depuis plusieurs décennies plutôt que de servir l'intérêt commun et léser le moins de personne possible...

Je ne comprends pas votre logique. Quels sont vos arguments pour ne pas retenir le tracé proposé par l'AMAP?

Je suis donc contre ce projet s'il reste en l'état

Observation n°123 (Web)

Anonyme

Déposée le 18 janvier 2022 à 13h25

S'il-vous-plaît mettez des métros ou tramway. Il y aura moins de pollution, moins de bouchons et moins de stresse.

C'est un bon investissement!

Aussi, les bus sont toujours en avance, c'est pas pratique du tout.

Merci

Observation n°124 (Web)

Anonyme

Déposée le 18 janvier 2022 à 13h27

J'habite au Pradet et le dimanche pour aller à la Garde (par exemple pour faire ses courses à lidl) c'est juste impossible puisqu'il n'y a pas de bus.

Pouvez-vous mettre en place au moins un bus par heure s'il-vous-plaît.

Observation n°125 (Web)

Par Eléa Jaskolski

Déposée le 18 janvier 2022 à 13h58

Ce tracé alternatif concilie au mieux les intérêts et besoins de tous, alors pourquoi ne pas le suivre ?

Observation n°126 (Web)

Par Valia STEPANOFF

Déposée le 18 janvier 2022 à 14h28

Je suis pour le tracé direct proposé par l'AMAP des Olivades. Contrairement à celui proposé par TPM il aurait un impact positif sur les déplacements et il serait accessible à une population plus nombreuse. De plus ce tracé préserverait le foncier, agricole et/ou particulier ce qui est loin d'être anodin.

Le tracé proposé par TMP impacterait fortement l'exploitation agricole Les Olivades ; or cette ferme en péri-urbain mérite d'être préservée parce qu'elle propose ses produits en circuit court avec un faible impact carbone et avec un modèle économique innovant et pérenne ; cette ferme nourrit de nombreuses familles depuis plus de 20 ans avec des produits locaux sains et de qualité. De plus, la préservation du foncier agricole est un enjeu considérable dans le contexte actuel de lutte contre le réchauffement climatique et la transition énergétique ou encore pour la biodiversité.

Pour appuyer mes propos je citerai Xavier Remongin in <https://agriculture.gouv.fr/paysage-la-preservation-du-foncier-agricole> « La préservation du foncier agricole est une urgence et un enjeu fort pour le maintien d'une agriculture durable. Au-delà de la fonction première des terres agricoles, à savoir la production agricole prioritairement à des fins alimentaires, d'autres fonctions

économiques, sociales et environnementales peuvent être remplies par ces espaces. Assurer le développement durable de l'agriculture, de la forêt et des territoires, et préserver le capital de production de l'agriculture, notamment le foncier agricole, apparaît essentiel dans un objectif de pérennisation de l'activité agricole et des aménités notamment environnementales potentiellement induites.

Le foncier ne se limite pas à être un patrimoine, il remplit aussi des fonctions. En particulier, en périphérie des villes, il est indispensable au développement des circuits courts. C'est aussi un élément essentiel au maintien des continuités écologiques et plus largement au maintien de nos paysages. »

Observation n°127 (Web)

Anonyme

Déposée le 18 janvier 2022 à 14h46

Bonjour, j'ai 3 observations :

1) Comme évoqué en réunion publique, pourquoi ne pas rallonger le tracé d'1 ou 2 arrêts après La Pauline, en direction de la ZI Toulon-Est ? Il s'agit du véritable moteur professionnel du secteur et cela permettrait une connexion plus facile avec le parking-relais excentré à la Chaberte. Il serait dommage d'avoir à prendre une navette pour rallier le BHNS. Dans tous les cas, cette aire de stationnement sera bienvenue vu le manque de places dans la zone, sachant que les covoitureurs s'exposent à un risque d'enlèvement de leur véhicule s'ils se garent actuellement à la Bastide Verte. De plus, l'autoroute très engorgée au niveau de La Farlède le sera encore plus après les travaux, étant donné qu'on y passera de 3 à 2 voies dans le sens Toulon-Nice.

2) Pouvez-vous svp prévoir une amplitude horaire suffisante de circulation du BHNS en semaine (a minima 6h-22h) pour les trajets domicile-travail des personnes qui travaillent tôt/tard, notamment à l'Hôpital Ste Musse ? Idem pour les weekends (jusqu'à 1 ou 2h du matin) pour faciliter l'accès aux manifestations festives, culturelles ou sportives au centre de Toulon notamment.

3) Est-il possible d'envisager la gratuité des parkings-relais, a minima pour ceux qui achètent un ticket de transport et pour les abonnés, comme cela est proposé à Marseille ou Montpellier ?

Précision : j'habite à Solliès-Pont mais comme beaucoup d'autres résidents de la Vallée du Gapeau, je passe la majeure partie de mes journées sur le territoire métropolitain pour le travail, le sport et les loisirs.

Merci en tout cas de nous donner la parole dans cette concertation.

Cordialement

Observation n°128 (Web)

Par Françoise Marchand

Déposée le 18 janvier 2022 à 15h37

Je suis très déçue de constater qu'au lieu d'un tramway initialement prévu TPM veut maintenant des bus

Le tramway a beaucoup plus d'avantages de contenance de débit et sans pollution

Donc c'est une régression

Observation n°129 (Web)

Par Roger Blanc

Déposée le 18 janvier 2022 à 17h04

A La Valette du Var, Avenue Pablo Picasso dans le projet de 2005 (voir document, pour ceux qui l'ont encore) il était prévu deux voies pour le tramway. Dans le projet du BHNS un seul couloir est prévu, l'un attendant le passage du 1er avant de pouvoir utiliser le couloir. Où est le progrès ?

Le tramway est toujours justifié au-delà de 45.000 voyageurs par jour.

Entre le tramway et le BHNS, le tramway se justifie pour une vision à long terme et surtout les fréquentations en heure de pointe.

Observation n°130 (Web)

Par Serge TERNOIR

Déposée le 18 janvier 2022 à 19h02

Bonsoir?

Je suis le Président de L'AFUZI et je représente les 600 entreprises et 10 000 salariés de la ZI Toulon Est. Les chefs d'entreprises s'étonnent de ne pas avoir droit au BHNS alors qu'ils contribuent fortement depuis plus de 10 ans à la taxe transport. En effet le tracé s'arrête à la gare de la Pauline alors qu'il reste plus de 5 km sans transport en commun. En regardant de prêt le tracé, on voit que le tracé double la voie du RER vers la gare de la Garde et accessible en moins de 5 minutes..Ne serait il pas judicieux de déplacer ce tracé vers le bout de la zone Industriel qui bientôt fera parti de TPM. Merci de votre compréhension

Observation n°131 (Web)

Par Marianne BAUGER

Déposée le 18 janvier 2022 à 19h42

Les amplitudes horaires, tant pour le transport propre que pour le reste du réseau mistral qui y permettra son accès, doivent être adaptées à la vie des Varois. Sur le plan professionnel il faut prendre notamment en compte les horaires décalés des soignants. Travaillant à l'hôpital Ste Musse, il m'est impossible d'être à 05h45 à mon poste si je prends les transports en commun (et pourtant j'habite dans une des zones les mieux desservies par le réseau mistral). Je n'ai non plus aucune possibilité de transport en commun lorsque je finis à 21h. Ne pas oublier que les soignants travaillent aussi les week-ends et les jours fériés. Sur le plan personnel, si l'on souhaite que les villes

vivent et soient attrayantes il faudrait penser à avoir des transports en commun le soir, quelque soit le jour de la semaine. Les restaurants, cinémas, théâtres (...) ne sont pas ouverts que du jeudi au samedi.

Observation n°132 (Web)

Anonyme

Déposée le 18 janvier 2022 à 19h50

La question que je me pose souvent à propos des transports à Toulon ce sont vos horaires de bus (rarement respectés un peu à 10 min près sur certaines lignes).

Le retard n'est pas un problème, c'est plutôt le en avance quand le prochain est 15 à 20 min plus tard.

Le deuxième point serait la possibilité de se rendre dans d'autres communes type sollies, la crau, la garde, le Pradet, Hyères de manière plus directe et surtout avec plus d'horaires dans la journée...

L'idée étant de ne pas prendre la voiture, de changer les habitudes des usagers et finalement certains trajets en termes de temps ne sont pas attractifs en comparaison au véhicule personnel :dommage pour l'été où certaines destinations seraient plus agréables à rejoindre en transport en commun ET pour les travailleurs qui malheureusement sont obligés de prendre leur véhicule faute de transports en commun d'une commune à l'autre à des horaires adéquats.

Enfin, les horaires de "nuit". J'en suis tombée de la chaise lorsque j'ai compris qu'il s'agissait plutôt de soirée. L'intérêt des horaires de nuit est de limiter la circulation automobile, de pouvoir rendre le centre ville de Toulon attractif pour toutes les populations de la métropole (même éloignées), permettre aux travailleurs en horaires décalés de préférer les transports collectifs, profiter des événements culturels en soirée sans se poser la question du prix du parking et surtout de sa disponibilité, etc.

Observation n°133 (Web)

Par Michel PIERRE

Déposée le 18 janvier 2022 à 22h27

Les associations de l'Union Départementale pour la sauvegarde de la Vie et de la Nature de France Nature Environnement préconisent un tracé direct du TCSP de la gare de La Seyne à Toulon par la Pyrotechnie, Lysia, Cimetière, Pont Carral et Bon Rencontre;

en optimisant l'intermodalité devant les gares de La Seyne et de Toulon pour des échanges rapides, courtes comme présenté dans les documents joints :

- Propositions de l'UDVN-FNE83 : TCSP DES GARES
- Proposition pour une station du TCSP en gare de Toulon : extrait de Var Matin du 18 janvier.
- Présentation des propositions le 18 janvier 2022 : 220118 TCSP Concertation à La Seyne

Ces propositions qui émanent des usagers pour un service optimal seront étudiées. Nous espérons le dialogue pour relever les défis qu'elles présentent.

-

Document joints

- [Document n°1](#)

- [Document n°2](#)
- [Document n°3](#)

Observation n°134 (Web)

Par Catherine BADIER

Déposée le 19 janvier 2022 à 00h18

Le tracé tel qu'il est proposé est complètement aberrant et je m'y oppose formellement.

1) Ce tracé supprimerait une grande partie des terres agricoles de l'AMAP les Olivades d'Ollioules. Cette AMAP permet de nourrir de nombreuses familles avec des produits de qualité à des tarifs très intéressants. Elle permet à des jeunes adolescents du lycée de découvrir d'autres produits que ceux de la mal bouffe industrielle.

A une époque où de nombreux médecins tirent la sonnette d'alarme sur les cas d'obésité qui se multiplient en France et risque de coûter très cher à terme à notre système de santé, il est aberrant de vouloir priver une partie de la population de produits sains et respectueux de l'environnement.

2) En supprimant l'accès à l'eau du Canal de Provence aux exploitants de l'AMAP, les politiques priveraient les consommateurs de base de produits sains et accessibles. Ces mêmes politiques réserveraient alors aux très riches la nourriture de qualité. "La France d'en bas" n'aurait alors plus qu'à se serrer la ceinture.

3) Ce projet est écologiquement non viable. En effet, il suffit de se renseigner pour s'apercevoir que les constructions envisagées se feraient sur des terrains inondables...

Encore une fois les leçons du passé n'ont apparemment pas été comprises par des politiques qui parlent d'écologie mais refusent de la faire au quotidien.

L'électrice que je suis saura s'en souvenir lors des prochaines élections

Observation n°135 (Web)

Par Simon Lesueur

Déposée le 19 janvier 2022 à 10h40

Bonjour,

J'habite La Seyne et je suis très intéressé par la mise en place de ce type de transport en commun qui me permettra de ne plus prendre de véhicule personnel sans perte de temps. Sauf, que le tracé prévu me semble absurde. Quel intérêt de faire des détours avant de rejoindre La Seyne. Toulon ouest est en prise direct avec Toulon, c'est La Seyne qui est enclavé, il y a l'espace pour faire une connexion directe. Si je dois faire le tour de Toulon Ouest avant d'aller en ville, cela ne me sera d'aucun gain.

Observation n°136 (Web)

Par Maurice Franceschi Toulon Var Déplacements

Déposée le 19 janvier 2022 à 11h41

Un TCSP au RABAIS.

Alors que la solution tramway avait été adoptée depuis 2000, choisie et mise en œuvre par monsieur

Falco en 2005, puis abandonnée pendant 15 ans, maintenant TPM nous propose un TCSP au Rabais.

Au Rabais sur la capacité, le domaine de pertinence du BHNS se situe entre 20 000 et 30 000 passagers/jour alors que les besoins de TPM à l'horizon 2030 sont de 100 000 passagers/jours sur l'axe est-ouest. Le tramway pourra transporter jusqu'à 100 000 passagers sur cet axe, comme sur la ligne 1 du tramway de Nice, alors que le BHNS n'en transportera que 30 000 ce qui est insuffisant pour relier les deux villes les plus importantes du département.

Au Rabais sur la rapidité en ne faisant pas de site propre sur près de 30 % du trajet, alors que le site propre tramway était prévu sur 100 % de site propre.

Au Rabais sur le confort : un bus articulé comporte du roulis et du tangage, des coups de frein brutaux, alors que le tramway est stable sur ses rails et à des accélérations et freinages progressifs, au Rabais en supprimant des sièges pour avoir 180 places en majorité debout, alors qu'un bus de 24m classique, avec suffisamment de places assises, ne peut transporter que 150 personnes.

Au Rabais car le bhns ne permet pas un accostage fiable et précis le long du quai (ornièrage de la chaussée, usure des pneus).

Au Rabais car le bhns ne permet pas de faire monter un vélo, alors que le tramway le permet.

Au Rabais sur l'objectif de la part modale des transports en commun qui n'est que de 10 % pour 2025, alors que les métropoles ont déjà des parts modales de 20 % (Nice, Grenoble, Montpellier, Nantes, Bordeaux,...), voir en pièce jointe comparaison des déplacements des actifs d'après INSEE (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/5016698>) . Avec la solution BHNS pour cette ligne de TCSP, TPM continuera à être la dernière des métropoles en matière de transports en commun.

Il faut une autre volonté politique pour améliorer significativement l'offre de transports en commun de notre Métropole qui va bientôt s'agrandir, et pour cela il est indispensables de réaliser une ligne de Tramway, qui sera la colonne vertébrale sur l'axe est-ouest, complétée par des lignes de BHNS, en connexion avec l'axe principal tramway, pour desservir Six Fours, Ollioules, La Valette, La Crau, Le Pradet, Carqueiranne et tous les quartiers principaux, Hyères étant reliée par le TER dont il faudra augmenter la cadence et l'amplitude horaire.

Nous demandons qu'une comparaison objective, sur l'axe est-ouest, soit faite entre la solution BHNS et la solution tramway .

Pour Toulon Var Déplacements, M. Franceschi, président.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°137 (Web)

Anonyme

Déposée le 19 janvier 2022 à 13h33

Pourquoi faut-il construire de nouvelles infrastructures pour faire passer ce bus ? Le réseau actuel est suffisant, éventuellement élargir certaines voies pour créer un passage rapide du bus. Aussi il

faudrait créer de nouvelles pistes cyclables. Celles existantes sont très utilisées, preuve que le vélo est adapté aux déplacements sur TPM.

Observation n°138 (Web)

Par Association Collectif Tramway et Transport en Commun

Déposée le 19 janvier 2022 à 19h12

Le scandale du choix du mode de Transport en Commun en Site Propre

dans la Métropole de Toulon Provence Méditerranée

A La Seyne sur Mer, à la périphérie Ouest de l'aire toulonnaise, l'ambiance de cette 4ème réunion publique n'était pas la même. Les participants se sont résignés au choix du BHNS. Fusaient alors des questions légitimes certes sur le tracé, les encombrements urbains, etc.

Vers la fin de cette rencontre, les pro-tramway ont eu la parole. Et là, en tant que Président d'association, j'ai fait un point de situation. Où en est-on ?

Concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre/BHNS

Réunion publique du 18 janvier 2022 à La Seyne-sur-Mer

En cette 4ème et avant-dernière réunion publique, je me permets de faire un point de situation. Je représente ici les 10 associations citoyennes rassemblées dans 'le Collectif Tramway et Transports en Commun' de la métropole toulonnaise. Et je voudrais, en son nom, réagir vivement à la caricature de concertation qui nous est proposée par TPM.

C'est en citoyens responsables que nous participons depuis le début, à cette concertation préalable. Notre but est de dialoguer avec tous pour rechercher ensemble un consensus optimal.

Or, nous constatons qu'en fait de TCSP, il n'est question dans vos propos, Monsieur le Vice-Président, que de BHNS ! Un choix de mode qui a été effectué en Conseil communautaire il y a 5 ans. Nous avons retrouvé les verbatims de ce fameux conseil. Il n'y est présentée aucune justification de l'abandon d'un projet de tramway, mais seulement, au contraire l'affirmation que le BHNS était le « projet du Président-maire » ... Le fait du prince quoi !

De qui se moque-t-on ? Débattre de quoi ? C'est une pantalonnade !...

Ayant la plus haute considération pour la démocratie participative, nous ne pouvons accepter un tel fait accompli. Nous voudrions que le débat porte d'abord sur le choix du mode de ce TCSP. Nous attendons qu'une comparaison solide et non biaisée des différentes hypothèses soit conduite par votre assistance à la maîtrise d'ouvrage pour éclairer ce choix. Et s'il apparaissait alors qu'un BHNS soit incontestablement la meilleure solution, notre collectif serait à vos côtés pour en faire le

meilleur système possible pour la métropole toulonnaise.

Monsieur CHENEVARD, vous connaissez notre position et les principaux défauts qu'aurait selon nous un BHNS. Nous les dénonçons depuis longtemps et vous faites la sourde oreille. Rappelons en les principaux, pour fixer les idées.

- Le BHNS est sous-dimensionné pour une population en progression constante dans la métropole et sa capitale. Les prévisions chiffrées sont là. Il sera saturé très rapidement.
- Le BHNS ne sera pas en site propre intégral comme l'était le projet du tramway. Cette situation générera des difficultés au bon fonctionnement du réseau et au service attendu par tous les usagers. C'est inacceptable !
- Le BHNS sera finalement plus coûteux à la personne transportée. Sa durée de vie est entre 15 et 20 ans, celle du tramway jusqu'à 40 ans et plus. Le tramway bien que son prix de construction soit un peu supérieur, commence à être bénéficiaire à mi-vie (20 ans), une bonne affaire à long terme.

M CHENEVARD, s'il vous plaît, ne dites plus : il est impossible de faire le tramway, à Toulon, trop étroite entre mer et montagne, car c'est faux ! C'est une galéjade !

Comment en effet serait-il possible de réaliser un BHNS dont l'emprise est plus large que celle d'un tramway, là où un tramway ne pourrait pas passer ? Étonnant quoi !

Et, après tous les éléments exposés, nous souhaitons vous voir reconsidérer votre position. Pour notre part, nous serions prêts à vous suivre si l'étude objective que nous appelons de nos vœux, montrait que votre choix était le bon. Et nous espérons que vous seriez aussi 'fair play' si le résultat était l'inverse. En effet, pour nous, comme pour vous, c'est notre conviction, seul compte l'intérêt des habitants de la métropole, qui sont aussi les contribuables d'aujourd'hui.

Pour le Collectif Le Président Jean-François GUYETAND

Alors que notre intervention ouvrait le débat sur une nécessité conduite par l'assistant à la maîtrise d'ouvrage, en faveur d'une comparaison solide et non biaisée sur le meilleur mode de TCSP à choisir pour l'aire toulonnaise, M CHENEVARD pour seule réponse, sort une étude du CERTU sur l'état des sites propres de plusieurs BHNS. Satisfait de sa trouvaille, il répond que la moyenne de leurs sites propres n'est que de 56 %. Dans ce cas, la loi ne les classe pas dans la catégorie des BHNS exigeant 70 % de site propre. Une telle réponse est-elle responsable ?

