

UN BHNS – DEUX BHNS, BONJOUR LES DÉGATS

supplément au Bulletin « la Rue on partage »
de l'association Toulon Var Déplacements n°78 octobre-décembre 2017

LE TRAMWAY LANCÉ DEPUIS 1975

Le concours lancé en 1975, par Marcel Cavaillé, secrétaire d'État aux Transports, pour réintroduire les tramways, sélectionne Toulon parmi 10 villes. Toulon présente une configuration qui nécessite de faire passer le maximum de passagers sur l'axe est-ouest, coïncé entre mer et montagne. La voiture étant reine, la priorité est alors donnée vers la fin des années 80 au Tunnel de Toulon. Pendant ce temps les grandes villes françaises réalisent leur première ligne de tramway.

LE TRAMWAY DECIDÉ DEPUIS 20 ANS

Enfin, en 1997, l'agglomération de Toulon fait le choix d'une ligne de tramway, confirmée par une déclaration d'utilité publique en l'an 2000, renouvelée en 2005 par le conseil communautaire présidé par Hubert FALCO.

Vingt après, cette ligne de TRAMWAY n'a pas été réalisée malgré des décisions qui ne sont pas des promesses. Le conseil communautaire de l'agglomération TPM, Toulon Provence Méditerranée, s'engage fin 2016 à remplacer le TRAMWAY par un BHNS, bus à haut niveau de service !

Toulon, dixième métropole, sera t-elle la seule des 25 grande villes * de France sans TRAMWAY ?

* https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_tramways_de_France



Extrait de « Le cœur de ma ville bat plus fort » TPM 2005

2016 : EFFACER LE TRAMWAY

En 2016, TPM met en œuvre son dessein de remplacer le TRAMWAY par un BHNS :

D'abord le bilan du plan de déplacements urbains, PDU 2005-2015, est adopté en niant l'existence du TRAMWAY.

Loi constitutionnelle de 2005

« Art. 6. - Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

« Art. 7. - Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement ».

En février 2016, le sénateur-président d'agglomération Monsieur Hubert FALCO dicte ses convictions lors d'un débat, improvisé entre deux délibérations : « Ce n'est pas la DUP qui a été pénalisée par le Tribunal administratif, mes chers collègues. Voilà la vérité. Je suis content de pouvoir vous la dire. Il semblait que l'on faisait des choses en dessous. Non ! Il n'y aura pas de tramway à Toulon. Il n'y aura pas de tramway sur le territoire de Toulon Provence Méditerranée parce que c'est la volonté des élus qui ont été élus. Si, en 2020 ou après, les majorités changent, vous changerez d'avis. Nous, nous ne changeons pas d'avis (sic). Il est basé sur la raison, sur des considérations techniques, sur des considérations réalistes. Je dis toujours la même chose depuis 2008 ».

En décembre 2016, un nouveau PDU 2015-2025 est adopté sans mode de transport avec 4 lignes à haut niveau de service ; sans les mots TRAMWAY ou BHNS.

Et, TPM lance une concertation pour la réalisation d'un BHNS en remplacement du précédent TCSP en vue d'une prochaine déclaration d'utilité publique du BusHNS.

TPM FACHÉ AVEC LES LOIS

TPM ne respecte pas la législation qui impose d'avoir réalisé un PCET, plan climat énergie territorial, à fin 2012 et un PCAET, plan climat Air énergie territorial, à fin 2015

L'agglomération de METZ agglomération de taille moyenne a choisi un BHNS et celle de Besançon un Tramway. Elle a rempli ses obligations et a publié ses indicateurs environnementaux dans son PCET de 2015 évaluant la consommation d'énergie et les émissions de GES, gaz à effet de serre et de polluants azotés avant et après la mise en service du BHNS Le Met' :

Emissions / an Consommation	Avant Le Met' (2012)	Depuis Le Met' (2014) (sans hypothèses de report)	Depuis Le Met' (2014) (avec hypothèses de report)
NOx (kg)	121 479	- 25 350	- 27 381
Particules fines (kg)	2 132	- 453	- 533
GES (T éq. CO ₂)	13 279	+ 193	- 629
Energie (MWh)	49 736	+ 723	- 2 410

Faute de PCAET toulonnais, l'association ACTEnergieS** qui n'a toujours pas été invité à une réunion de concertation pour l'élaboration du plan, a entrepris une étude d'estimation des impacts environnementaux de quatre scénarios comparatif deux à deux :

A) Une comparaison **BHNS-Petitram** qui reproduit celle qui figure dans la Notice Explicative de la DUP déposée en Préfecture. Ce scénario ne permet de transporter que 40 millions de personnes. La comparaison par TPM d'un BHNS avec un tramway réduit à une faible capacité de transport, dit « Petitram », est une hypothèse réductrice. En fait, une seconde ligne BHNS est-ouest sera nécessaire pour assurer l'objectif du PDU de transport de 52 millions de voyageurs ou bien réaliser enfin le TRAMWAY.

B) La comparaison **2BHNS-TRAMWAY**, pour transporter 52 M voyageurs conformément aux objectifs des PDU 2005-2015 ou 2015-2025.

** Actions Citoyennes pour une Transition Énergétique Solidaire.

L'étude ACTEnergieS évalue la consommation d'énergie, les émissions de GES, gaz à effet de serre et celles d'oxydes d'azote NOx à partir de données exprimées par million de km parcouru par les véhicules de la RMTT, Régie Mixte des Transports Toulonnais, par les bus diesel, les bus hybrides, les TCSP (BusHNS hybrides ou Tramways) et de celles des VL véhicules légers qui laissés au garage évitent de consommer de l'énergie et des émissions.