Nous sommes outrés d'entendre M CHENEVARD soutenir la construction du BHNS qui va imposer des difficultés de bon fonctionnement dans le réseau et une dégradation du service dans des secteurs à forte population par exemple dans l'Est de Toulon. Ainsi, les quartiers de La Coupiane (1km 370), de Saint Jean du Var (2km 100 cumulés) et ailleurs sans site propre intégral, n'auront qu'une seule voie imposant une circulation alternée du BHNS. Les usagers potentiels n'auraient-ils pas le droit d'avoir un site propre à 100 % comme ailleurs, ce qui est prévu avec un tramway. Nous dénonçons un scandale dans cet aménagement local.

Le Conseil métropolitain et son Président sont en pleine contradiction en voulant un BHNS qui n'est qu'un 'TCSP au rabais', a-t-on pu entendre, dans sa sous-dimension (3 BHNS = 1 tramway), dans son coût à la construction de 625 M€ et non de 405 M€ comme annoncés, dans son manque d'appréciation dans la coordination du réseau avec les autres bus. Nous regrettons qu'aucune projection ne soit faite dans le futur, oubliant ainsi les communes de Six-Fours à Sanary, du Pradet à Carqueiranne, de la Pauline aux Solliès passant par l'AFUZY qui paie la taxe du versement transport.

Nous avons apprécié que Mme le Maire de La Seyne découvre le bienfait de la circulation sur rails. Effectivement, ce mode de circulation a beaucoup de qualités entre autres d'être moins énergivore, moins d'emprise au sol, plus de perméabilité sur site, plus de confortabilité, etc.

M CHENEVARD se fait une gloire de mettre en place le RER toulonnais, projeté depuis les années 90. C'est certes un moyen de déplacement de plus, mais il ne remplace pas un vrai TCSP au profit des habitants de la métropole.

tion n°139 (Web)

Par Mikaël Colombel

Déposée le 19 janvier 2022 à 22h00

Bonjour, je suis content, enfin les choses avancent pour les transports en commun de métropole.

Le choix du BHNS où du Tram n'est plus d'actualité, certes un choix économique a été fait par la municipalité, mais j'espère que ce choix économique ne le sera pas aussi sur le choix du réaménagement paysager de la métropole.

Une végétalisation de l'importante du parcours du BHNS avec des sections réaliser en bande de roulement entouré de gazons pourrait être un moyen d'apporter de la verdure dans la ville comme le représentent les photos suivantes.

De plus la création d'une piste cyclable isolée de la route sur l'avenue de la République (Toulon) serait la bienvenue et permettrait de réaliser la suite de la piste cyclable existante.

Je trouve par contre que le reste de la ville de Toulon reste mal desservi surtout le nord-ouest où un terminus BHNS au musée départemental du var (jardin du Las) serait le bienvenu.

Une réfection et un réaménagement de l'avenue JEAN RAMBAUD et des voies de part et d'autre de cette avenue permettraient intégrer une ligne BHNS ainsi qu'une piste cyclable pour rejoindre la Seyne-sur-Mer.

Par contre je m'oppose totalement au "projet de bande d'arrêt d'urgence mutualisée avec les transports en commun" ceci est d'une inconscience totale! Une voie d'arrêt d'urgence doit rester une voie d'arrêt d'urgence et non devenir une voie circulaire, ceci est une mise en danger de la vie d'autrui et serait une décision totalement irresponsable de nos élus qui devront répondre pénalement de leurs choix en cas d'accident, chose qui se produira.

Document joints

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)
-

Observation n°140 (Web)

Par Anne VON HATTEN

Déposée le 20 janvier 2022 à 08h50

Adhérente à l'AMAP des Olivades depuis près de 10 ans c'est dans un état de lassitude que je découvre que le projet s'en prend encore aux terres agricoles !

Je soutiens cette AMAP et je viens avec d'autres amies habitant également à BANDOL chercher mes légumes chaque semaine par conviction et pour soutenir cette démarche de développement durable. Je suis totalement pour la création de transports collectifs et propres mais je pense que ce développement doit permettre de restructurer l'urbanisation qui a été faite avec un total mépris de l'environnement, du paysage et de notre cadre de vie (notamment vers Ollioules !). C'est une opportunité de remodeler de reréfléchir l'urbain déjà existant et non pas de prendre encore sur des terres arables ! Alors que la redynamisation de l'agriculture périurbaine locale est plébiscitée par les habitants la priorité doit être de sauver les terres de cette AMAP qui est un modèle en la matière. Professeure au collège, je suis venue à l'AMAP avec mes élèves pour les faire découvrir ces nouveaux modes de développement, les faire réfléchir à l'urbanisation, à leurs modes de consommation ...

Faisons de cette AMAP un lieu inspirant et éducatif !

Observation n°140 (Web)

Par Anne VON HATTEN

Déposée le 20 janvier 2022 à 08h50

Adhérente à l'AMAP des Olivades depuis près de 10 ans c'est dans un état de lassitude que je découvre que le projet s'en prend encore aux terres agricoles !

Je soutiens cette AMAP et je viens avec d'autres amies habitant également à BANDOL chercher mes légumes chaque semaine par conviction et pour soutenir cette démarche de développement durable. Je suis totalement pour la création de transports collectifs et propres mais je pense que ce développement doit permettre de restructurer l'urbanisation qui a été faite avec un total mépris de l'environnement, du paysage et de notre cadre de vie (notamment vers Ollioules !). C'est une opportunité de remodeler de reréfléchir l'urbain déjà existant et non pas de prendre encore sur des terres arables ! Alors que la redynamisation de l'agriculture périurbaine locale est plébiscitée par les habitants la priorité doit être de sauver les terres de cette AMAP qui est un modèle en la matière. Professeure au collège, je suis venue à l'AMAP avec mes élèves pour les faire découvrir ces nouveaux modes de développement, les faire réfléchir à l'urbanisation, à leurs modes de consommation ...

Faisons de cette AMAP un lieu inspirant et éducatif !

Observation n°141 (Web)

Anonyme

Déposée le 20 janvier 2022 à 11h34

Projet intéressant, mais il est souhaitable d'étudier un tracé moins coûteux (passage en terrains privés ...) et respectueux des dernières terres cultivables et cultivées de l'aire toulonnaise (qui ont presque toutes disparues sous le béton)- merci d'avoir une vision à long terme en rapprochant les lieux de production agricole des lieux de consommation : les générations suivantes vous en seront reconnaissantes - c'est tellement rare de la part des décideurs politiques ...

Observation n°142 (Web)

Par Eymeric de Montauzon

Déposée le 20 janvier 2022 à 13h00

Bonjour,

Nous coordonnons l'activité de l'association Grand Secteur Grand Var, présidée par Mme Joanna Elbaz, directrice du centre commercial Grand Var.

L'association, créée en janvier 2021, fédère 6 grands acteurs commerciaux de la zone commerciale (centre commercial Grand Var, Ikea, Avenue 83, Leroy Merlin, Boulanger et Mc Donald's) représentant 160 000 m² GLA.

Au nom de cette association, nous souhaitons vous faire part de notre très grande satisfaction et de notre soutien à la relance de ce projet qui contribuera à diversifier les modes d'accès à la zone pour les clients et les salariés de la zone, à pacifier la zone et à améliorer son image.

Nous souhaitons engager avec vous un groupe de travail visant à préciser :

- l'aménagement et la signalétique des arrêts qui desserviront la zone et leur liaison piétonne avec les principaux générateurs de flux (centres commerciaux, université, zone d'activité),
- leur signalétique,
- à bien comprendre l'interaction entre l'équipement et les autres modes d'accès à la zone commerciale, afin notamment que l'équipement ne se traduise pas par des reports de circulation routière sur des axes déjà régulièrement saturés,
- à anticiper sur les phases de chantier de mise en oeuvre du projet, et notamment sur la coexistence entre ces travaux et ceux d'élargissement de l'A 57, qui appelleront une expertise forte visant à limiter les effets d'engorgement sur une zone qui souffre des travaux actuels,
- et à relier votre démarche avec celle que nous mettons à l'étude au sein de l'Association visant à travailler sur une meilleure mutualisation des aires de stationnement de nos membres et sur la capacité à offrir à nos clients et salariés une boucle de transport permettant de réduire les effets de cabotage qui se reportent sur la voirie publique.

Nous sommes à votre disposition pour engager ce travail très utile au développement de la zone.

Très cordialement

Observation n°143 (Web)

Par Anne Andrau

Déposée le 20 janvier 2022 à 17h43

Je suis favorable au trajet direct qui éviterait de nombreuses nuisances et permettrait à la ferme des Olivades de garder ses terres intactes et de continuer par le biais de l'AMAPr à approvisionner de nombreuses familles (dont je fais partie) en légumes sains et cultivés sans produits phyto-sanitaires.

Observation n°144 (Web)

Par NATHALIE TRIGO

Déposée le 20 janvier 2022 à 18h23

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

Document joint

Observation n°145 (Web)

Par Serge Boucher

Déposée le 20 janvier 2022 à 20h49

Bonjour,

Vous trouverez ci joint (photo) ce que l'on peut trouver dans l'"hebdo" de La Garde n° 1658 distribué dans les boîtes aux lettres ce jour, jeudi 20/01/2022.

Alors que l'enquête est encore ouverte, le maire, Jean Louis Masson, s'assoit sur celle-ci en vantant le Bus à HNS, sans parler du Tramway, avec, en plus, la photo de l'énorme engin qui va circuler dans nos rues.

24m de long ... imaginez-vous le temps qu'il va falloir pour le doubler alors que le tramway, véritable Transport en Commun en Site Propre (TCSP), circulerait sur des voies (déjà) réservées.

Notre maire s'assoit aussi sur l'enquête réalisée il y a une quinzaine d'années alors qu'il dirigeait déjà la commune - voir le document "Plan de circulation 2003-2008", qu'il avait signés, joints à mon observation n° 100 où on peut voir le tramway stylisé sur des voies qui lui sont réservées !

Mais, bon, l'intérêt commun, beaucoup s'en fiche : iels ne seront certainement plus de ce monde quand ce projet sera véritablement opérationnel. Ils laisseront le "bébé" aux générations suivantes.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°146 (Web)

Par Catherine MEGY

Déposée le 21 janvier 2022 à 14h21

Il me paraissait plus opportun de créer un tramway comme cela était envisagé .

Je ne suis pas convaincue de l'efficacité de cette ligne au niveau du rendement, de la fréquence, des embouteillages chroniques sur Toulon , vu que le choix du tout voiture a été fait.

De plus ce tracé empiète sur des terres agricoles, ce qui est un non sens et une aberration. Il faut les préserver .

Il faut prendre le risque de réduire le flux des voitures :

En développant les pistes cyclables dignes de ce nom , sécurisées , éclairées ,directes.

En mettant au point un tramway en réduisant les voies pour les voitures en évitant les terres agricoles.

Observation n°147 (Web)

Par Irène Cuniberti

Déposée le 21 janvier 2022 à 15h33

Bonjour

Mes remarques concernent le tracé sur le secteur de La Seyne . Pour les quartiers sud de La Seyne le tracé tel que prévu ne permettra pas de rejoindre rapidement la gare de Toulon , l'hôpital St Musse, l'université ect ce sera trop long . Si le passage par l'hôpital et le quartier Berthe semble nécessaire bien qu'il rallonge le parcours et ne desserve pas Brégaillon par contre le détour par le centre commercial d'Ollioules est aberrant , en effet d'une part les seynoises qui vont dans ce secteur y font des courses importantes qui nécessitent la voiture (comment transporter le contenu d'un caduc plein dans le bus ?) d'autre part les petits commerces du centre ville ont du mal à survivre pourquoi favoriser encore les grandes surfaces ? enfin et surtout ce tracé sacrifie des terres agricoles il serait très hypocrite que d'une part on affirme vouloir favoriser le retour de l'agriculture sur le territoire et d'autre part détruire une exploitation qui marche .

Ayant du pendant 2 mois me rendre chaque jour au chevet de ma mère à l'hôpital St Musse , j'ai dû prendre ma voiture, avec le projet tel que prévu je devrais aller en voiture à Bois Sacré puis prendre le BHNS qui me ferait faire un grand tour par le quartier Berthe puis le centre commercial , trop long ! Pour aller à la gare de Toulon prendre un TGV (3 à 4 fois par an) je devrais prendre un bus jusqu'à Bois Sacré puis le BHNS qui après un long parcours ne me mènerait même pas jusque devant la gare de Toulon (tirer une grosse valise le long du boulevard Vauban à 70 ans ...) long et pas pratique !

Voilà les réflexions que m'inspire le tracé prévu pour le BHNS .

Sincères salutations .

Observation n°148 (Web)

Anonyme

Déposée le 21 janvier 2022 à 22h09

Projet intéressant, la ponctualité et le temps de trajet sont un point primordial pour inciter la population à prendre les transports en commun au lieu de la voiture. Pour cela, le BHNS doit circuler à 100% en site propre avec des voies entièrement dédiées. Quitte à rendre « piéton » certaines rues ou à déplacer le flux de circulation vers des réseaux secondaires.

Observation n°149 (Web)

Par Nancie Herbin

Déposée le 21 janvier 2022 à 22h38

-Le tracé TPM "TCSP variante", La Beaucaire -Gare de La Seyne oblige à des expropriations car il passe entièrement sur des propriétés privées.

-Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.

-Il gravit la colline de la garenne d'où problème de pente.

-Il condamne notre borne du canal de Provence dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.

De plus, l'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres des Olivades.

-Il traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences du tracé et sur l'activité économique de cette ferme qui participe à nourrir 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

Les Olivades sont le siège de la première Amap de France. Elles sont riches d'un patrimoine historique du moyen âge à aujourd'hui avec ses célèbres ancêtres des occupants actuels, les familles Sénéquier et Loro dont des rues de Toulon et une place à La Seyne portent le nom.

- Il coupe le chemin d'entrée Sud des Olivades et sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.

- il passe sous la voie ferrée, par un tunnel déjà construit en zone inondable où arrive l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² soit 250 ha en amont et de plus en plus imperméabilisés. De plus le creusement sous la voie ferrée est dans la nappe phréatique et oblige à pomper l'eau 365 j. par an. Par ailleurs le risque d'accident grave pourrait se produire lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents, conséquences du changement climatique.

Par notre proposition de "tracé direct" Gare de La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a aucune expropriation, aucun ouvrage d'art, aucun danger lors d'intempéries.

Le tracé de TPM, "TCSP variante" propose 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: La Technopole et le Centre commercial dont ce dernier n'est pas demandeur car ses investissements en parking sont considérables favorisant ainsi les courses qui remplissent les coffres des voitures.

Le tracé direct Gare de La Seyne - Bon Rencontre permet de desservir 5 stations: Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine), Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé), le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les personnes âgées), Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun), Le Stade (école de foot pour les jeunes et spectateurs lors des compétitions).

Aucun obstacle ne se pose au "tracé direct" alors que le tracé TPM ne pourra se réaliser que lorsque tous les problèmes juridiques, techniques et financiers seront résolus ce qui va demander un temps très long.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°150 (Web)

Par Jacques CHEVRIER

Déposée le 22 janvier 2022 à 11h41

Comment peut-on nous faire accepter ce projet sans donner les informations objectives qui démontrent sa validité?

Faisons un état des lieux: 20 lignes d'autobus circulent sur le Bd de Strasbourg à Toulon. En 2006 la RMTT comptait 3500 voyageurs par heure et par sens.

Questions: Voulons nous une circulation apaisée sur ce Bd? Quel sera le nombre de voyageurs dans 30 ans?

Le projet propose un BHNS toutes les 7 minutes. Le calcul par une simple règle de trois nous donne.

$D = C * 60 / I$. Le débit = la capacité du véhicule * 60 / intervalle

Dans le cas préconisé par TPM, nous aurons: $180 * 60 / 7 = 1600$ v/h/s. Nous sommes ainsi loin des 3500 et même des 5 à 6000 v/h/s si on se projette sur l'avenir.

Alors doit-on continuer à voir cette procession de bus sur le Bd de Strasbourg comme actuellement avec son cortège de pollution et d'embouteillages ? Doit-on dépenser tant de millions d'euros pour constater l'échec, à sa mise en service, de ce BHNS qui, comme dans d'autres villes, conduira à la réalisation d'un autre moyen de transport plus efficient? N'est-il pas plus raisonnable de le faire dès maintenant?

En tant que contribuable et donc financeur de cette opération, je m'y refuse et suis contre ce projet.
Jacques Chevrier

Observation n°151 (Web)

Par Frederic Bertrand

Déposée le 22 janvier 2022 à 16h49

Ce projet n'a de sens que si le trajet se fait sur des voies dédiées sans croisement et sans conflits avec les autres usages. Sinon on rajoutera un autre moyen de déplacement sans améliorer les liaisons. Circuler dans la métropole est devenu impossible, les personnes qui y travaillent habitent de plus en plus loin, et il faut trouver des moyens innovant. Il faut d'autre part des Hub de stationnement de part et d'autre sont-ils prévus ?

Pour finir la vraie ambition aurait été en lieu et place un tramway, moins large que ce machin qui ne servira pas à grand chose s'il ne dispose pas de voies dédiées.

Observation n°152 (Web)

Par Marc Vuillemot

Déposée le 22 janvier 2022 à 19h02

Courrier en pièce jointe (pdf).

Document joint

Observation n°153 (Web)

Anonyme

Déposée le 24 janvier 2022 à 10h02

J'ai assisté à deux réunions de concertation, où j'ai pu me rendre compte d'une opposition stérile entre les partisans du tramway et ceux du BHNS. Ayant un avis extérieur et intéressé par les enjeux économiques avant tout, je ne comprends pas pourquoi les échanges ne se sont pas fait autour d'une table ronde avec pour chacun la possibilité d'exprimer son opinion et de débattre une fois pour toutes. Nous avons tous perdu notre temps dans ces réunions, entre les positions fermées des associations qui d'après elles sont fondées sur des arguments solides mais qu'elle n'ont jamais pu développer et dont il est difficile de juger, et la position de TPM qui refuse poliment par la voix de son élu aux transports toute objection, remarque ou question n'allant pas dans son sens.

Au final, il aurait été intéressant de débattre de ces questions qui sont un vrai enjeu pour le futur de notre métropole, en particulier sur le plan économique, mais il ne s'est rien passé à mon grand dépit. La responsabilité est double : celle des associations qui jouent leur partition de manière trop ferme sans doute, mais également et surtout celle de TPM qui refuse les véritables débats de fond. Cette concertation tant attendue n'ayant pas eu lieu, et on ne sait pas quel serait le meilleur mode de TCSP ni si celui qui a été retenu est adapté : impossible de se faire un avis étayé sur ces questions et impossible de savoir si le projet de TPM vaut réellement quelque chose. C'est dommage pour un dossier à plusieurs millions d'euros.

Observation n°154 (Web)

Par SOPHIE ROCA

Déposée le 24 janvier 2022 à 11h41

très déçue, habitante la Crau (faisant parti de TPM) travaillant dans la zone industrielle de Toulon est aucun moyen de transport n'est mis à notre disposition en dehors de notre véhicule, nous sommes plus de 8 000 salariés dans la zone et toujours aucun moyen de venir travailler en dehors de la voiture (pas très écologique).

Observation n°155 (Web)

Par SAS DI RAFFAELLO

Déposée le 24 janvier 2022 à 11h41

Bonjour,

Observation n°156 (Web)

Anonyme

Déposée le 24 janvier 2022 à 11h41

Merci de penser à la zone de Toulon - Est / - La farlède - vivier économique de TPM et qui a besoin d'être bien desservie pour éviter les bouchons tous les matins +10/20mn (zone bec de canard/la crau).

Observation n°157 (Web)

Par SYLVIE JODAR

Déposée le 24 janvier 2022 à 11h45

Bonjour,

et qu'en est il de la Zi toulon ESt sur la Garde et la Farlède dans tout ça?
merci

Observation n°159 (Web)

Par josiane PENTAGROSSA

Déposée le 24 janvier 2022 à 14h31

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°160 (Web)

Par Xavier ROCA

Déposée le 24 janvier 2022 à 16h08

Bonjour,

Encore un projet qui me semble bien mal pensée. La zone industriel est encore oublié malgré les plus de 8000 employés qui y travaillent. Les étudiants qui y viennent en stage.

C'est déjà l'oublié avec peu d'arrêt, lignes et de point de passage. a noter que d'y circuler a pied est extrêmement dangereux dans les autres passages que l'avenue principale.

On a très souvent des étudiants chez nous et c'est un calvaire pour eux. Des salariés qui souhaiteraient venir en transport en commun de La Crau qui n'est au passage pas non plus desservie malgré son appartenance a TPM. Ou de Toulon centre ville ou du Mourillon.

En terme d'efficacité du service rendu, je n'y voit pas d'intérêt en l'état.

Observation n°161 (Web)

Par BALAZUC Thierry

Déposée le 24 janvier 2022 à 16h51

Bonjour,

En notre qualité de représentants des employeurs via l'Union Patronale du Var, le Medef Var et la Cpme Var nous aimerions exprimer plusieurs remarques et besoins.

Nous regrettons :

- Que la zone d'activité de Toulon ouest ne soit pas desservie dès le départ, ainsi que la commune

du Six Fours (impactant à la fois les salariés et les demandeurs d'emploi). Il est impératif de ne pas prendre de retard sur ce secteur et ne pas différer la réalisation des travaux

- Que la zone de Toulon Est, et tout particulièrement le campus de formation de la Grande Tourrache soit complètement délaissé alors que ce site accueille quotidiennement des centaines de jeunes, de stagiaires et de salariés venant de l'ensemble de la métropole
- Qu'il n'y ait pas de liaison multimodale entre la gare de train de la Pauline et le réseau de bus

Il est important de faciliter les déplacements des salariés et des demandeurs d'emplois, afin de faciliter l'attractivité des entreprises, les recrutements et la pérennité des emplois...

Bien cordialement

Thierry BALAZUC - Secrétaire Général UPV - 04.94.09.78.71

Observation n°162 (Web)

Par Stéphanie Bailon

Déposée le 24 janvier 2022 à 18h15

Malheureusement, en consultant le tracé je constate qu'il s'arrête à la gare de la Pauline et qu'il ne sert pas la zone industrielle de la Garde donc les travailleurs sont encore oubliés ! sans compter les étudiants de la Grande Tourrache. Nous allons encore devoir prendre notre voiture c'est bien dommage ! encore un projet où les professionnels sont oubliés. Ça aurait été tellement bien et pratique de pousser le tracé de cette ligne jusqu'au rond-point de la Farlède. Allez une rue de plus !!!
faites un effort !

Observation n°163 (Web)

Par Bernard VUILLON

Déposée le 24 janvier 2022 à 18h19

Bernard VUILLON. Indivision VUILLON Frères.

Les Olivades 257, chemin de la petite Garenne 83190 Ollioules

Projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Réunion de concertation Ollioules le 25/01/22.

Tracé prévu par TOULON Provence Métropole (TPM) de la gare de la Seyne à la Station de bus de la BEUCAIRE. Dans cette portion du tracé le BHNS rencontre une série d'obstacles qui ne figurent pas dans le document de synthèse qu'il convient de mentionner et à propos desquels le maître d'œuvre se doit d'apporter des réponses concrètes.

1) Au départ de la gare de la Seyne, le tracé prévoit de franchir la voie ferrée Marseille Vintimille par un pont sous la voie déjà construite et inondée dès sa construction qui nécessite un pompage permanent. Construite dans un point bas, inondable et inondée été comme hiver, au niveau de la nappe phréatique et au-dessous du niveau de la mer très proche.

Question : Comment faire passer un BHNS dans un lieu inondable ?

2) Le tracé emprunte ensuite le Pôle d'Échange Multimodal, toujours à l'arrêt, qui comme son nom l'indique doit réunir les différents modes de transport existant dans un espace fortement inondable.

3) Le BHNS. Pénètre ensuite dans une exploitation agricole « Les Olivades » toujours en activité, propriété de la famille VUILLON. Cette propriété est en zone agricole protégée au PLU d'Ollioules, sa superficie va être réduite par le projet de BHNS limitant ainsi ses capacités de production en fruits et légumes destinés à la consommation locale. Un chemin d'accès du côté de la Seyne est coupé, isolant ainsi l'exploitation, alors que son mode de commercialisation par vente directe et AMAP, nécessite un accès facile des consommateurs à la ferme.

Question : Comment maintenir et développer sur ses terres l'exploitation agricole des Olivades ?

4) Le BHNS emprunte alors les chemins de la Petite Garenne et de la Bouyère, il est devant un mur infranchissable, une colline avec une très forte dénivellation qui va nécessiter de très importants travaux de creusement d'une tranchée d'une bonne cinquantaine de mètres de profondeur pour permettre le passage du BHNS.

5) Le BHNS croise ensuite un nouvel obstacle et non des moindres : l'autoroute A50 Marseille Toulon qu'il s'agit de franchir. Ce sera un pont par dessus à 200m ou 300m du pont de la bretelle du centre commercial, sortie N°14, déjà très encombrée et à proximité du Technopole de la Mer, Terminus du bus ?

Questions :

- A propos de cette portion de transport en commun entre la Beaucaire et la gare de la Seyne On peut se poser la question de la fréquentation. En effet le BHNS traverse là des espaces naturels et agricoles très peu urbanisés. De plus l'usage du télé travail va réduire la fréquentation des salariés de Pôle Mer, ce qui n'est pas pris en compte dans les perspectives d'évolution de l'utilisation des transports en commun.

- Si le BHNS s'arrête au Technopole on ne peut pas affirmer, comme cela est fait dans le rapport à plusieurs reprises, qu'il dessert la ville d'Ollioules. Si le BHNS s'arrête aux portes d'Ollioules il est bien loin de desservir le centre ville et ses 15.000 habitants.

6) Un autre tracé est possible.

A la sortie Ouest de TOULON au lieu dit Bon Rencontre, 2 directions sont possibles, en forme d'Y, ou de 2 branches vers la Seyne et vers Ollioules.

Le BHNS pourrait utiliser ces 2 voies routières existantes et à moindre coût (faire une évaluation des coûts)

- Un premier tracé en direction d'Ollioules en passant par l'Escaillon, la Beaucaire, le Technopole de la mer, le terminus Ollioules.

La ville d'Ollioules et ses quelques 15.000 habitants mérite d'être desservie en son centre par un moyen de transport rapide, confortable, fiable. Moyen d'intégration à la Métropole toulonnaise dans une continuité de quartiers urbanisés.

- Le deuxième tracé se dirige vers la Seyne, emprunte la voirie existante par le Cimetière, Lagoubran, la Marine, la Pyrotechnie, la gare de la Seyne.

Le BHNS se dirige ensuite vers le centre de la Seyne par Berthe, quartier à forte densité de population à faibles ressources qui a besoin d'utiliser les transports en commun.

Conclusions :

Par rapport au projet proposé à l'enquête publique, ce tracé dont les 2 branches se rejoignent à Bon-Rencontre est :

- moins coûteux, notamment en travaux d'infrastructure.
- plus respectueux des espaces naturels et de l'exploitation agricole des Olivades seule exploitation qui doit être sauvegardée.
- plus rentable car il relie le Pôle Mer à la Métropole Toulonnaise en empruntant les voies routières existantes, et en desservant des quartiers fortement urbanisés.

Bernard VUILLON

La Manade, 38 Allée des Pins. 13009 MARSEILLE.

bg.vuillon@orange.fr

06 86 44 81 18

Observation n°164 (Web)

Par André Trédé

Déposée le 24 janvier 2022 à 18h44

Voir pièce jointe

Document joint

Observation n°165 (Web)

Par Philippe Chesneau

Déposée le 24 janvier 2022 à 20h14

1) Le premier objectif du Tcsp est de réduire la place de la voiture en ville. Donc en site propre partout en supprimant des voies et des places de stationnement pour les voitures. Notamment à saint-Jean du Var et à la Coupiane.

2) Le « réseau » cyclable annoncé n'est qu'une ébauche. Et est notoirement insuffisant. Notamment sur les grands boulevards et au Pont du Las ou aux grands ronds points comme à Bon-Rencontre.

3) Tracé à l'ouest en y. En plus de la liaison centre Toulon, la Beaucaire et le technopole de la mer sur

Ollioules. une liaison Bon-Rencontre, boulevard Aristide Briand, cimetière, Lagoubran, la Pyrotechnie, les Cnim, la gare SnCF de la Seyne.

Ce qui permet une desserte plus rapide de la Seyne, évite de passer sur des terres agricoles cultivées (de la première Amap de France) et dessert des centres d'intérêt.

<https://drop.infini.fr/r/nyR526WG3o#fdITYxP8hQrWcWq7NgYOnfXQKu5QYqotjarhr6aQHoQ=>

4) Le plus facile, le moins cher et le moins risqué, le traditionnel tramway électrique.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°166 (Web)

Anonyme

Déposée le 24 janvier 2022 à 20h18

Merci de prendre en compte les questions jointes sur les projets de parking en centre ville de Toulon et à La Chaberte

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°167 (Web)

Par Claudie CARTEREAU

Déposée le 24 janvier 2022 à 23h50

Projet TPSP

Réunion de concertation mardi 25 janvier à Ollioules

Un projet TCSP est indispensable. Par contre, le tracé, tel qu'il est prévu par MTPM semble avoir été pensé à une autre époque, l'époque où l'on ne prenait pas en compte les recherches scientifiques concernant le changement climatique et le déclin de la biodiversité. Choisir ce tracé c'est mettre en péril l'une des dernières terres agricoles périurbaine et pas la moindre ! La première AMAP de France. Alors que tout le monde a compris la nécessité de préserver les terres nourricières, on présente ici un tracé dont le coût est faramineux entre les expropriations et la déviation d'un fleuve côtier, qui va détruire ce que la nature a mis des milliard d'années à fabriquer, détruire tout le travail humain accompli depuis la nuit des temps, les centaines de drains servant à faire écouler les eaux des zones humides, le mépris de la nature.

Le tracé direct proposé par l'AMAP est à prendre très au sérieux puisqu'il évite un saccage, il est moins coûteux, il dessert des zones beaucoup plus denses et sera donc bien plus utile.

Pourquoi s'acharner sur le peu qui nous reste de terres nourricières au lieu de commencer à penser sérieusement notre Projet Alimentaire Territorial répondant aux enjeux sociaux, environnementaux, économiques et de santé ?

Observation n°168 (Web)

Par Philippe MERMILLOD-POENSI

Déposée le 25 janvier 2022 à 08h02

Il y aurait pire que ce projet de BHNS, ce serait de continuer à ne rien faire comme depuis 50 ans dont la moitié avec l'équipe actuelle.

D'OU MON EXIGENCE: Réalisation et mise en service dans les plus brefs délais, et sur la totalité du parcours (26 km), du projet de BHNS tel que présenté dans le dossier de concertation.

CECI DIT JE NE SUIS PAS DUPE de ce projet interminable (débuté en 1972), qui a perdu toute ambition, sans courage politique et sans délai.

(1) Historique: Il faut un certain culot pour faire remonter le projet à seulement deux décisions de 2020 et 2021 et aux 40 M€ ajoutés par le Premier ministre, Monsieur Jean CASTEX.

(2) Aucun délai: On nous dit que le projet sera terminé "après l'élargissement de l'A57", comme on nous avait dit "après le second tube du tunnel". A Toulon, la voiture continue à passer avant les transports en commun.

(3) Abandon du TCSP: Le "projet de TCSP" est devenu insidieusement un "projet de BHNS". Après l'abandon du projet de tramway en 2008 et le péremptoire "le tramway c'est dépassé", c'est maintenant le TCSP qui est abandonné, pour un "pâté à base de morceaux de TCSP". Nouvelle capitulation devant la bagnole. TPM, métropole de 440 000 habitants, pourrie par la voiture, n'aura donc aucune ligne de TCSP: un exploit dans le genre. On trouve toujours le foncier pour la voiture (élargissement de l'A57), mais on n'en trouve pas pour faire un TCSP.

(4) Tracé: Le trajet ne passe pas par la gare SNCF de Toulon, aberrant.

(5) Capacité du BHNS: Un BHNS de longueur 24.50 mètres a une capacité de 150 places (CEREMA) et non de 180.

(6) Respect des horaires: La ponctualité promise sera impossible faute d'un TCSP.

(7) Besoin estimé: L'essentiel n'est pas dit : quel est le "besoin estimé" ? Rien que pour cela, cette consultation aurait dû être boycottée.

(8) Evolutivité: Contrairement à ce qui est dit, il n'y aura pas de marge d'évolution. Le BHNS sera saturé dès sa mise en service, par les simples reports de la clientèle captive actuelle.

(9) Critère de succès: L'indicateur de succès du projet serait un report modal des automobilistes à la fois mesurable et significatif. Ceci ne se produira pas, faute d'un TCSP.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°169 (Web)

Par Florence BARBARA

Déposée le 25 janvier 2022 à 12h48

Par le présent message, je souhaite soutenir le domaine des Olivades et le tracé alternatif "TCSP Direct" qu'il propose, tracé qui éviterait le domaine des Olivades tout en étant plus économique, plus rapide en terme de réalisation et plus cohérent en rendant plus de services (en terme de nombre de personnes qui pourraient être transportées).

Avec toutes les sonnettes d'alarme que les experts en écologie tirent depuis des dizaines d'années, Il me semble important et du devoir/responsabilité de chacun d'agir, ICI et MAINTENANT, à tous les niveaux, pour préserver les terres nourricières, en respecter la nature et la biodiversité. Dans cet optique, préserver le domaine des Olivades est primordiale!

Il est incompréhensible qu'à ce jour, le domaine des Olivades n'ait pas été entendu par TPM.

Je vous prie donc de prendre en compte la proposition du tracé "TCSP Direct" proposé par le

domaine des Olivades.

Aucun obstacle ne se pose à ce "tracé direct" alors que le tracé TPM ne pourra pas se réaliser avant que tous les problèmes/contraintes juridiques, techniques et financiers soient résolus... ce qui risque d'être très long!!!

Merci pour l'attention que vous porterez à ce message et à mon soutien aux Olivades.

Observation n°170 (Web)

Par Yannick GLEMAREC

Déposée le 25 janvier 2022 à 13h00

Bonjour,

J'habite le quartier de Claret et je travaille à l'université de Toulon (la Garde).

J'aimerais connaître le gain de temps que je mettrais avec le BHNS dans les 2 directions aux heures de pointe pour le trajet liberté - université la Garde

J' ai été surpris que le dossier détaillant le projet ne donne pas les temps de trajet objectif. C est pour nous, utilisateurs, le paramètre le plus important avec la fréquence des bus. Serait il possible d avoir ces éléments?

Enfin, serait il possible d avoir d autres propositions de parcours et nous exprimer dessus?

Je suis interrogatif sur le parcours proposé pour la partie est du parcours. En effet, j ai l impression qu il cherche à passer par un maximum de point d'intérêt, au détriment de la durée de parcours.

Quid par exemple d'un parcours passant par l'autoroute avec des arrêts qui desserviraient des lignes secondaires?

Je vous remercie pour les réponses qui seront faites.

Observation n°171 (Web)

Par Didier RIVOIRON

Déposée le 25 janvier 2022 à 13h25

Je sais comme disais La FONTAINE "sans cesse remettez votre métier sur l'ouvrage" mais là, je ne comprend le but de cette proposition de TPM car elle reprend, les mêmes erreurs que précédemment, qui ont eu pour résultat le gel des travaux.

Faut il exproprier tant de gens , creuser un tunnel sous une voie ferrée dans une nappe phréatique . Faut il creuser la colline avec les risques que l'ont connaient.(justement,Ben non car aucune étude de terrain n'a été faite)

Faut il permettre a une grande surface de permettre à ses clients d'avoir un meilleur accès à ses commerces, alors que la politique actuelle est de justement redynamiser les centres villes périphériques à cette zone . Apparemment, tout faux , car ils n'en veulent pas .

Donc, en vouloir à ce point à l'AMAP les OLIVADES est je pense le but principal de ce chantier .

En voulant leur couper l'eau du canal ainsi que l'accès physique des gérants du site avec leur lieux de production . sans compter qu'un accès aux adhérents serait condamner . faut il voir là un règlement de compte entre Mrs FALCO et ses associés au sein de TPM et la famille VUILLON. Dans ces temps où l'on préconise les circuits courts et le bien consommer ,voilà encore une abherration

Mais cela est si courant dans notre beau département où certain se croit encore au dessus des lois et vivent dans un autre monde où les accords entre petits amis sont encore leur perincipale préoccupation .

Bon, tout cela , intéressez vous plutôt à projet présenté par la famille Vuillon et vous verrez que les "petites gens"ont parfois plus de bon sens qu'un grand commis de l'état largué sur site sans connaissance aucune des lieux

Didier RIVOIRON

Adhérent à l'AMAP Les Olivades

Observation n°172 (Web)

Par laurence barrer

Déposée le 25 janvier 2022 à 15h10

Bonjour, après avoir consulté les tracés proposés. Il m'a semblé plus adéquat d'avoir un tracé direct entre bon rencontre et la gare de la seyne qui permettrait de desservir 5 stations: Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine), Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé), le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les personnes âgées), Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun), Le Stade (école de foot pour les jeunes et spectateurs lors des compétitions), alors que l'autre tracé variant n'en dessert que 2.

Observation n°173 (Web)

Anonyme

Déposée le 25 janvier 2022 à 16h41

Le tracé de la future ZFE n'a toujours pas été établi, alors même qu'il s'agit d'une obligation nationale, et que celle ci aurait du être établie avant la fin 2021.

Il est grand temps que la Métropole ait le courage de se saisir de cette opportunité d'améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie des habitants.

La définition du parcours du TCSP et l'établissement d'une ZFE dans l'ensemble des communes traversées par le futur TCSP vont de pair.

L'étude d'impact élude cette question, alors que l'établissement de la ZFE sera la variable majeure de modification des mobilités dans la décennie à venir.

Observation n°174 (Web)

Par Danielle BELLEC

Déposée le 26 janvier 2022 à 10h18

La contribution de l'UIMT au projet de TCSP

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°175 (Web)

Par Toulon Var Déplacements Maurice Franceschi

Déposée le 26 janvier 2022 à 11h26

Quels sont les besoins en capacité ?

Toulon Var Déplacements,

Concertation TCSP, réunion du 25/01/2022, Ollioules.

La concertation porte sur l'opportunité du projet de TCSP, pour cela il faut en particulier estimer les besoins de déplacements en Transports en Commun actuels et futurs, afin de dimensionner correctement le TCSP

Quels sont les besoins en transports en commun sur l'axes le plus important, est-ouest, qui structure notre métropole?

Alors que les métropoles de même strate que TPM sont déjà actuellement au niveau de 20 % pour la part modale TC, notre métropole n'atteint même pas 10 %.

Le nombre de voyages sur le réseau Mistral est de 33 millions de passagers/an, alors que les métropoles équivalentes, de Grenoble, Strasbourg, Montpellier atteignent 100 millions de passagers/an. Si nous voulons rattraper notre retard il faudrait donc tripler le nombre de voyageurs TC par an.

Un bon objectif pour 2030 serait de mettre en oeuvre les moyens nécessaires pour doubler la fréquentation des TC.

Pour le TCSP de TPM, la demande maximale en heure de pointe à été estimée dans la DUP de 2005 à 2640 voyageurs/heure/sens pour l'année 2010. En 2009 le bureau d'étude SETEC a estimé que le trafic serait de 3900 voyageurs/heure/sens, trois ans après la mise en service du TCSP. On peut donc penser qu'en 2022 les besoins sont d'au moins 3000 passagers/heure/sens, et que pour 2030 ils seront d'au moins 5000 passagers/heure/sens, (si l'on veut tendre vers une part modale TC de 20 %).

Le BHNS bi-articulé de 150 passagers, si l'on veut suffisamment de places assises et respecter la norme de 4 passagers au m², transportera pour une fréquence de 8 bus par heure de pointe(ce qui est un maximum pour un site propre à 70%), 1200 passagers/h/s, ce qui est insuffisant dès maintenant et ne permettra pas à fortiori d'atteindre les objectifs futurs nécessaires. Comme l'indiquait l'étude du CERTU de 2009, commandée par l'agglomération TPM, « la capacité maximale du BHNS, sera insuffisante dès sa mise en service ». Pour satisfaire les besoins actuels et la croissance nécessaire des TC, il faudra alors réaliser une deuxième ligne de TCSP en parallèle à

la première, ce qui coûtera d'autant plus financièrement, aussi bien en investissement qu'en fonctionnement, et qui occupera deux files supplémentaires de circulation de 3,5m, entre la mer et la montagne.

Le choix du tramway comme indiqué dans le rapport 2009 du CERTU, permettrait avec des rames de 32m, d'une capacité de 210 places, avec une fréquence de 4mn (possible avec le site propre intégral), de transporter plus que 3000 passagers/h/s avec des conditions de confort correctes. Les besoins futurs pourraient être obtenus en allongeant les rames à 44 m, ce qui permettrait d'atteindre jusqu'à 5000 passagers en heure de pointe. Tous cela sur seulement deux voies de 2,8 m.

Parmi les 28 agglomérations françaises qui ont choisi le tramway sur leurs axes lourds structurants, 14 sont équipées d'une ou plusieurs lignes complémentaires de BHNS, sur leur axes secondaires. Ainsi Strasbourg et Nantes étaient déjà équipées respectivement de 6 et 3 lignes de tramway, lors de l'introduction d'un premier BHNS. En dehors de cela, 12 agglomérations françaises moyennes, de moins de 250 000 habitants, ont choisi le BHNS comme mode de transport structurant, pour des axes de capacité moyenne (sur des structures d'agglomération en étoile).

Ne jouons pas dans la cour des agglomérations de petite dimension, alors que nos besoins, sur l'axe lourd est-ouest de notre métropole de 350 000 habitants, correspondent à la capacité d'une ligne de tramway, qui sera complétée par un maillage de BHNS et de bus en rabattement, vers les différentes communes et quartiers d'activités.

Il est évident que le BHNS est inadapté pour satisfaire les besoins de l'axe lourd est-ouest de la Métropole TPM.

Ne soyons pas aveugles, observons objectivement les besoins et faisons un choix rationnel pour le long terme.

Nous demandons que le projet du BHNS soit comparé avec la solution tramway à l'horizon 2040, durée de vie du matériel.

Document joint

Observation n°176 (Web)

Par Michel PIERRE

Déposée le 26 janvier 2022 à 11h32

Le tracé direct La Seyne <-> Toulon (Plans joints) qui évite le détour par les terres maraîchères des Olivades est à l'étude comme les propositions du passage du tracé devant les gares de La Seyne et Toulon pour pouvoir sauter du futur TCSP, transport en commun en site propre, dans le train ou un autre bus en correspondance. Soutenez ces propositions.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°177 (Web)

Anonyme

Déposée le 26 janvier 2022 à 13h12

I Remarques sur le tracé dit "TCSP variante" présenté par la Métropole

II La proposition alternative d'un 'tracé DIRECT'

I - Le trajet présenté par la Métropole dit "TCSP variante"

LES COUTS

- Le tracé La Beaucaire -Gare de La Seyne passe entièrement sur des propriétés privées ce qui implique des expropriations.
- Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.
- Il gravit la colline de la Garenne d'où problème de franchissement de pente.

DES PREJUDICES

- L'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres de la ferme des Olivades: or, le tracé condamne la borne du canal de Provence (nécessaire à la ferme) dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.

Le tracé coupe le chemin d'entrée sud de la ferme des Olivades : il sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.

Le tracé traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences pour l'activité économique de la ferme: les Olivades* produisent et fournissent légumes et fruits à 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

*Rappel: Héritière d'une très longue tradition familiale locale, la ferme des Olivades est le siège de la première AMAP de France (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne): pionnière des circuits courts pour une agriculture raisonnée en milieu urbain, respectueuse de la biodiversité et d'une alimentation saine.

LES RISQUES

Le tracé passe sous la voie ferrée, par un tunnel qui est déjà construit en zone inondable : cette zone reçoit l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² en amont soit 250 hectares, lesquels sont de plus en plus imperméabilisés et artificialisés.

En outre, ce creusement sous la voie ferrée est situé dans la nappe phréatique ce qui implique de devoir pomper l'eau 365 jours par an.

Lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents et violents, les risques cumulés d'accident grave à cet endroit sont sérieux. En outre les interruptions de trafic générées par des intempéries nécessiteront une gestion spécifique et des solutions palliatives rapides, afin de ne pas bloquer l'ensemble du système.

II - La proposition alternative Tracé DIRECT

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbe de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

La proposition n'a pas été étudiée par la Métropole, pourtant, avec cette proposition de Tracé DIRECT Gare La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a :

ni expropriation,

ni ouvrage d'art à réaliser,

ni danger lors d'intempéries

et ce tracé présente des avantages en termes de service à la population.

LE SERVICE AUX POPULATIONS

Le tracé "TCSP variante" présenté par Métropole prévoit 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: Technopole (qui dispose de grands parkings) et Centre commercial lequel n'est pas demandeur: ses investissements en parking sont considérables et ont pour but de favoriser des volumes d'achats remplissant des coffres de voitures.

Le Tracé DIRECT Gare de La Seyne-Bon Rencontre, lui, permettrait de desservir 5 stations:

-Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine),

-Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé),

-le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les visiteurs dont les personnes âgées),

-Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun),

-Le Stade (école de foot pour les jeunes, spectateurs lors des compétitions).

DELAI DE REALISATION

Aucun obstacle ne s'oppose à la réalisation du Tracé DIRECT alors que le tracé 'TCSP variante' présenté par la Métropole ne pourra se réaliser que lorsque l'ensemble des problèmes juridiques, techniques et financiers sera résolu, ce qui demandera un temps très long.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°178 (Web)

Par JEAN-CLAUDE BARDELLI CILLSOS

Déposée le 26 janvier 2022 à 17h11

Le CILLSOS souhaite que le futur TCSP desserve directement les deux gares principales de La Seyne et de Toulon sans passer par des correspondances. Ce serait contreproductif que ça ne le soit pas ! Les arrêts doivent se faire devant les parvis des gares pour un rapide changement de transport.

Observation n°178 (Web)

Par JEAN-CLAUDE BARDELLI CILLSOS

Déposée le 26 janvier 2022 à 17h11

Le CILLSOS souhaite que le futur TCSP desserve directement les deux gares principales de La Seyne et de Toulon sans passer par des correspondances. Ce serait contreproductif que ça ne le soit pas ! Les arrêts doivent se faire devant les parvis des gares pour un rapide changement de transport.

Observation n°179 (Web)

Par JEAN-CLAUDE BARDELLI CILLSOS

Déposée le 26 janvier 2022 à 17h22

Le CILLSOS soutien la protection des terres agricoles comme le propose la Chambre d'Agriculture du Var. Aussi, nous ne comprenons pas pourquoi le projet du futur TCSP ne tient pas compte de la protection des terres agricoles des Olivades et en ampute une grande partie. Ce tracé est à revoir pour limiter au maximum la perte de ces terres. Il y a d'autres solutions et elles doivent être prises en compte. La Seyne, Ollioules et Six-Fours ont signé une convention pour protéger et favoriser l'agriculture. Cette convention doit être absolument respectée !

Observation n°180 (Web)

Par Solange Ardouin

Déposée le 26 janvier 2022 à 18h14

A l'heure où il n'est question que de protection de la nature et des terres agricoles, il est incompréhensible que ce trajet inclue justement des terres agricoles.

D'autre part, les gares de Toulon et La Seyne ne seront pas desservies par ce superbus, ce qui est incompréhensible. Il est important, voire nécessaire de prévoir un passage de ce moyen de transport, ou une correspondance devant les gares pré-citées.

Observation n°181 (Web)

Par Camille Mercinier

Déposée le 26 janvier 2022 à 20h36

A l'heure où des municipalités de la Métropole telles que de La Seyne, Ollioules et Six-Fours s'engagent à préserver les terres agricoles, il est inconcevable que cette même métropole permette par ce tracé de réduire les terres agricoles des Olivades. Ce serait une incohérence magistrale !!!

Observation n°182 (Web)

Anonyme

Déposée le 26 janvier 2022 à 22h13

I Remarques sur le tracé dit "TCSP variante" présenté par la Métropole

II La proposition alternative d'un 'tracé DIRECT'

I - Le trajet présenté par la Métropole dit "TCSP variante"

LES COUTS

- Le tracé La Beaucaire -Gare de La Seyne passe entièrement sur des propriétés privées ce qui implique des expropriations.
- Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.
- Il gravit la colline de la Garenne d'où problème de franchissement de pente.

DES PREJUDICES

- L'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres de la ferme des Olivades: or, le tracé condamne la borne du canal de Provence (nécessaire à la ferme) dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.

- Le tracé coupe le chemin d'entrée sud de la ferme des Olivades : il sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.

- Le tracé traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences pour l'activité économique de la ferme: les Olivades* produisent et fournissent légumes et fruits à 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

*Rappel: Héritière d'une très longue tradition familiale locale, la ferme des Olivades est le siège de la première AMAP de France (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne): pionnière des circuits courts pour une agriculture raisonnée en milieu urbain, respectueuse de la biodiversité et d'une alimentation saine.

LES RISQUES

- Le tracé passe sous la voie ferrée, par un tunnel qui est déjà construit en zone inondable : cette zone reçoit l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² en amont soit 250 hectares, lesquels sont de plus en plus imperméabilisés et artificialisés.

- En outre, ce creusement sous la voie ferrée est situé dans la nappe phréatique ce qui implique de devoir pomper l'eau 365 jours par an.

- Lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents et violents, les risques cumulés d'accident grave à cet endroit sont sérieux. En outre les interruptions de trafic générées par des intempéries nécessiteront une gestion spécifique et des solutions palliatives rapides, afin de ne pas bloquer l'ensemble du système.

II - La proposition alternative Tracé DIRECT

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbe de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

La proposition n'a pas été étudiée par la Métropole, pourtant, avec cette proposition de Tracé DIRECT Gare La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a :

?ni expropriation,

?ni ouvrage d'art à réaliser,

?ni danger lors d'intempéries

et ce tracé présente des avantages en termes de service à la population.

LE SERVICE AUX POPULATIONS

Le tracé "TCSP variante" présenté par Métropole prévoit 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: Technopole (qui dispose de grands parkings) et Centre commercial lequel n'est pas demandeur: ses investissements en parking sont considérables et ont pour but de favoriser des volumes d'achats remplissant des coffres de voitures.

Le Tracé DIRECT Gare de La Seyne-Bon Rencontre, lui, permettrait de desservir 5 stations:

?-Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine),

?-Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé),

- ?-le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les visiteurs dont les personnes âgées),
- ?-Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun),
- ?-Le Stade (école de foot pour les jeunes, spectateurs lors des compétitions).

DELAI DE REALISATION

Aucun obstacle ne s'oppose à la réalisation du Tracé DIRECT alors que le tracé 'TCSP variante' présenté par la Métropole ne pourra se réaliser que lorsque l'ensemble des problèmes juridiques, techniques et financiers sera résolu, ce qui demandera un temps très long.

Document joint

Observation n°183 (Web)

Anonyme

Déposée le 27 janvier 2022 à 10h56

I Remarques sur le tracé dit "TCSP variante" présenté par la Métropole

II La proposition alternative d'un 'tracé DIRECT'

I - Le trajet présenté par la Métropole dit "TCSP variante"

LES COUTS

- Le tracé La Beaucaire -Gare de La Seyne passe entièrement sur des propriétés privées ce qui implique des expropriations.
- Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.
- Il gravit la colline de la Garenne d'où problème de franchissement de pente.

DES PREJUDICES

- L'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres de la ferme des Olivades: or, le tracé condamne la borne du canal de Provence (nécessaire à la ferme) dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.

Le tracé coupe le chemin d'entrée sud de la ferme des Olivades : il sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.

Le tracé traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences pour l'activité économique de la ferme: les Olivades* produisent et fournissent légumes et fruits à 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

*Rappel: Héritière d'une très longue tradition familiale locale, la ferme des Olivades est le siège de la première AMAP de France (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne): pionnière des circuits courts pour une agriculture raisonnée en milieu urbain, respectueuse de la biodiversité et d'une alimentation saine.

LES RISQUES

Le tracé passe sous la voie ferrée, par un tunnel qui est déjà construit en zone inondable : cette zone reçoit l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² en amont soit 250 hectares, lesquels sont de plus en plus imperméabilisés et artificialisés.

En outre, ce creusement sous la voie ferrée est situé dans la nappe phréatique ce qui implique de

devoir pomper l'eau 365 jours par an.

Lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents et violents, les risques cumulés d'accident grave à cet endroit sont sérieux. En outre les interruptions de trafic générées par des intempéries nécessiteront une gestion spécifique et des solutions palliatives rapides, afin de ne pas bloquer l'ensemble du système.

II - La proposition alternative Tracé DIRECT

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbe de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

La proposition n'a pas été étudiée par la Métropole, pourtant, avec cette proposition de Tracé DIRECT Gare La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a :

ni expropriation,

ni ouvrage d'art à réaliser,

ni danger lors d'intempéries

et ce tracé présente des avantages en termes de service à la population.

LE SERVICE AUX POPULATIONS

Le tracé "TCSP variante" présenté par Métropole prévoit 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: Technopole (qui dispose de grands parkings) et Centre commercial lequel n'est pas demandeur: ses investissements en parking sont considérables et ont pour but de favoriser des volumes d'achats remplissant des coffres de voitures.

Le Tracé DIRECT Gare de La Seyne-Bon Rencontre, lui, permettrait de desservir 5 stations:

-Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine),

-Lagoubbran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé),

-le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les visiteurs dont les personnes âgées),

-Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun),

-Le Stade (école de foot pour les jeunes, spectateurs lors des compétitions).

DELAI DE REALISATION

Aucun obstacle ne s'oppose à la réalisation du Tracé DIRECT alors que le tracé 'TCSP variante' présenté par la Métropole ne pourra se réaliser que lorsque l'ensemble des problèmes juridiques, techniques et financiers sera résolu, ce qui demandera un temps très long.

Observation n°184 (Web)

Par veronique coqueret

Déposée le 27 janvier 2022 à 11h02

les olivades pionnière et initiatrice du concept des AMAP en France doit elle se voir amputée de SA TERRE pour in tracé inapproprié et mal fagoté

qu'elle notion de développement durable et d'écologie nos instances décisionnelles mettent-elles en oeuvre?

Document joints

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)

Observation n°185 (Web)

Par PHILIPPE BOURZEIX

Déposée le 27 janvier 2022 à 12h20

Il faut à tout prix préserver l'intégralité des terres de l'AMAP des Olivades.
(alimentation saine, fruits légumes à tarif accessible, etc)

Observation n°186 (Web)

Par Michel PIERRE

Déposée le 27 janvier 2022 à 12h27

Le changement de mode de transport de mode ferré à mode routier présente des avantages pour gravir les pentes mais aussi des inconvénients pour le choix de la motorisation ou en cas d'inondation. Merci de prendre en compte ces éléments exposés à la réunion publique d'Ollioules du 28 janvier reproduits en pièce jointe.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°187 (Web)

Par Florence Cyrulnik

Déposée le 27 janvier 2022 à 14h40

Je soutiens le tracé direct devant les gares. Je suis favorable au respect de la propriété Les Olivades, qui est en plus un promoteur de la culture maraîchère de proximité respectant l'environnement. .

Observation n°188 (Web)

Par ROBERT MICHEL

Déposée le 27 janvier 2022 à 21h50

Bonjour

Merci d'étudier La proposition alternative Tracé DIRECT.

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbre de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°189 (Web)

Par daniel vuillon

Déposée le 28 janvier 2022 à 00h45

Le projet de TCSP de MTPM pénalise doublement l'activité agricole de la ferme des Olivades:

1) Le PEM de La Seyne-Ollioules comprend une nouvelle voie routière qui relie l'avenue Robert Brun à l'allée de la Girane en faisant disparaître l'actuel cours du ruisseau de Faveyrolles et en ignorant l'existence de son affluent le ruisseau de Piedardan provoquant l'asphyxie des terres cultivables par l'impossibilité de l'écoulement des eaux souterraines des drains se jetant dans ces ruisseaux et des eaux de surface par la construction d'un mur à la place du ruisseau actuel.

2) Le tracé du TCSP reprend le tracé du projet de tramway abandonné qui coupe la ferme des Olivades sur toute sa largeur faisant disparaître une borne du canal de Provence nécessaire à l'irrigation des terres cultivées des Olivades, fait disparaître des oliviers centenaires, des arbres fruitiers, des raisins de table, coupe l'accès venant de La Seyne à la propriété, sépare l'habitat personnel de l'exploitant de son corps de ferme, provoque une diminution de la surface cultivable bien supérieure à l'emprise du TCSP.

Tout cela serait acceptable si l'utilité publique était incontestable. Or lors dès la première enquête publique de 1999, un des commissaires enquêteur, Monsieur Frédéric Etheve a démontré que le tracé sur Ollioules entre la Beaucaire et la gare de La Seyne ne satisfaisait pas aux obligations de l'utilité publique d'autant qu'un autre tracé de la gare de La Seyne par la Pyrotechnie, Lagoubran, le cimetière, Pontcarral, le stade de foot et Bon rencontre sans aucune expropriation, sans ouvrage d'art, rendant plus de service, sans risque climatique, bref nettement plus d'intérêt général que le tracé de MTPM.

Dans ces conditions la ferme des Olivades ainsi que les 250 familles qu'elle nourrit, ses 6 restaurants partenaires ainsi que le lycée Langevin s'opposeront énergiquement et durablement au projet présenté par la Métropole. Elle doit veiller aussi à ce que les emplois qu'elle génère soit durable, 12 prévu sur l'année 2022 avec le développement en plus de la production, d'une ferme auberge, de chambres d'hôtes et d'un centre de formation, projets reconnus et retenus par France Relance.

La notoriété des Olivades, riche d'une famille reconnue par 3 légions d'honneur et par des rues de Toulon et place à la Seyne portant encore aujourd'hui les noms de ses occupants au cours des siècles passés prouvant la reconnaissance des collectivités pour leurs services rendus, reconnu depuis 20 ans par la création de la première amap de France, alternative économique au travers d'un partenariat producteur-consommateur qui permet la sauvegarde des petites fermes péri-urbaines. La nourriture produite sans impact négatif sur l'environnement garanti santé et plaisir au juste prix, celui qui permet au paysan de vivre dignement de son travail.

A l'origine de la relance des circuits courts que la grande distribution avait fait disparaître entre 1980 et 2000, les amap ont permis à 20% des agriculteurs français et 12% de la population de se retrouver dans un partenariat relevant de l'économie sociale et solidaire.

Pour toutes ces raisons ce site devrait être sanctuarisé et protégé alors que depuis 35 ans on l'a vu passer de zone agricole à une zone où l'activité agricole était interdite puis en zone agricole protégé depuis 2018... avec depuis 1988 une agression permanente obligeant ses exploitants à se défendre auprès de nombreuses juridictions: Tribunal Administratif de Nice, Toulon, tribunal des baux ruraux, cours d'appel d'Aix en Provence et Marseille, cour de Cassation, Conseil d'État et ça continue en ce moment sur le PEM auprès du TA de Toulon, défendu par Corinne Lepage.

L'activité de cette ferme ne s'arrêtera pas avec Daniel et Denise car la 8ème génération et la 9ème sont en place pour prendre la suite, alors Messieurs les décideurs ce n'est pas demain la veille que vous vous partagerez nos dépouilles, à bon entendeur, salut.

Observation n°190 (Web)

Par Jean Muller

Déposée le 28 janvier 2022 à 08h45

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

Document joints

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)
- [Document n°3](#)

Observation n°191 (Web)

Par Régine Tison

Déposée le 28 janvier 2022 à 10h00

Je soutiens le tracé du tcsp qui passerait sur le parvis des gares de Toulon et de La Seyne, c'est important pour les habitants de l'est et ouest toulonnais. Et que la propriété des Olivades, 1ère AMAP de France, reste intacte....(évidemment le mieux aurait été le tramway que bcp de Toulonnais-es " désirent" toujours!)

Observation n°192 (Web)

Par Xavier LEROUX

Déposée le 28 janvier 2022 à 10h12

Objet : Projet BHNS MTPM- avis de l'Université de Toulon

Monsieur le Président,

L'Université de Toulon se réjouit de l'avancée du projet de BHNS au sein de la Métropole. Ce projet structurant définira une véritable colonne vertébrale du transport durable et des échanges au cœur du territoire.

En particulier, l'Université se trouve positivement fortement impactée par les sujets suivants :

- La liaison facilitée entre ses deux campus : Toulon-porte d'Italie et La Garde-La Valette qui permettra d'impulser davantage de synergies, pour les personnels comme pour les étudiants, en particulier dans le cadre des activités sportives et culturelles proposées aux étudiants.
- La liaison très attendue entre le campus de La Garde et la gare de La Pauline, pôle d'échanges multimodal du secteur Toulon Est (ZA, ZI et campus La Garde). Nous rappelons à ce titre que le campus de La Garde représente une population de 6500 étudiants et 800 personnels. L'enquête réalisée en gare de La Pauline dans le cadre du projet LNPCA a montré que 53 % des usagers de la gare de La Pauline se rendaient directement au campus. De plus, l'enquête mobilité que l'AUDAT a menée pour nous a démontré le souhait de nos étudiants d'un usage plus fréquent du train. Les principaux freins à cet usage sont l'insécurité perceptible pour les modes doux entre la gare et le campus ainsi que le manque d'offre de transports en commun adapté.
- Le logement étudiant : la ligne BHNS « rapprochera » les étudiants du centre-ville de logements

qu'il est parfois plus aisé de trouver dans les communes des pôles Est et Ouest que dans le centre de Toulon. Le manque de logements étudiants est croissant sur la Métropole et devient problématique, en particulier pour les étudiants boursiers et les étudiants étrangers. Dans ce cadre, le passage du BHNS dans les zones où les loyers sont plus modérés est fortement attendu.

Des attentes et contraintes spécifiques sont cependant à noter sur le projet tel qu'il est envisagé :

- Pour le campus de Toulon-Porte d'Italie, le BHNS est attendu en site propre de façon à limiter la fracture réalisée par les voies très circulées entre les bâtiments universitaires : bâtiment Ingémédia, Faculté de droit et le bâtiment « champ de mars » que l'Université souhaite acquérir au titre du prochain CPER. De ce fait, un aménagement des espaces extérieurs, au-delà de la voirie du TCSP, permettrait de créer un véritable campus urbain et un signal fort pour la ville de Toulon, dans le cadre d'un projet urbain à matérialiser en emplacement réservé/ DUP.

- Pour le campus de La Garde-La Valette, le BHNS, même s'il est très attendu, suscite quelques inquiétudes quant au traitement de l'insertion de son arrêt au Nord du campus. En effet, l'entrée principale de l'Université a été déconnectée du giratoire de l'Université dans la perspective de la venue du tramway. Depuis, l'Université n'a plus d'entrée digne de ce nom et certains mouvements sont devenus impossibles (tourner à gauche en sortie par exemple). Nous attendons donc que le tracé du BHNS soit l'occasion de revoir notre connexion à la voirie existante, voirie dont la moitié de l'emprise se trouve sur le domaine public universitaire (sur la commune de La Garde). Le positionnement de l'arrêt du BHNS au Nord du campus, positionnement qui fonctionnellement est le plus évident, n'est pas sans susciter des inquiétudes par rapport à la gestion des eaux de ruissellement sur ce secteur, qui, particulièrement depuis la création d'Avenue 83 et de réseaux pluviaux en attente, engendrent une forte vulnérabilité des piétons du fait de la vitesse de la lame d'eau. Nous annexons à ce document la synthèse « hauteur-vitesse » relative à une crue exceptionnelle, dont les données émanent du bureau d'études Ingérop (étude d'aléas du Syndicat de Gestion de l'Eygoutier de 2018), mises en forme par le groupement ANMA-Urbanwater dans le cadre du projet « Eco campus ».

De ce fait, une attention toute particulière devra être apportée à l'insertion du quai du BHNS pour les flux piétons, modes doux et voitures, ainsi que vis-à-vis des bassins de rétention prévus dans le cadre du PAPI 2 de petits côteaux toulonnais. La réduction de la vulnérabilité, voire la neutralisation du risque ruissellement semble prioritaire pour nos étudiants et personnels.

Par ailleurs, la venue de cette ligne structurante dans une zone commerciale des années 70 est une opportunité pour nous questionner sur l'avenir de la zone, l'opportunité de la densifier avec du logement et donc, plus largement, de repenser la mobilité de ses habitants et usagers pour diminuer l'impact de la voiture, pacifier des boulevards très circulés, lui donner la possibilité de muter en une zone plus verte et plus habitable. L'université souhaite que ces sujets urbains soient traités en synergie avec l'aménagement de la voirie et des quais.

Enfin, la cartographie du tracé laisse apparaître un « PEM » sur le campus. Nous travaillons aujourd'hui à la diminution progressive de nos places de parkings dans l'espoir de voir d'autres vecteurs de mobilité que la voiture. Cette diminution est délicate car les parkings sont actuellement

complètement saturés plusieurs mois de l'année. De plus, les voiries autour du campus sont également saturées. Aussi sommes-nous assez surpris de ce « PEM » affiché sur le campus et, pour dire le vrai, l'Université est défavorable à la création de ce PEM. Le campus n'a assurément pas vocation à accueillir des voitures qui stationneraient pour emprunter le BHNS. Cela entre d'ailleurs en parfaite contradiction avec le projet « Eco campus » actuellement en cours.

Le PEM de La Pauline paraît en revanche tout indiqué, attendu et opportun. Si un autre PEM devait être créé il serait plus judicieux de le positionner près d'une sortie d'autoroute, celle des Fourches par exemple.

Ces remarques étant faites, l'Université de Toulon vous confirme qu'elle se réjouit de ce projet ambitieux fortement attendu par notre communauté universitaire et ses usagers.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Xavier LEROUX
Président de l'Université de Toulon

Observation n°193 (Web)

Par chantal lisolo

Déposée le 28 janvier 2022 à 11h26

I Remarques sur le tracé dit "TCSP variante" présenté par la Métropole

II La proposition alternative d'un 'tracé DIRECT'

I - Le trajet présenté par la Métropole dit "TCSP variante"

LES COUTS

- Le tracé La Beaucaire -Gare de La Seyne passe entièrement sur des propriétés privées ce qui implique des expropriations.
- Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.
- Il gravit la colline de la Garenne d'où problème de franchissement de pente.

DES PREJUDICES

- L'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres de la ferme des Olivades: or, le tracé condamne la borne du canal de Provence (nécessaire à la ferme) dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.
- Le tracé coupe le chemin d'entrée sud de la ferme des Olivades : il sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.
- Le tracé traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences pour l'activité économique de la ferme: les Olivades* produisent et fournissent légumes et fruits à 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

*Rappel: Héritière d'une très longue tradition familiale locale, la ferme des Olivades est le siège de la première AMAP de France (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne): pionnière des circuits courts pour une agriculture raisonnée en milieu urbain, respectueuse de la biodiversité

et d'une alimentation saine.

LES RISQUES

- Le tracé passe sous la voie ferrée, par un tunnel qui est déjà construit en zone inondable : cette zone reçoit l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² en amont soit 250 hectares, lesquels sont de plus en plus imperméabilisés et artificialisés.
- En outre, ce creusement sous la voie ferrée est situé dans la nappe phréatique ce qui implique de devoir pomper l'eau 365 jours par an.
- Lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents et violents, les risques cumulés d'accident grave à cet endroit sont sérieux. En outre les interruptions de trafic générées par des intempéries nécessiteront une gestion spécifique et des solutions palliatives rapides, afin de ne pas bloquer l'ensemble du système.

II - La proposition alternative Tracé DIRECT

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbe de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

La proposition n'a pas été étudiée par la Métropole, pourtant, avec cette proposition de Tracé DIRECT Gare La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a :

ni expropriation,

ni ouvrage d'art à réaliser,

ni danger lors d'intempéries

et ce tracé présente des avantages en termes de service à la population.

LE SERVICE AUX POPULATIONS

Le tracé "TCSP variante" présenté par Métropole prévoit 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: Technopole (qui dispose de grands parkings) et Centre commercial lequel n'est pas demandeur: ses investissements en parking sont considérables et ont pour but de favoriser des volumes d'achats remplissant des coffres de voitures.

Le Tracé DIRECT Gare de La Seyne-Bon Rencontre, lui, permettrait de desservir 5 stations:

-Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine),

-Lagoubran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé),

-le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les visiteurs dont les personnes âgées),

-Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun),

-Le Stade (école de foot pour les jeunes, spectateurs lors des compétitions).

DELAI DE REALISATION

Aucun obstacle ne s'oppose à la réalisation du Tracé DIRECT alors que le tracé 'TCSP variante' présenté par la Métropole ne pourra se réaliser que lorsque l'ensemble des problèmes juridiques, techniques et financiers sera résolu, ce qui demandera un temps très long.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°194 (Web)

Par Association Collectif Tramway et Transport en Commun

Déposée le 28 janvier 2022 à 11h43

Bonjour.

Le 25 janvier 2022, nous avons participé à la dernière réunion publique sur la concertation (plutôt présentation) préalable au projet de TCSP / BHNS à Ollioules.

Ma prise de parole étant acceptée en fin de séance, j'ai émis les propos suivants au nom des associations regroupées dans le 'Collectif Tramway et Transports en Commun'.

« Ayant assisté à toutes les réunions publiques de concertation préalable au projet de Transport en Commun en Site Propre slash BHNS, nous vous en proposons ici un bilan.

– Concernant la participation des citoyens : Elle a été anormalement faible en rapport au sujet qui aurait dû susciter la curiosité, voire être plébiscité du fait de l'importance du besoin de ce transport collectif pour notre métropole, afin vraiment d'y maîtriser la circulation automobile. C'est tout à fait regrettable, mais s'explique notamment par votre choix de limiter au maximum la communication publique mise en place et sa limitation aux 5 communes que cette première ligne de TCSP devrait traverser. Vous vous êtes contenté d'un service minimum ! Il est vrai aussi que constatant, dans son titre, votre volonté de limiter l'objet de la concertation à un BHNS, nombre de citoyens, par lassitude, s'en sont désintéressés.

– Concernant le contenu des «réunions» : Vous aviez clairement choisi de nous imposer le BHNS sans argumentation. Ceci, au lieu d'une concertation a créé de la contestation. La plupart des participants encouragés à donner leur avis, ont critiqué votre option et évoqué le tramway, mécontents de son abandon sans raison. De plus, les éléments mis à disposition pour présenter votre projet étaient notoirement insuffisants. Seul, un album en papier glacé de 55 pages aux belles photos de format publicitaire vantant surtout vos projets antérieurs, accompagnait la présentation. Pourtant, aux questions posées pour tenter de les préciser, vous n'avez apporté que des réponses floues, insuffisantes ou dilatoires. Cette absence de clarté montre que vous n'avez pas vraiment de projet. Mais tout au plus l'esquisse de la commande qu'il vous appartient d'exécuter et dont le seul cahier des charges est « pas de tramway ! ». Nos sources nationales nous ont d'ailleurs confirmé que pour ce 4ème appel à projets, la proposition de Toulon avait été rejetée, pour incohérence et insuffisance, par la commission technique d'attribution des aides de l'Etat.

– Enfin, concernant la suite qui sera donnée à cette concertation, il est clair qu'un vrai projet, consistant, devra maintenant être élaboré. Nous espérons qu'il sera conduit sans à priori, avec pour seul cahier des charges de concevoir la meilleure première ligne de TCSP du futur réseau de transports «tous modes possibles BHNS et tramway» de la métropole toulonnaise. Il devra être compatible avec le futur PDU et s'appuyer sur les résultats de l'enquête ménage-déplacements, en cours.

– Dans cette perspective, croyez bien Monsieur le Vice-Président, que nous serons à vos côtés et

que vous pourrez compter sur notre soutien actif, au bénéfice des habitants et visiteurs, futurs usagers des transports de notre Métropole. »

J'y ajoute quelques commentaires ?

-Quant à la salle :

Après avoir exposé son propos sur le mauvais classement en France, des modes de déplacements des actifs à Toulon, un participant a essayé de dialoguer avec M CHENEVARD. En vain !

La salle a osé à applaudir sur des dires concernant le tramway.

Décues par les réponses aux questions et l'impossibilité de dialoguer, certaines personnes sont parties avant la fin.

-Quant aux réponses de M CHENEVARD :

Dès que le mot tabou à Toulon de 'tramway' est prononcé, il se réfugie dans l'expression : 'Nous n'avons pas les mêmes appréciations ou la même approche' ou encore 'C'est votre point de vue'.

Au-delà du déni de dialoguer, nous dénonçons le refus de présenter une comparaison nette, claire et chiffrée entre les modes de BHNS et tramway, en dévoilant les raisons de choix et d'abandon. Rien de tout cela ! Nous ne nous trompons pas en disant que M CHENEVARD a un seul cahier des charges à exécuter « pas de tramway ! » Mais où est l'intérêt général que nous souhaitons prioritaire ?

-Quant à la conclusion prononcée par M BENEVENTI, maire d'Ollioules :

Si nous les avons bien compris, nous avons été choqués par ses propos ne trouvant pas normal que des associations suivent toutes les réunions. En réponse, nous souhaitons dire que :

-ce fut une contrainte que nous nous sommes imposés librement pour connaître dans chaque commune, comment est perçu le futur TCSP, malgré le peu de participation.

-les membres des associations présentes ont souvent permis une animation durant le temps intitulé 'd'échanges'. En effet, peu de personnes connaissent bien le dossier.

-c'était aussi répéter principalement à destination des participants notre message :

Pour Toulon, le choix du BHNS est une mauvaise solution. Les principales raisons reconnues par les experts :

=d'emprise plus large que le tramway, le BHNS n'est pas en site propre intégral. En effet, les expropriations ont été faites selon la DUP du tramway. Cet handicap majeur se répercutera sur la qualité du service dans les secteurs incriminés et sur le bon fonctionnement du réseau lui-même. C'est inacceptable !

=même à 150 (et non 180) passagers transportés comme « dans une boîte à sardines », le BHNS est sous-dimensionné aux heures de pointe par exemple. Le confort n'y sera plus. Cela obligera à faire circuler 2 à 3 BHNS à la queue leu, donc à dépenser plus. Cela n'aura pas par retour d'expérience, un effet attractif pour prendre ce type de transport.

=à moyen et long termes, la construction et l'exploitation du BHNS coûteront beaucoup plus cher à la personne transportée. De plus, la durée de vie d'un BHNS est de 15 à 20 ans, celle du tramway de 40 ans et plus. L'ambition n'est pas la même.

Par contre, nous avons apprécié qu'en décidant la création de la ZAP sur l'Ouest de Toulon,

l'exploitation des Olivades et de ses alentours pourrait être sauvée.

Cordialement.

Le Président Jean-François GUYETAND

Observation n°195 (Web)

Par Jean-Louis Marfaing

Déposée le 28 janvier 2022 à 12h16

Monsieur, Madame,

En premier lieu, je tiens à dire que je suis favorable à un TCSP et souhaite qu'il soit complètement en site propre, possibilité qui était réalisée dans un PDU antérieur. Or le mode de transport qu'a choisi notre métropole, sans consultation de la population, soit le BHNS, n'est que partiellement en site propre : environ 70 %. Pourquoi ce qui était possible dans un précédent PDU n'est plus possible actuellement ? Un TCSP totalement en site propre me paraît favoriser un meilleur report modal par la garantie d'une circulation prioritaire et d'un respect des horaires. Cette garantie ne me paraît pas possible avec le projet de BHNS envisagé. Je ne peux donc qu'exprimer mon mécontentement de ne pouvoir m'exprimer sur le choix du matériel. : BHNS ou tramway sur rail. Une étude du CERTU avait conclu que le tramway était la meilleure option pour notre agglomération en considérant son évolution démographique ultérieure et ses conséquences sur les déplacements de la population dues aux caractéristiques de notre bassin d'emplois. Le tramway sur rail avait d'ailleurs été choisi lors d'un précédent PDU. Je ne voudrais pas que nos concitoyen.nes se retrouvent à payer, dans les années futures, une deuxième fois à cause d'un mauvais choix du mode de transport par nos élus de la majorité de la métropole comme cela s'est produit dans certaines agglomérations. Les inégalités s'accroissant et les dotations de l'État aux collectivités territoriales diminuant, il me paraît qu'un des critères de choix soit le coût de revient par passager sur la totalité de vie du mode choisi. Le tramway semble là aussi gagnant. Á l'heure où le GIEC vient de demander aux États de diminuer drastiquement leurs émissions de gaz à effet de serre, un mode de transport totalement électrifié me semble primordial. Si des métropoles ont choisi des BHNS, elles avaient auparavant privilégié le choix d'un tramway sur rail. Les BHNS étaient alors envisagés comme moyen de rabattement vers une ligne de tramway ou sur des lignes moins fréquentées que celles où le tramway avait été privilégié.

Je souhaiterais donc que ce projet soit revu en y intégrant la possibilité donnée aux habitant.es de notre métropole de choisir le mode de transport.

A l'ouest de Toulon, le projet tel qu'envisagé pourrait mettre en difficulté Madame et Monsieur Vuillon, agricultrice et agriculteur à Ollioules. Je précise que je ne suis pas un de leur client. Je trouve que notre métropole a déjà trop contribué à l'artificialisation de nos terres agricoles et que ce n'est pas le moment de mettre en difficulté les maraîchers et maraîchères qui nous restent sur le territoire de MTPM. Avec le réchauffement climatique et la diminution de production agricole qui en découlera, protégeons celles et ceux des agriculteurs qui subsistent sur le territoire de MTPM et pratiquent une agriculture paysanne. Ne leur mettons pas des bâtons dans les roues.

Le projet actuel ne semble pas encore mûr en ce qui concerne le centre ville de La Seyne et , par respect des citoyen.nes de nos villes, aurait dû être présenté complet.

Merci de m'avoir lu.

Mes sincères salutations,
Jean-Louis Marfaing

Observation n°196 (Web)

Par Eric DUSSART

Déposée le 28 janvier 2022 à 12h58

Alors que le tracé proposé ne prévoit que deux stations, un tracé direct allant de la gare de la Seyne-sur-Mer au quartier "Bon Rencontre" de Toulon permettrait de desservir cinq stations : La Pyrotechnie, Lagoubran, Le cimetière, Pontcarral et le Stade.

Avantages :

- 1) Drainer plus de personnes et donc rendre plus de services .
- 2) Coût inférieur (car pas d'expropriation ni d'ouvrage d'art à réaliser).
- 3) Pas de danger lors d'intempéries.

Observation n°197 (Web)

Par Denise Vuillon

Déposée le 28 janvier 2022 à 16h16

La concertation du mardi 25 janvier 2022 à Ollioules avait pour objectif de conforter l'opportunité du projet et son tracé. Au contraire, elle a permis au public présent de souligner dans ses interventions, l'incohérence, non pas du projet de transport en commun, mais l'incohérence du tracé sur la portion de la Beaucaire à la gare de la Seyne en passant sur les Olivades.

Cette aberration a déjà été soulignée dès la 1ère enquête publique.

1999 où 4500 personnes se sont exprimés dont 70% étaient contre ce tracé.

Enquête 2004, 1000 signatures à la pétition et 150 lettres au commissaire enquêteur qui nous a dit avoir été impressionné par le nombre de ces soutiens.

2010: enquête parcellaire où, malgré les oppositions, la MTPM s'approprie au cadastre toulonnais les terres des Olivades sur le tracé, sans accord des propriétaires ni transactions, du vol tout simplement.

16 ans après, en 2022, le même tracé est présenté, le tramway devient BHNS mais toujours la même obstination à vouloir compromettre la bonne marche des Olivades coupées par le tracé. Ce harcèlement laisse à penser que ce projet cache d'autres projets connexes, non moins incohérents mais qui ne relèvent pas de l'Utilité Publique.

Les arguments pour éviter la traversé des Olivades et le tracé alternatif direct entre Bon Rencontre et La Seyne sont connus depuis longtemps. Ils n'ont pas changés et sont toujours autant soutenus.

La mobilisation pour la "sauvegarde des Olivades" est toujours importante, venant des locaux, des gens de l'AMAP des Olivades (21 ans) de toutes les AMAP de France et de tous les liens que nous avons à l'international, de citoyens qui partagent comme nous, le souci de la préservation de la TERRE et si petite soit-elle, de la moindre parcelle de terre nourricière.

Observation n°198 (Web)

Anonyme

Déposée le 28 janvier 2022 à 21h30

La politique de TPM concernant la circulation est largement en deçà des besoins des habitants :

- Pour ce qui concerne l'offre, sous-estimée, on constate qu'elle ne s'est intéressée qu'à améliorer la circulation des véhicules en développant les autoroutes, le nombre de ses voies, les deux tubes qui

traversent la ville. Cette politique néglige complètement les habitants qui circulent à l'intérieur de l'aire de TPM, et encore plus ceux qui ont besoin de circuler de manière transversale.

- Le BHNS n'apportera pas de solution réelle car il ne répond que partiellement aux besoins, et parce qu'il est déjà sous dimensionné avant même sa mise en circulation : il n'y a qu'à voir le nombre de constructions, d'immeubles qui émergent partout dans l'aire TPM. Pire, il a été conçu non comme un moyen supplémentaire qui vient compléter une offre déjà insuffisante, mais comme un outil de remplacement de certaines lignes.

- Pour être vraiment attractif, le BHNS devrait disposer de voies dédiées, le rendant réellement compétitif par rapport à la voiture, ce qui ne sera pas le cas.

- La qualité de l'air est très dégradée, elle le sera encore davantage car ses habitants seront de plus en plus motivés à habiter aussi loin que possible de Toulon dont la respiration de l'air n'est pas sans conséquence sur la santé.

Je me demande vraiment pourquoi le projet de tramway a été gelé, pourquoi il n'a pas été pensé en articulation avec les lignes déjà existantes. Pourquoi ce projet aujourd'hui, alors que les besoins sont criants depuis plus de 20 ans ? TPM aurait-il peur d'une politique ambitieuse en ce qui concerne la qualité de la vie ? TPM s'intéresserait-il davantage à la spéculation immobilière qu'aux nécessaires aménagements pour que les habitants y vivent convenablement ? Mon fils étudie à Mulhouse, une ville 10 fois plus petite que TPM, cette ville dispose d'un tramway.

Je suis très en colère de constater que la jeunesse est condamnée à grandir dans un environnement dégradé, dont l'impact sera très lourd sur la santé (et pas des jeunes seulement), et donc aussi sur l'argent public, ainsi que sur l'impossibilité de circuler correctement dans l'aire toulonnaise. S'il est vain de concevoir une politique satisfaisante, pour des raisons que j'ignore, pourquoi a-t-on placé des sites universitaires au cœur de la ville ?

Bref, TPM est en train de rater la réflexion urgente à mener sur le devenir du climat, en adoptant des demi mesures qui ne résolvent aucun problème, mais qui rendront encore plus difficile toute velléité de mettre en place d'autres politiques à l'avenir.

Observation n°199 (Web)

Par Chantal Mouttet

Déposée le 28 janvier 2022 à 23h02

Cette contribution est portée par Europe Ecologie Les Verts du Var

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°200 (Web)

Par André Trédé

Déposée le 29 janvier 2022 à 07h55

Acquisitions foncières pour le TCSP

Elles furent, au départ pour un tramway, avec une certaine largeur. Actuellement, la métropole a choisi un BHNS, dont la largeur pour rouler est plus importante. L'augmentation de la bande de terrain nécessaire doit donc faire l'objet d'une enquête publique et d'une expropriation, ou bien cela a déjà été effectué sans ces procédures ?

La question peut, en effet se poser, surtout en ce qui concerne des quartiers où la place manque comme Saint Jean du Var ou La Coupiane.

Le site propre devrait, à mon sens, être intégral ou tout au moins s'en approcher.

Observation n°201 (Web)

Par Alain EVEN

Déposée le 29 janvier 2022 à 11h18

Contribution de la fédération des CIL de l'est toulonnais

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°202 (Web)

Par CHRISTIAN GODMET

Déposée le 29 janvier 2022 à 12h10

Habitant de Sanary, me rendant souvent à Toulon, je me sens concerné par ce projet qui devrait prendre plus en compte les communes voisines de TPM.

Je suis étonné que la concertation n'ait pas fait plus de place au choix encore possible entre tramway et BHNS. Là, la démocratie se trouve mise à mal. Le tramway coûterait un peu plus cher, mais de manière plus durable. C'est un investissement exploitable sur le plus long terme, avec l'avantage non négligeable d'une capacité plus importante.

L'aspect électrique de ces BHNS doit appeler une réflexion importante : les batteries ne sont pas écologiquement irréprochables quant à leur fabrication, mais aussi quant à leur consommation d'électricité d'origine nucléaire. Si la pollution n'est pas carbonée, elle existe puisqu'on ne sait pas quoi faire des déchets nucléaires en dehors de les transporter pour les enfouir dans une région éloignée de la nôtre...

- L'opportunité du projet : ce qui peut faire l'unanimité, c'est le principe de TCSP afin de donner la possibilité de parcourir TPM rapidement et ainsi diminuer le nombre de véhicules en zone urbaine et de diminuer la pollution aérienne, sonore et visuelle.
- Le tracé côté Ouest devra être revu afin de ne pas sacrifier de nouvelles terres agricoles, non pas par égard pour des intérêts particuliers, mais parce que cette ferme est à la fois un modèle nouveau (et déjà ancien et éprouvé) de production locale et de partage des richesses de la nature. Un concept à bénéfice agricole et social considérable. L'intérêt est ici indéniablement collectif. Soutenons et prolongeons la volonté municipale de ne plus sacrifier les terres agricoles à Ollioules. La proposition de l'UDVN-FNE83 doit être appliquée.
- L'insertion du site propre : c'est la solution permettant de favoriser le transport en commun ; le citoyen qui fait confiance aux transports en commun, qui fait l'effort de délaissier son véhicule individuel (ou qui n'en a pas) doit y trouver un bénéfice : devenir prioritaire sur l'automobile individuelle est un avantage considérable.
- Les solutions intermodales entre le BHNS et les autres modes de transports, notamment le RER Métropolitain et le réseau Mistral : là il est étonnant de voir que le tracé ne passe pas par la Gare SNCF de Toulon : pas de connexion avec le RER Métropolitain au centre ville ! Impensable.

- La place des modes actifs, dont le vélo : il faut continuer à développer la place du vélo autour et dans ce projet, des pistes protégées et des dépôts nombreux, et suffisamment grands en imaginant que l'on pourrait avoir un ou plusieurs vélos dans des lieux différents permettant de bien combiner les moyens de transport sur des parcours variés, même si les transports en commun ne passent pas à proximité des centres d'intérêt de chacun.

Merci de m'avoir lu et de tenir compte de mes remarques et des nombreuses autres.

C.G.

Observation n°203 (Web)

Par Emilien ROYER

Déposée le 29 janvier 2022 à 16h57

J'ai assisté à la « concertation » publique du 21 décembre à Toulon qui était plutôt une présentation, il est regrettable que les associations n'aient pas pu diffuser leur support.

Je tiens d'abord à exprimer ma stupeur d'avoir entendu l'adjoint au maire signifier qu'il ne s'agissait plus de lutter contre la pollution en raison de l'évolution de la technologie des moteurs, comme si la pollution atmosphérique était maintenant un problème du passé. Les relevés montrent pourtant régulièrement une qualité de l'air médiocre à mauvaise dans le bassin toulonnais avec le déclenchement d'alertes préfectorales, dont une de niveau 1 il y a moins de deux semaines...

De surcroît, je trouve très inquiétante cette vision d'un parc automobile entièrement remplacé par l'électrique. Certes la pollution locale est quasi nulle mais c'est occulter qu'il faut bien produire l'électricité, en particulier à l'heure où son prix s'envole, et surtout la problématique de la fabrication de ces voitures est « mise sous le tapis » : Cobalt, Lithium... des métaux précieux dont l'extraction est un désastre environnemental et qui devraient être préservés pour des utilisations plus raisonnées plutôt que pour un moyen de transport qui est objectivement médiocre dans son équilibre « personne déplacée » / « coût (au sens large) ». C'est un manque de vision qui ne sied guère à un décideur public et malheureusement aide à comprendre la suite.

Précisément, concernant le projet de TCSP en lui même, l'absence d'une concertation préalable sur le mode de transport me consterne. Pourquoi le choix du BHNS ? Où est l'étude comparative validant ce choix ? L'incapacité de la métropole à justifier celui-ci est extrêmement préoccupante. Les arguments des associations (et des études préalables !) à ce sujet sont solides et sans réponse de la métropole: il apparaît que ce BHNS coûtera plus cher à la collectivité sur la durée, que son emprise sur la chaussée est plus large (place qui pourrait être utilisée pour le développement du vélo car non, de la peinture verte occasionnelle et sans continuité n'est pas une politique de développement du vélo) mais plus grave encore, que sa capacité plus faible sans capacité d'adaptabilité et d'extension suffisante le contraindrait à être pratiquement dépassé dès sa mise en service !

Je note en plus qu'étant un véhicule routier le confort d'un bus à haut niveau de service reste en deca d'un transport sur rail comme un tramway ce qui freinera son adoption et par conséquent la réduction de l'utilisation de la voiture. A ce sujet, le fait que le site propre ne soit que de 70 % rendra ce mode fatalement tributaire de la circulation automobile.

En tant que contribuable, je suis fermement opposé à cette gabegie de notre argent avec le choix d'un mode inadapté et je réclame la réalisation d'une étude technique comparative menée par des experts indépendants, comme celle de 2009 du CERTU (CEREMA) qui validait alors le choix d'un tramway sur rail. Les études montrent que c'est l'infrastructure qui induit le déplacement, il m'apparaît donc crucial d'être ambitieux pour redonner la ville au citoyen et faire reculer l'usage de la voiture individuelle en son sein, ceci dans l'intérêt des habitants pour les décennies à venir.

Observation n°204 (Web)

Par Michel PIERRE

Déposée le 29 janvier 2022 à 18h23

Cadence des superbuses aux carrefours des entrées de ville.

La cadence limite est de 3 mn en présence de carrefours appropriés. (Elle est de 2 mn, sans carrefour, pour un métro).

A la cadence optimale de trois minutes (fréquence de 20 véhicules Bhns de 180 places à l'heure soit 3600 personnes maximum par sens), le carrefour est fermé par le Bhns prioritaire toutes les 1,5 minute (90 secondes). Or le Bhns de 24 m à 21,6 km/h (6m/s) obstrue le passage pendant 4 secondes. Par sécurité, la circulation est totalement arrêtée au moins une dizaine de secondes.

Le TCSP aux carrefours y diminue la capacité de circulation.

Les entrées Est et Ouest de Toulon étant très chargées, le TCSP prioritaire ne devrait-il pas emprunter un pont ou un souterrain aux entrées de la ville de Toulon ?

La première réflexion des automobilistes ne sera-t-elle pas de maudire le TCSP plutôt que de les inciter à prendre le TCSP ? alors que plus de places de parkings leur sont offertes en ville de Toulon ?

Observation n°205 (Web)

Anonyme

Déposée le 29 janvier 2022 à 18h44

I Remarques sur le tracé dit "TCSP variante" présenté par la Métropole

II La proposition alternative d'un 'tracé DIRECT'

I - Le trajet présenté par la Métropole dit "TCSP variante"

LES COUTS

- Le tracé La Beaucaire -Gare de La Seyne passe entièrement sur des propriétés privées ce qui implique des expropriations.
- Il doit franchir l'autoroute d'où nécessité de construire un pont.
- Il gravit la colline de la Garenne d'où problème de franchissement de pente.

DES PREJUDICES

- L'eau du canal de Provence est indispensable à l'irrigation des terres de la ferme des Olivades: or, le tracé condamne la borne du canal de Provence (nécessaire à la ferme) dont il suit pour partie le tracé, ce qui est interdit.

- Le tracé coupe le chemin d'entrée sud de la ferme des Olivades : il sépare l'habitation de l'exploitation de la ferme.

- Le tracé traverse les terres cultivées des Olivades sans que la moindre étude d'impact ait été réalisée sur les conséquences pour l'activité économique de la ferme: les Olivades* produisent et fournissent légumes et fruits à 250 familles, 5 restaurants et un lycée.

*Rappel: Héritière d'une très longue tradition familiale locale, la ferme des Olivades est le siège de la première AMAP de France (Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne): pionnière des circuits courts pour une agriculture raisonnée en milieu urbain, respectueuse de la biodiversité et d'une alimentation saine.

LES RISQUES

- Le tracé passe sous la voie ferrée, par un tunnel qui est déjà construit en zone inondable : cette zone reçoit l'écoulement d'un bassin versant de 2.5 km² en amont soit 250 hectares, lesquels sont de plus en plus imperméabilisés et artificialisés.

- En outre, ce creusement sous la voie ferrée est situé dans la nappe phréatique ce qui implique de devoir pomper l'eau 365 jours par an.

- Lors d'épisodes orageux de plus en plus fréquents et violents, les risques cumulés d'accident grave à cet endroit sont sérieux. En outre les interruptions de trafic générées par des intempéries nécessiteront une gestion spécifique et des solutions palliatives rapides, afin de ne pas bloquer l'ensemble du système.

II - La proposition alternative Tracé DIRECT

Depuis le début du projet en 2000, des citoyens proposent un tracé alternatif plus économique (coûts de réalisation), plus cohérent en termes de services aux populations (besoins, nbe de personnes transportées), et préservant aussi des terres agricoles (ferme des Olivades).

La proposition n'a pas été étudiée par la Métropole, pourtant, avec cette proposition de Tracé DIRECT Gare La Seyne-Bon Rencontre, il n'y a :

ni expropriation,

ni ouvrage d'art à réaliser,

ni danger lors d'intempéries

et ce tracé présente des avantages en termes de service à la population.

LE SERVICE AUX POPULATIONS

Le tracé "TCSP variante" présenté par Métropole prévoit 2 stations entre la Beaucaire et la Gare de La Seyne: Technopole (qui dispose de grands parkings) et Centre commercial lequel n'est pas demandeur: ses investissements en parking sont considérables et ont pour but de favoriser des volumes d'achats remplissant des coffres de voitures.

Le Tracé DIRECT Gare de La Seyne-Bon Rencontre, lui, permettrait de desservir 5 stations:

-Pyrotechnie (où se trouve l'école des engagés de la Marine),

-Lagoubbran (un quartier qui a bien besoin d'être dynamisé),

-le Cimetière (particulièrement nécessaire pour les visiteurs dont les personnes âgées),

-Pontcarral (population importante utilisatrice des transports en commun),

-Le Stade (école de foot pour les jeunes, spectateurs lors des compétitions).

DELAI DE REALISATION

Aucun obstacle ne s'oppose à la réalisation du Tracé DIRECT alors que le tracé 'TCSP variante' présenté par la Métropole ne pourra se réaliser que lorsque l'ensemble des problèmes juridiques, techniques et financiers sera résolu, ce qui demandera un temps très long.

Observation n°206 (Web)

Par Jean Pierre Laffort

Déposée le 29 janvier 2022 à 19h04

Habitant Sainte Musse, je suis ravi de ce projet de transport en commun en site propre (TCSP) Toutefois je me demande pourquoi notre agglomération a pris tant de retard par rapport aux 35 autres en France où le TCSP est déjà en place.

Je me pose aussi la question des raisons du choix du BHNS, alors que 90 % des agglomérations françaises ont choisi le tram. Caen et Tours qui avaient d'abord opté pour le BHNS sont finis par revenir au tram avec les dépenses allant avec.

La loi exigeant cette concertation, différents intervenants à la présentation de La Valette se sont inquiétés pour savoir si leur avis serait véritablement entendu. Pour le choix du BHNS, non. La décision a en effet été prise, hors concertation, par TPM. Or, l'essentiel des remarques étaient en lien, justement avec ce choix. Les expropriations ont été menées en vue du projet "Tram". Elles s'avèrent aujourd'hui insuffisantes la largeur des BHNS étant plus importante. Ainsi le "site propre" préparé depuis une vingtaine d'années, sera réduit d'autant dans les passages trop étroits...

Les arguments en faveur du BHNS manquent et ne sont pas à l'ordre du jour. "Trop cher" peut-être le budget étant insuffisant. Cherchons l'erreur dans les autres métropoles. Cherchons encore pourquoi des agglomérations comme Caen ou Tours qui avaient choisi au départ le BHNS ont fini par adopter le tram.

Le sentiment ressenti lors de cette présentation est celle d'un défaut de logique.

Observation n°207 (Web)

Par Michel PIERRE

Déposée le 29 janvier 2022 à 20h04

Combien de lignes est-ouest ?

Le projet d'une ligne Est-Ouest s'inscrit dans un plan de quatre LHNS, lignes à haut niveau de service.

Comment ce projet de ligne Est-Ouest s'inscrit-il dans le plan de quatre LHNS ?

Le RER toulonnais sera mis en place avant le TCSP ce qui change la conception des déplacements. Ainsi avec le RER, il ne sera plus obligatoire d'aller de Toulon au Campus Universitaire de La Garde en TCSP. Il sera plus rapide de prendre le RER à Toulon et de descendre du train à la Gare de La Pauline puis de rebrousser chemin en TCSP. Les correspondances rapides, multiples dans les PEM, pôle d'échanges multimodaux, doivent conduire à se dispenser de calculer un horaire.

La ligne U, passant par l'autoroute, n'est-elle pas de fait la deuxième ligne Est-Ouest : qui n'est pas un TCSP ?

Où mettre plusieurs lignes de superbuses quand il suffirait une seule ligne de capacité, de mode ferré ?

Observation n°208 (Web)

Anonyme

Déposée le 29 janvier 2022 à 22h53

Il semble qu'une large participation à cette concertation n'est pas souhaitée : pas de publicité dans les bus ou aux arrêts, réunions placées un jour de semaine (mardi) et à une heure (17h) qui sont peu pratiques, pas de signalement sur les sites internet des communes, information accessible par le moteur de recherche interne du site de la métropole mais pas en évidence sur la page d'accueil (le projet de nouveau "quartier ouvert sur la mer" apparaît lui deux fois - une brochure sur papier glacé est même largement distribuée).

Étonnant que les réunions soit menées par une partie prenante.

Impression que les décisions sont et seront prises par des personnes qui utilisent peu les transports en communs..

Observation n°209 (Web)

Par Lydie Abello

Déposée le 30 janvier 2022 à 00h56

Remarques sur le tracé dit "TCSP Variante" présenté par la Métropole :

La proposition alternative d'un tracé DIRECT.

Observation n°210 (Web)

Par Florence Castay

Déposée le 30 janvier 2022 à 12h26

Bonjour Madame, Monsieur,

Voilà mes observations à apporter au dossier d'enquête.

Tout d'abord, je ne comprend pas pourquoi le choix du tramway n'est pas abordé et proposé, alors qu'il répond aux exigences de réduction des émissions de gaz à effet de serre, qu'il serait plus efficace et moins couteux à long terme, et qu'il n'était pas exclu du PDU.

Je souhaiterais donc que l'on reconsidère sérieusement et de façon transparente la création d'un tramway à la place d'un BHNS.

Par ailleurs, je pense que ce transport en commun doit être complètement en site propre pour ne pas subir les embouteillages et des retards, quitte à supprimer une voie de circulation voitures, sans hésiter lorsqu'il y en a plusieurs. Profiter de ces travaux pour créer de nouvelles pistes cyclables lorsqu'elles n'existent pas sur le trajet. Il faut diminuer la place des voitures dans l'agglomération au profit des modes de déplacements actifs.

Ne pas détruire de terres agricoles avec ce projet.

Créer des parking à vélos à proximité des stations, et ce serait bien de pouvoir transporter des vélos dans le TCSP.

Bien cordialement.

Observation n°211 (Web)

Par patrick GARRONE

Déposée le 30 janvier 2022 à 14h02

Bonjour ,

Lors des travaux sur la partie chemin de la Bouyère , est il prévu un réseau d'assainissement public afin que les riverains du tracé aient la possibilité de s'y raccorder ?

D'autre part en ce qui concerne le chemin d'accès des propriétés au N°752 qui va être coupé par la voie du TCSP quel est l'aménagement prévu ?

Je vous remercie par avance de l'attention que vous porterez à mon observation .

Cordialement .

Observation n°212 (Web)

Par André Trédé

Déposée le 30 janvier 2022 à 16h06

La lecture des observations très pertinentes d'un nombre conséquent de métropolitains montre l'enjeu primordial de ce Transport en Commun en Site Propre.

Cela permet de mettre en avant des points très importants, notamment la sauvegarde de zones agricoles. La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain (SRU) visait à réduire, voire annuler l'étalement urbain pour construire la ville sur la ville. 21 ans plus tard, il serait dommage, dommageable et regrettable de modifier cette position. Il est impératif de sauver les zones agricoles, surtout qu'il existe toujours d'autres possibilités.

Domage également le fait que ce mode de transport ne s'approche pas plus de certaines gares importantes, puisque le transport par le train est mis à l'honneur par les subventions de notre gouvernement et devient de ce fait incontournable dans le transport intercity. Cet échange intermodal train/TCSP doit en être l'exemple.

De plus, il ressort de la lecture des avis, un manque flagrant de connaissance, en amont et par les métropolitains, des dossiers importants.

Observation n°213 (Web)

Par Marie-Pierre VENEROSO

Déposée le 30 janvier 2022 à 17h38

Six-Fours étant à l'extrême ouest du projet BHNS et exclue du projet, nous craignons que sa réalisation perturbe la liaison Six-Fours/Toulon. Actuellement il y a un bus direct, le 70, qui parcourt cette distance en 1h environ. Il est impératif que nous puissions garder ce bus direct sans avoir à changer pour prendre le BHNS. Une correspondance rallongerait la durée de trajet et aurait un effet démotivant pour utiliser les transports en commun plutôt que la voiture.

De plus, nous sommes absolument contre le fait que le trajet du BHNS puisse impacter les terres de l'AMAP les Olivades. Les terres agricoles venant de passer en zone agricole protégée, cela serait un non sens !

Observation n°214 (Web)

Par michel gorski

Déposée le 30 janvier 2022 à 18h07

Merci de prendre en compte les éléments en pièce jointe.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°215 (Web)

Par Philippe Leroy

Déposée le 30 janvier 2022 à 19h56

Le projet présenté est mieux que l'existant, mais est-ce assez ambitieux pour répondre aux besoins actuels et aux besoins de demain ?

Le mode de transport qu'a choisi notre métropole, sans consultation de la population, soit le BHNS, n'est que partiellement en site propre : environ 70 %. Pourquoi ce qui était possible dans un précédent PDU n'est plus possible actuellement ? Un TCSP totalement en site propre favorise un meilleur report modal par la garantie d'une circulation prioritaire et d'un respect des horaires. Cette garantie ne paraît pas possible avec le projet de BHNS envisagé.

Ne pas être en site propre à Saint-Jean du Var (Picot) et à la Coupiane, qui sont déjà des espaces encombrés et même souvent embouteillés, est la garantie d'avoir un bus se retrouve dans les bouchons et qui même en crée. Pourtant, l'ancien projet de tramway envisageait un sens sur boulevard Picot et l'autre sens dans une rue parallèle au nord du boulevard Picot. Le tcsp peut exceptionnellement ne pas être en site propre sur des itinéraire avec faible circulation. Sinon, il perd trop de sa vitesse et donc de son attractivité.

Une étude du CERTU avait conclu que le tramway était la meilleure option pour notre agglomération en considérant son évolution démographique prévue et ses conséquences sur les déplacements de la population. Le coût de revient par passager doit être évalué sur la totalité du mode de vie choisi, c'est à dire en considérant les coûts d'exploitation autant que les coûts de construction. Le tramway sur rail semble bien gagnant. De plus, à l'heure où le GIEC vient de demander aux États de diminuer drastiquement leurs émissions de gaz à effet de serre, un mode de transport totalement électrifié semble primordial. Nous risquons d'avoir à payer une deuxième fois dans les années futures, à cause d'un mauvais choix du mode de transport par nos élus de la majorité de la métropole. La loi n'oblige-t-elle pas une étude comparative des différents modes possibles ?

Il est prévu 41 000 voyageurs/jours en 2040 et 58 000 en augmentant la fréquence à 5 minutes. Est ce suffisant ? A Nice, la ligne 1 du tramway est passée de de 45 000 voyageurs/jour en 2007 à 105 000 voyageurs/j en 2015. Et cela s'est vérifié dans toutes les villes où est installé un TCSP. On ne peut pas rallonger un bus au delà de 24m. par contre, on peut rajouter une rame à un tramway, ce qui lui confère une plus grande adaptabilité aux besoins.

Parlons motorisation : TPM proscrit les caténaires, ce qui est positif pour l'esthétique mais complique le choix de la motorisation.

- Les hybrides gasoil+électricité. Pas assez intéressants pour la qualité de l'air car fonctionne encore trop au gasoil.
- Les hybrides gaz+électricité. Intéressants si production locale de gaz ou mieux de bio-gaz.
- Hydrogène. Intéressant si hydrogène vert (produit avec des énergies renouvelables). Pour l'instant cher (à Montpellier, exploitation de bus hydrogène six fois plus cher qu'à l'électricité).
- Recharge par biberonnage aux stations si suffisamment proches ce qui n'est pas garanti

actuellement.

Le plus facile, le moins cher et le moins risqué reste le traditionnel tramway électrique...

Oui, nous sommes coincés entre la montagne et la mer, mais pas plus que les niçois, et au contraire raison de plus pour favoriser les transports publics au lieu de favoriser la voiture. En plus, un tramway prend moins de largeur qu'un BHNS et les voies peuvent être très proches puisque guidées sur rail.

A l'ouest de Toulon, le projet tel qu'envisagé semble avoir quelques améliorations possibles. Pourquoi ne pas faire un tracé en Y avec une branche vers Ollioules et une branche vers La Seyne. Ce qui permet une desserte plus rapide de la Seyne, évite de passer sur des terres agricoles cultivées (de la première Amap de France) et dessert des centres d'intérêt. Des associations de la métropole vous ont montré avec des études très sérieuses qu'il y avait des modifications à faire sur le tracé pour l'améliorer. Pourquoi ne les prenez-vous pas en compte ?

Bref, je pense qu'il est essentiel de revoir la copie de ce projet avant de se lancer dans des travaux coûteux !

Observation n°216 (Web)

Par STEPHANE RIVEREAU

Déposée le 30 janvier 2022 à 20h12

Bonsoir,

Je vous remercie de prendre en compte la présente contribution à la concertation BHNS TPM (décembre 2021 - janvier 2022).

Un TCSP a vocation à être une infrastructure de transport structurante, permettant d'offrir une nouvelle offre de transport et de se substituer à d'autres modes de déplacement, notamment individuels (voitures, ...). Il doit donc desservir le plus grand nombre d'habitants pour être efficace et disposer d'un tracé lui permettant d'assurer une vitesse de déplacement attrayante.

Dans le cadre du dossier présenté, ces conditions ne semblent pas toujours réunies.

A l'ouest, le terminal de la ligne se situe à Bois Sacré. Il s'agit d'une zone faiblement urbanisée et peu peuplée, bordée par la mer, qui ne rabattra pas un grand nombre d'usagers. Il est paradoxal que des quartiers plus peuplés de La Seyne sur Mer ne soient pas desservis et qu'aucun prolongement vers Six Fours, pourtant une des communes le plus peuplées du Var, ne soit présenté.

Au centre, la gare SNCF de Toulon ne serait pas desservie. En 2008, un communiqué de presse indiquait que le projet initial de TCSP devait être reconsidéré parce qu'il ne desservait pas cet équipement central. A l'heure où le RER métropolitain va renforcer l'attractivité et la fréquentation de la gare, la connexion avec le BHNS ne sera pas assurée, ce qui est étonnant.

Le dossier de présentation fait état des prochains aménagements sur le territoire de la ville de Toulon (Montety, Mayol, Pipady, la Loubière), mais paradoxalement, le BHNS ne desservira aucun de ses projets.

A Saint Jean du Var, le parti pris d'une seule voie réservée ne paraît pas assez ambitieux. Le BHNS se trouvera englué dans la circulation quotidienne et des stationnements que le dossier de concertation décrit comme illicites et ne permettra pas d'atteindre les objectifs de fréquence présentés.

Le fait également de mêler des bus ordinaires au BHNS sur les grands boulevards du centre-ville de

Toulon contrariera les horaires et passages du BHNS, qui doit pourtant être prioritaire. Toute contrariété de circulation sur les ligne annexes impactera négativement le fonctionnement et la fréquence de passage du BHNS.

La proposition d'aménagement de ces grands boulevards (page 45 du dossier de concertation) s'apparente à une occasion manquée en laissant, comme actuellement, deux fois deux voies aux voitures. Pour agir sur l'une des artères les plus polluées de Toulon (la dégradation rapide des immeubles haussmanniens pourtant récemment ravalés en est la démonstration), la place de la voiture doit être réduite (sur 2 fois une voie). Réaménager efficacement et en profondeur le boulevard de Strasbourg, artère emblématique et vitrine du centre-ville, implique des voies réservées aux vélos et la plantation d'arbres pour offrir aux piétons une ombre salvatrice l'été dans un univers très minéral (ce qui permettrait également de revenir à l'origine et à l'essence de ce boulevard, les photos anciennes étant parlantes de ce point de vue).

A l'est, le centre-ville de La Valette est oublié. Pour se rendre du centre-ville de La Garde à Toulon, le tracé obligera à passer par les 4 chemins : la voiture restera plus performante en termes de temps de trajet que le BHNS. Enfin, la prolongation de la ligne qui avait été à l'origine présentée vers la commune du Pradet n'apparaît plus : celle-ci se trouve ainsi placée à l'écart du projet.

Le dossier de concertation contient des données qui peuvent porter préjudice à la pleine efficacité de celle-ci et à l'appréciation des orientations décidées :

- la concertation vise le projet de BHNS. Or, le dossier présente essentiellement une seule ligne (est-ouest). Toutefois, celui-ci mentionne incidemment 4 lignes de BHNS. Le tracé et la desserte de ces lignes ne sont pas connues, ni la façon dont trois d'entre elles s'articuleront avec la ligne principalement développée.

- le choix technique fait porte sur un bus (terme plus facilement compréhensible que BHNS ou bus à haut niveau de service). Le dossier ne permet pas d'apprécier les avantages que cette solution procure par rapport à d'autres choix techniques, comme le tramway par exemple (fréquence, rapidité, nombre de passagers, coût, ...).

- le coût de 405 M€ inclut-il les travaux, acquisitions et dépenses faits depuis 20 ans en prévision de ce projet ou s'agit-il des dépenses restant à réaliser, auquel cas, le montant indiqué ne serait pas complet ? La somme de 31 M€ au titre des frais divers aurait mérité d'être expliquée et précisée, dans un souci de transparence, car elle représente près de 10 % du coût de l'opération. Les modalités de financement du projet ne sont pas mentionnées, hors la contribution de l'Etat pour 40 M€.

En vous remerciant pour l'attention que vous porterez aux remarques ainsi présentées,

Stéphane RIVEREAU

Observation n°217 (Web)

Par Guy Cochennec

Déposée le 30 janvier 2022 à 22h25

Je suis bien sûr favorable au TCSP, il est temps que MTPM rattrape le retard qu'elle a pris sur les métropoles de même importance. Une étude du CERTU avait conclu que le tramway était la meilleure option pour notre agglomération en considérant son évolution démographique ultérieure et ses conséquences sur les déplacements de la population dues aux caractéristiques de notre bassin d'emplois. Pourquoi faire faire des études et ne pas tenir compte de leurs conclusions.

Le BHNS, n'est que partiellement en site propre (environ 70 %), sur les 30% restant il va se retrouver dans les bouchons, ce qui n'est pas compatible avec un respect des horaires.

Un mode de transport totalement électrifié me semble aussi primordial, ce qui est le cas du tramway pas du BHNS.

L'analyse du coût de revient par passager sur la totalité de vie du mode choisi place aussi le tramway en tête devant le BHNS.

Une consultation préalable de la population de la Métropole aurait été nécessaire pour choisir entre le BHNS et le tramway. Malheureusement, elle n'a pas eu lieu et le BHNS nous est imposé alors qu'il ne sera pas à la hauteur des attentes des habitants en matière de mode de transport collectif.

Observation n°218 (Web)

Par Association citoyenne Toulon @ Venir

Déposée le 30 janvier 2022 à 22h27

Vous trouverez ci-dessous la contribution de Toulon @ Venir : association citoyenne agréée défense de l'environnement, rédigée sous forme de questions qui n'ont pas de réponses claires dans le dossier de concertation, et qui n'en n'ont pas eu au cours des réunions publiques :

QUESTION 1 :

Sur le boulevard de Strasbourg, il y a aujourd'hui 20 lignes de bus. Le dossier de concertation explique que le réseau va être ré-agencé et que les 20 lignes seront supprimées à l'exception de 3 d'entre elles en plus du BHNS (lignes 3, 6 et 8 cf. p. 47 du dossier de concertation). Est-ce que ces lignes seront également prioritaires aux feux tricolores ? Si c'est le cas, n'y a-t-il pas un risque d'impacter fortement la circulation automobile aux carrefours ? Si ça n'est pas le cas, comment les BHNS feront-ils pour être prioritaires aux carrefours et assurer leur haut niveau de service ?

QUESTION 2 :

Le dossier de concertation n'est pas très clair sur un point : avez-vous réellement prévu de construire 4 lignes de BHNS en parallèle dans la ville, sachant qu'elles doivent être en site propre à 70% au moins et qu'elles condamneront donc à chaque fois une voie de circulation voiture ?

QUESTION 3 :

Comment faite vous passer 3000 personnes par heure et par sens (comptage RMTT en 2006 sur le Bd de Strasbourg) à l'aide de BHNS de 150 places passant toutes les 7 minutes ? La solution proposée permet de déplacer à 1300 voy/h/sens en heure de pointe, soit 2.5 fois moins que ce qui était nécessaire en 2006, sachant que vous prévoyez de plus une très forte hausse du trafic (+70%) avec un passage de 5.9% à 10% de déplacement en TC (page 35 du dossier de concertation).

QUESTION 4 :

Dans le quartier de Saint-Jean du Var, quartier pourtant très proche du centre-ville de Toulon et particulièrement embouteillé, ainsi qu'à la Coupiane, le TCSP sera (p. 45 du dossier de concertation) en site propre dans le sens allant vers Toulon, mais au milieu de la circulation dans l'autre sens. Quel est l'intérêt de mettre 400 millions d'euros pour laisser les bus continuer à circuler au milieu des bouchons à proximité du centre-ville ? Pourquoi également avoir abandonné le tramway qui devait circuler sur une voie réservée à double sens à Saint Jean du Var grâce à sa faible largeur, pour choisir un BHNS plus encombrant en largeur qui devra circuler au milieu du trafic ?

QUESTION 5 :

Un tramway ayant une forte capacité permettrait de passer le débit total en une seule voie dédiée en réduisant l'impact sur la ville et la circulation au maximum ? Pourquoi ne pas être resté sur l'option tramway au lieu de congestionner la ville en mettant des voies de bus partout, ou en faisant circuler les bus au milieu de la circulation ?

Question :

Avoir prévu un très grand parking-relais à la Chaberte est une bonne idée pour permettre aux habitants du Moyen-Var de laisser leur voiture à l'entrée de la métropole comme cela se fait partout ailleurs. Cependant, le parking n'est pas desservi par le TCSP, ni par le futur RER toulonnais et ne servira pas à grand-chose, un peu comme celui des porte d'Ollioules aujourd'hui. Pourquoi par contre ne pas avoir amené le TCSP jusqu'à la Chaberte avec desserte de la zone industrielle Est ou alors, pourquoi ne pas avoir construit un parking relais de très forte capacité au pôle multimodal TCSP/RER de la Pauline (à la place de FABEMI) ?

QUESTION 6 :

Concernant la fin de ligne côté Est, combien de rames de TCSP iront vers la Pauline et combien de rames vers la Garde ?

QUESTION 7 :

Concernant la fin de ligne côté Ouest, comment allez-vous passer en site propre sur le port de la Seyne avec une double voie de bus en site propre ?

QUESTION 8 :

Une enquête publique ménage-déplacement est en cours afin de mieux connaître les habitudes de déplacement des habitants et de réorganiser le réseau Mistral autour du TCSP, ne sera-t-elle pas faussée compte tenu du fait que de très nombreuses personnes restent à la maison en télé-travail en raison des consignes sanitaires ?

QUESTION 9 :

Pensez-vous sincèrement que dépenser 400 M€ pour remplacer des bus (classiques mais déjà modernisés) par des bus BHNS va réellement changer les habitudes de déplacement des habitants de la métropole ?

Observation n°219 (Web)

Par MICHEL CRESP

Déposée le 31 janvier 2022 à 11h53

Le Conseil de développement TPM, s'est autosaisi, dans la cadre de ses missions, de la concertation publique concernant le dossier de BHNS sur le territoire de Toulon Provence Méditerranée.

L'avis présenté tient compte des remarques majoritairement formulées par ses membres suite à une séance plénière dédiée à ce dossier.

L'avis versé à la concertation a été validé par le Comité directeur du Conseil de développement TPM.

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°220 (Web)

Par Cecile C

Déposée le 31 janvier 2022 à 15h48

Bonjour,

Merci pour cette étude et concertation.

Sur le coup, je me suis dit : ce projet m'intéresse, habitant sur Ollioules et travaillant sur La ZI Toulon-Est.

A mon grand étonnement !!!! La ligne ne va pas jusqu'à la ZI de Toulon-Est, alors que pourtant, ça fait partie de la Garde... D'autant plus qu'aux heures de pointes, on voit très bien combien le réseau routier est saturé ! Et, combien, il serait important de faire venir cette ligne jusqu'à la ZI Toulon-Est.

Rien que sur l'autoroute, à la sortie 6 Bastide Verte, en rentrant dans la ZI il y a des bouchons, aux heures de pointes, les bouchons remontent sur l'autoroute, c'est hyper dangereux. Pareil, aux heures de pointes en fin de journée. Ce projet pourrait faire diminuer le nombre de voitures bloquées dans les bouchons.

En poursuivant cette ligne dans la ZI de Toulon-Est, vos services permettrait de limiter considérablement les bouchons, et l'impact carbone.

Merci pour votre écoute.

Observation n°221 (Web)

Anonyme

Déposée le 31 janvier 2022 à 17h13

Réunion à Ollioules. Les associations avaient toujours la parole et c'est pour cela que je n'ai pas voulu intervenir en réunion et que je préfère vous écrire. La circulation est difficile et les rond points peuvent être trop pleins. La priorité au bus est importante. J'ai compris dans votre réponse que cela serait un juste équilibre et c'est bien comme ça. Le bus, même s'il est long, pourra prendre les rond points et on ne sera pas obligé d'avoir des feux comme il faut avec un tramway. Vous faites un bon choix et les associations se trompent sur ce que la population pense.

Observation n°222 (Web)

Par Sébastien Juvin

Déposée le 31 janvier 2022 à 17h13

Aujourd'hui le réseau mistral n'est pas cher. Est-ce que ce projet va augmenter le prix des tickets? Je n'espère pas car il est très attractif. Si le projet coûte trop cher, comme par exemple avec le tramway que veulent les associations, vous serez obligé d'augmenter le prix et nous n'en voulons pas. Merci d'entendre aussi les gens qui ne sont pas dans les associations politisées comme Toulon Avenir qui

n'en a rien à faire de tramway ou pas tramway mais cherche juste à être dans l'opposition stérile à la majorité en place.

Observation n°223 (Web)

Anonyme

Déposée le 31 janvier 2022 à 17h15

Lors de la réunion à la ville de La Seyne, un monsieur a proposé un système avec deux branches. Je pense que c'est mieux car ça permettra aux Seynois d'aller plus vite à Toulon et d'éviter la ferme des Olivades. Pourquoi ne pas garder cet itinéraire entre le Technopole et la gare de La Seyne seulement pour les cyclistes? Cela permettra à l'exploitation agricole de ne plus avoir des bus mais plutôt des vélos plus en adéquation avec son activité. Tout le monde serait content.

Observation n°225 (Web)

Anonyme

Déposée le 31 janvier 2022 à 17h16

A la Seyne sur mer, les travaux sont décalés après 2024. C'est dommage car nous avons déjà le site propre dans Berthe et la ligne 8. Il nous faudrait juste plus de bus par heure dans ce secteur avec des bus qui vont jusqu'à Toulon voir même après. Après, plus les bus sont grands mieux c'est mais les bus que nous avons actuellement sont déjà suffisants. Il manque juste plus de passage.

Observation n°226 (Web)

Anonyme

Déposée le 31 janvier 2022 à 17h17

Il est important que le projet intègre plus les contraintes environnementales. Vous avez parlé d'un bus à motorisation propre mais on peut faire des parkings relais avec des revêtements perméables avec des arbres qui font de la fraîcheur en été. Combien d'arbres vont être plantés? C'est un sujet important à considérer car c'est avec ce type de projet que l'on crée des dynamiques d'aménagement intéressantes pour l'avenir de tous.

Observation n°227 (Web)

Par Danièle Laffort

Déposée le 31 janvier 2022 à 17h20

Je suis enfin rassurée à la lecture de l'approbation sans retenue du projet de BHNS par le Conseil de Développement TPM, suite à sa grande satisfaction du contenu de ce projet. En effet les précédentes observations, avec des questions, des contre-propositions, des critiques sur différents plans, le signalement d'insuffisances, m'avaient inquiétée. Mais j'ai compris que dans sa sagesse et en prenant son temps pour constituer ce projet de TCSP, notre métropole avait pu avoir accès à de nouvelles technologies performantes dont toutes les autres métropoles déjà équipées seront hélas privées. Les motorisations dernier cri ne seront pas (ou très peu) polluantes. Quel bonheur pour les nombreux Toulonnais victimes actuellement de la pollution et qui en meurent. L'entretien de ces motorisations ne vont pas coûter plus cher que celle des moteurs de tram électriques. Et les pneus auront une durée de vie tout à fait semblable à celle des roues en acier. Reste la capacité de personnes transportées insuffisante pour les BHNS. Là encore, les nouvelles technologies n'ont pas dit leur dernier mot : Due diriez-vous d'un BHNS à deux niveaux, une

technologie ancienne in London ?
Rendez-vous pour la fête en 2024 !

Observation n°228 (Web)

Anonyme

Déposée le 31 janvier 2022 à 17h22

Nous avons la chance de bénéficier sur le territoire d'un TCS maritime, avec l'arrivée du TCSP terrestre, la Métropole s'inscrit dans un projet solide de développement durable raisonnable et raisonné!

Observation n°229 (Web)

Anonyme

Déposée le 31 janvier 2022 à 17h23

J'avais participé aux premières réunions publiques sur le projet et ça ne me rajeunit pas. Il faut aller plus vite d'ailleurs... Mais les tracés ont déjà été discutés des milliers de fois. Vous êtes sur le meilleur tracé. Par contre, quand on avait le tram, on ne pouvait pas passer au giratoire de la pyro car le tramway transportait trop de personnes dans la zone militaire. L'avantage avec le BHNS, c'est qu'on peut peut-être revoir l'itinéraire pour passer par là. C'est un itinéraire intéressant et à l'époque il l'était aussi.

Observation n°230 (Web)

Par Felipe Mulero

Déposée le 31 janvier 2022 à 17h25

Les associations parlent de deux lignes alors que vous en avez présenté qu'une. Je pense que c'est une bonne idée de faire des branches mais pourquoi on ne présente pas un projet avec 2 lignes? Ca serait plus simple à comprendre.

Observation n°231 (Web)

Par Antonia Balastegui

Déposée le 31 janvier 2022 à 17h26

La ligne de BHNS doit avoir des couloirs réservés si j'ai bien compris. Ce n'est pas simple en ville d'en faire partout et je pense que ce n'est pas toujours nécessaire notamment dans les endroits où la circulation est fluide. C'est aussi ça l'avantage de faire un BHNS. Le tram est obligé d'avoir partout des rails alors que le BHNS peut ponctuellement avoir des morceaux d'itinéraires sur des voies normales quand c'est compliqué et pas forcément nécessaire. C'est pareil que pour l'autoroute. La bande d'arrêt d'urgence est réservé aux bus quand la vitesse descend en dessous de 50kms sinon les bus prennent les voies normales, si j'ai bien compris ?

Observation n°232 (Web)

Par Patrick LINCK

Déposée le 31 janvier 2022 à 17h30

Notre Maire, Président de la Métropole MTPM n'a jamais fait mystère, pendant la campagne des Municipales (et même avant) de son choix pour le BHNS qui est donc largement validé par le suffrage universel.

Cette option est donc hors champ de l'enquête publique. Il faut souhaiter sa mise en œuvre rapide. Le train est un mode de transport clé dans la desserte d'une métropole. En outre, la gare routière jouxte la gare ferroviaire.

Un petit détour, même difficile à réaliser renforcerait donc l'attractivité du TCSP, et contribuerait ainsi à l'amélioration de la circulation routière, de la qualité de l'air et enfin à la lutte contre le dérèglement climatique.

Observation n°233 (Web)

Par Sylvie PARCINEAU

Déposée le 31 janvier 2022 à 19h00

Contribution CCI du Var

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°234 (Web)

Anonyme

Déposée le 31 janvier 2022 à 19h52

Merci de prendre en compte les observations jointes

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°235 (Web)

Par Jean-Jacques TAURINES

Déposée le 31 janvier 2022 à 20h36

voir fichier joint

Document joint

- [Document n°1](#)

Observation n°237 (Web)

Anonyme

Déposée le 31 janvier 2022 à 20h57

Le bus est beau avec les nouvelles couleurs du Réseau Mistral mais pourquoi vous ne faites pas un bus spécifique pour bien les distinguer avec les autres. Ça serait génial et vous avez déjà réussi à bien moderniser les bus actuels. Je suis sûr que vous pouvez le faire avec ces nouveaux grands bus. En tout cas super projet et bien plus adapté à son temps que le tramway.

Observation n°238 (Web)

Par Toulon Var Déplacements Maurice Franceschi

Déposée le 31 janvier 2022 à 21h14

Intermodalités insuffisantes

Les pôles d'intermodalités ont pour but de rendre très faciles les transferts entre les trains, les bus, les vélos, la marche à pieds, les automobiles. Les rares solutions proposées dans la concertation sont insuffisantes.

Objectifs :

Train : Il est nécessaire que les stations TCSP soient réalisées face aux entrées des gares de La Seyne, Toulon, La Garde.

Vélo : Il est nécessaire que les pistes cyclables arrivent devant les gares de La Seyne, Toulon, La Pauline avec des parkings vélos sécurisés.

Bus : Les gares de La Seyne et de La Pauline doivent pouvoir accueillir les bus, pour les correspondances avec les trains et le TCSP, vers les autres communes de l'aire urbaine de Toulon(La Crau, La Valette centre, Zone activité est, Vallée du Gapeau, Six Fours, Ollioules centre, Sanary....)

Piétons : les parcours piétons doivent être sécurisé et en connexion avec les autres modes de déplacements et les zones d'activités à proximité.

Parking Relais : au niveau des gares est (La Pauline) et ouest (La Seyne), en plus de chaque pôle d'échange multimodal, il doit y avoir des parkings relais pour permettre aux usagers, des secteurs de proximités qui ne sont pas desservis en transports en commun, d'arriver en voiture pour continuer en transport en commun.

Propositions :

- Gare de La Seyne : Il faut déplacer l'arrêt en face de l'entrée de la Gare SNCF.
- Gare de Toulon : il nécessaire de faire passer le TCSP devant la gare avec un arrêt.
- Gare de La Pauline : le « scénario 1 » est insuffisant, il est nécessaire de choisir le « scénario 2 » pour réaliser une gare bus d'intermodalité, des accès piétons et vélos aisés vers la zone d'activité, et un parking relais. Voir pièces jointes.

Remarque : Le parking de La Chaberte n'est pas sur la ligne du TCSP, Il ne doit pas être intégré dans le financement du TCSP.

Toulon Var Déplacements

Association agréée environnement,

membre de la FNAUT, Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports.

Document joints

Observation n°239 (Web)

Par Lydie Abello

Déposée le 31 janvier 2022 à 21h57

Pour préserver les terres agricoles et réduire le temps de parcours entre la garde de La Seyne sur Mer et Toulon centre. Il faut réaliser le tracé alternatif direct.

Observation n°240 (Web)

Par Chantal MOUTTET

Déposée le 31 janvier 2022 à 22h07

Cette contribution est portée par l'association Le Pradet Environnement

Document joint

Observation n°241 (Web)

Par CHRISTIAN VAUDAUX

Déposée le 31 janvier 2022 à 22h29

J'adresse ces observations, en qualité de Président du CIL de Sainte-Marguerite, qui regroupe environ 250 adhérents . Le quartier de Sainte Marguerite abrite environ 1100 pavillons et plus de 3000 habitants.

Ces observations confirment celles que j'ai déjà faites oralement lors de la réunion publique à La Garde le 11/01/2022.

Il est à noter que ce quartier de La Garde est actuellement relativement bien desservi par les lignes de bus (N° 39 au Nord , et les lignes 23 et 6 au sud) .

Par contre la liaison par bus pour le centre ville de La Garde (98) est très peu fréquente et surtout très longue. La liaison avec l'hôpital s'opère via des changement de ligne , ce qui accroît notablement le temps de transport (une bonne demi heure)

Dans la perspective du BHNS, qui prévoit la création de deux pôles multimodaux (la gare de La Garde au nord est et d'autre part la halte ferroviaire de Ste Musse au nord ouest) , et qui seront les arrêts du BHNS les plus accessibles depuis notre quartier, il sera indispensable de le relier de façon rapide et directe à ces deux futurs pôles particulièrement stratégiques, par des liaisons de bus directe et fréquente et bien sûr aussi par des voies en mode actif à développer.

c'est vraiment une condition absolument nécessaire pour l'attractivité de ces deux futures stations de BHNS pour les habitants du quartier !

En effet , quand on observe l'ensemble des stations desservant les différents quartier de la métropole, on s'aperçoit que notre quartier va se trouver relativement éloigné de ces deux futures stations "ste Musse" et "La gare de la Garde", par rapport aux autres zones à forte population situées sur le parcours du BHNS.

1)liaison bus :

il convient donc de penser d'ores et déjà à ces futurs liaisons de bus rapides, directes et fréquentes

reliant notre quartier et ceux contigus (à l'est le territoire couvert par le CIL du Pin de Galles, à l'ouest le quartier du cap brun et pouvoir les déployer et les rendre opérationnelles dès la mise en service de ces deux futures gares (et futurs arrêts du BHNS)

2) liaisons mode actifs

a-pour rejoindre la future halte routière de Sainte-Musse, les liaisons actuelles par piste cyclable sont très compliquées (nombreuses traversées de voie, itinéraire long et complexe) depuis notre quartier

il faudrait d'ores et déjà penser un nouvel itinéraire direct, rapide et sécurisé.

b-pour rejoindre la Gare de La Garde depuis notre quartier, il existe déjà une piste et un itinéraire cyclable jusqu'à la Gare, mais via Le Pradet, ce qui rallonge grandement le trajet à vélo et surtout qui exclut qu'on puisse rejoindre la gare à pied, par cet itinéraire trop long et pas agréable (une bonne partie emprunte la piste du littoral entre le pont de la clue et l'entrée ouest du pradet, cheminement parallèle à la D559, à très grand trafic)

C'est pourquoi le CIL de Sainte Marguerite a proposé, il y a plus de deux ans, à la commune de La Garde, d'étudier la faisabilité d'une liaison en mode doux, via une voie dédiée le long de l'Eygoutier, voie qui mesure seulement 1.4 km (entre le pont de la clue et la gare de la Garde et qui permettrait demain très facilement à un part des résidents de se rendre à pied ou à vélo à cette gare.

Nous pensons que seules des liaisons directes et rapides de ce type amèneront un part des résidents à basculer durablement vers les transports collectifs ou sur des modes de déplacements actifs

Il est à noter que la commune de La Garde est déjà très motivée pour réaliser rapidement ce projet de liaison en mode doux le long de l'Eygoutier , qui prend encore beaucoup plus de sens et de valeur avec l'arrivée du BHNS.

Nous espérons vivement que ce projet puisse se concrétiser à court terme de façon à ce que les résidents puissent déjà spontanément l'emprunter pour aller au centre-ville de La Garde (ou à la Gare sncf de La Garde)

Le Président du CIL de Sainte-Marguerite

C VAUDAUX

Observation n°242 (Web)

Par Toulon Var Déplacements Maurice Franceschi

Déposée le 31 janvier 2022 à 22h45

Relions rapidement les campus universitaire de Toulon et La Garde par un TCSP.

En 2006 cette liaison était prévue pour 2011 par Toulon Provence Méditerranée. Voir pièce jointe.

C'était la première tranche, prioritaire car ayant le plus de déplacements.

En 2022, 16 ans plus tard on nous demande d'attendre au moins 6 ans encore, jusqu'en 2028, sinon plus.

Depuis 2006 les emprises pour un site propre intégral étaient obtenues et les ouvrages d'art étaient réalisés. La création d'une voie de contournement à Saint Jean du Var était prévue. Voir plan pièce jointe.

TPM nous vantait 11 bonnes raisons pour la réalisation d'un tramway :

- de l'espace en plus pour les piétons et les cyclistes;
- un environnement respecté,
- un embellissement du cadre de vie,
- des moyens de transports plus complémentaire,
- un accès complet aux personnes à mobilité réduite,
- la rapidité des trajets,
- une régularité des horaires,
- une manière agréable de se déplacer,
- des centres-villes redynamisés,
- des nuisances sonores réduites,
- un service de plus grande qualité.

Tout était prêt pour que ce TCSP soit en service en 2011 (études, acquisition foncière).

- Pourquoi refaire des études et de nouvelles acquisition foncières ce qui augmente encore plus les délais et les dépenses ?

Il faut réaliser bien avant 2028 cette liaison que les citoyens de la Métropole (étudiants, travailleurs, consommateurs) attendent depuis trop longtemps.

Document joints

- [Document n°1](#)
- [Document n°2](#)

Observation n°243 (Web)

Anonyme

Déposée le 31 janvier 2022 à 23h09

Fonctionnaire territorial, je ne peux m'exprimer de manière nominative sans risque, mais il est de mon devoir de vous faire part de ma vive inquiétude concernant ce dossier que je connais bien.

La construction d'un transport en commun en site propre est une décision qui engage un territoire sur le long terme. Elle doit être le fruit d'une analyse approfondie et étayée qui n'a jamais été réalisée depuis 2005 et qui reste à mettre à jour. Acter le BHNS en avançant comme argument que c'est un projet validé par les citoyens ayant élu leur maire relève de la manipulation : le choix d'un mode de TCSP est une décision avant tout technique et non politique.

Ce choix doit reposer sur une adéquation entre le mode de transport proposé et les besoins en termes de capacité à moyen et long terme, mais également sur l'apport en terme d'image de marque pour le territoire. Une analyse comparative entre les solutions techniques aurait dû être un préalable à toute discussion sur les tracés et aux modalités de mise en œuvre. Elle n'a pas été faite sérieusement et affaibli le dossier techniquement, le rendant très incertain juridiquement. Cordialement.

Observation n°244 (Web)

Par Michel VANDENBROUCKE

Déposée le 31 janvier 2022 à 23h46

Le projet de TCSP pour un Bus à haut niveau de service proposé par Toulon Provence Méditerranée est plus que décevant, il est complètement inadapté à l'importance de l'agglomération toulonnaise. On a pu jusque là observer des améliorations au fil des ans du réseau Mistral dans sa conception classique, mais dont la modicité des ambitions ne permettait pas à une agglomération de cette taille de satisfaire à ses besoins de déplacement.

Je vais me limiter à quelques points particulièrement criards.

Le tracé dans sa partie ouest à partir de La Seyne outre qu'il va perturber des zones agricoles ou naturelles est beaucoup trop long pour satisfaire à un mode de transport que l'on annonce performant, et ce tracé risque d'être en plus fort coûteux à établir.

Il serait bien préférable de lui substituer un tracé direct depuis le port et la gare de la Seyne jusqu'à Bon Rencontre via la Pyrotechnie et Lagoubran.

Dans Toulon même le tracé le long des "Grands Boulevards" laisse la gare centrale de l'agglomération à l'écart, ce qui méprise le rôle de Pôle d'échange multimodal. Il conviendrait de modifier le parcours en faisant passer l'itinéraire par la rue Rageot de la Touche-la gare-l'avenue Vauban.

Enfin le site propre véritable sera absent sur près d'un tiers du parcours ce qui risque de perturber la régularité et la fiabilité de la ligne.

Je fais miennes les propositions des intervenants nombreux qui dans ce registre ont inscrit des doléances analogues et parmi eux les rédacteurs des suggestions exprimées aux numéros 175, 176 et 177.

Nous espérons que ces idées seront examinées et peut-être prises en compte (peut-être??...peut-être ...???)

Michel VANDENBROUCKE.Toulon.

Observation n°245 (Web)

Anonyme

Déposée le 31 janvier 2022 à 23h47

Je ne comprends pas pourquoi il y a eu si peu de publicité pour cette concertation.

Il n'y a pas eu d'affichage dans les rues, pas d'avis sur les écrans des autobus, sur le site internet du réseau Mistral pour toucher les usagers. J'en ai été informé par un article de journal et non par une communication officielle.

J'ai assisté à une réunion et j'ai été frappé que ce soit l'autorité décisionnaire qui distribue la parole et puisse ne pas répondre à toutes les questions. C'est peut-être le principe d'une concertation.

S'agit-il de consulter ? Auquel cas cela semble plutôt vain tant les décisions semblent avoir déjà été prises quant au choix du mode de transport et du tracé.

Je m'inquiète du choix d'un bus.

Je prends les bus du réseau Mistral pour travailler ou pour mes commissions. Je ne vois pas comment des automobilistes en viendraient à préférer un bus, même amélioré, à leur voiture.

On y est très secoué par les accélérations et les freinages.

Il faut parfois descendre au niveau de la route parceque le bus n'est pas arrêté assez près du trottoir, même quand les arrêts ont des quais surélevés (parfois il n'y a pas de trottoir du tout comme c'est le

cas à Bouzigues depuis des années pour préserver quatre places de parking voiture) : difficile quand on est âgé, avec une charette de courses ou fatigué d'une journée de travail.

On y est pressé au heures de pointe.

Il y en a moins pendant les vacances scolaires (comme si le réseau fonctionnait pour les écoliers et que les travailleurs n'étaient pas pris en considération).

Le BHNS modifierait ces inconvénients mais seulement sur son parcours, et encore il ne serait pas totalement en site propre.

Un tramway totalement en site propre me semble seul pouvoir convaincre un maximum d'automobilistes de renoncer à leur voiture (même électrique - polluante elle aussi).

Il devrait aussi desservir le maximum de population avec un minimum de correspondances.

Pourquoi le projet de parcours ne va pas à l'est jusqu'à la zone industrielle et la Grande Tourache ?

Pourquoi s'arrête-il à l'ouest à Bois sacré délaissant de nombreux quartiers de La Seyne sud et Six-Fours ? Les embouteillages du matin dans un sens et ceux du soir dans l'autre persisteront, je crois.

Je prends souvent le tramway à Nice et je ne comprends pas pourquoi nous n'en n'aurions pas ici.

Nice a aussi plusieurs gares de trains et est elle aussi ente mer et collines mais assure avec ses lignes de tramways un transport rapide et confortable.

Domage que des choix ambitieux ne soient pas faits, qu'une vraie priorité ne soit pas donnée aux transports publics.