2025		
par Mkm	VL	Diesel
NOx kg	510	5800
GES T éqCO ₂	157	890
Energie Tep	51	290

Selon les hypothèses retenues, un bus diesel consomme 5,7 fois plus d'énergie qu'une VL et pollue 11 fois plus.

Cette étude estime que les TCSP introduits sur le réseau RMTT permettent de diminuer les consommations d'énergie et les émissions de GES et de polluant NOx comme exposé ci-dessous :

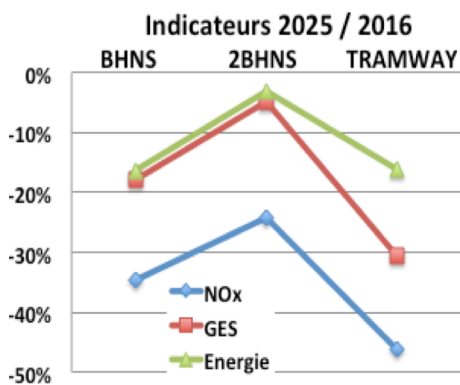
RMTT : TCSP	2016	BHNS	Petitram	2 BHNS	TRAMWAY
V voyageurs (millions)	29,2	DUP 40 Mvoy		PDU 52 Mvoy	
NOx en T	95	59	51	69	49
GES kTéqCO2	12	9	8	11	8
Energie kTep	3,8	3,0	2,8	3,5	3,0

En passant de 40 à 52 millions de personnes transportées, l'énergie consommée augmente ; cependant les bus continuent de polluer plus à la différence des tramways électriques.

Il convient d'analyser ces résultats au regard des objectifs environnementaux inscrits au PDU 2015-2025 de plus de 30 % de réduction de polluants NOx (40 % par rapport à 2007 diminué de 1 % l'an au PPA), de 16 % de réduction de consommation d'énergie et de 18 % de GES.

La comparaison, en pourcentage, des impacts en 2025 par rapport à 2016 sur le réseau RMTT est éloquent :

Les objectifs environnementaux sont juste atteints avec un premier BHNS mais ils ne le sont plus avec 2 BHNS alors



qu'ils le sont avec un TRAMWAY.

UN BHNS : D'UTILITÉ PUBLIQUE ?

TPM projette d'obtenir une DUP, déclaration d'utilité publique, pour commencer les travaux du BHNS.

Les aménagements prévus sur ce projet permettent l'exploitation de véhicules bi-articulés 24,5 m, dont le modèle définitif sera choisi par la CA TPM lors d'un appel d'offre spécifique.



EXEMPLE DE VEHICULE ARTICULE 24 M - PROJET METTIS-METZ (CREDIT PHOTO : © METZ METROPOLIS)

Le projet de la première ligne BHNS ne répond ni à l'objectif de capacité de transport du PDU de 52 millions voyageurs l'an, ni aux objectifs environnementaux affichés sauf peut être en énergie et GES car au début chaque BusHNS mis en service remplace deux ou trois bus.

Cette solution transitoire d'un seul BHNS est un leurre, une fausse bonne solution non durable.

2 BHNS : UN DESASTRE ENVIRONNEMENTAL

Une deuxième ligne BHNS d'Est en Ouest d'au moins 12 km serait nécessaire pour transporter 52 M voyageurs

En supposant que les deux lignes soient saturées, les 2 BHNS n'ont d'autre impact qu'une réduction insuffisante du polluant NOx de -25 % au lieu d'au moins -30%.

Quant au TRAMWAY il affiche les meilleures performances par rapport à 2 BHNS.

Qu'en est-il de la comparaison de 2 BHNS -35 km- avec une ligne de TRAMWAY -23 km- sur l'aire TPM avec le report des conducteurs de VL en voyageurs de TC. En tenant compte des émissions évitées par les voitures laissées au garage par chaque voyageur parcourant 4,9 km en moyenne par déplacement, les impacts environnementaux des TCSP sur l'aire TPM en 2025 sont les suivants :

TPM	BHNS	2 BHNS	TRAMWAY
NOx T	32	11,2	-8,9
GES kTéqCO2	0,6	-7,1	-10
Energie kTep	0,2	-2,3	-2,8

DEUX BHNS OU UN TRAMWAY ?

Un BHNS augmente les impacts sur TPM

2BHNS réduisent globalement l'énergie consommée (-2,3 mille Tep) et les GES gaz à effet de serre mais la pollution est néanmoins augmentée de 11,2 tonnes.

Le TRAMWAY réduit les impacts environnementaux grâce à la motricité électrique.

Le TRAMWAY offre aussi une solution durable car, plus tard, il suffit simplement d'allonger les rames pour augmenter le report modal des voitures vers les transports en commun.



UNE PREMIERE LIGNE BHNS UNE HÉRESIE, UNE GABEGIE

Une première ligne BHNS n'a pas d'avenir. Elle n'a pas de sens dans une grande métropole comme Toulon.

La première ligne s'impose de type TRAMWAY électrique.

En l'absence d'une nouvelle étude de phasage, l'étude du CETE de 2009 déconseille de réaliser un BHNS puis un TRAMWAY. Etude qui reste d'actualité.

Un BHNS est une fausse bonne solution, une solution TRANSITOIRE NON DURABLE, un leurre afin de tenter de satisfaire sur le papier les objectifs du PCAET, à court terme, sans réaliser l'objectif majeur du PDU d'augmenter de 80 % la fréquentation du réseau de transports en commun.

Un BHNS, deux BHNS ne répondent pas aux exigences.

Persévérer à ne pas faire un TRAMWAY fait perdurer les embouteillages et la pollution.

Persévérer est une perte de temps... et d'argent : le nôtre, le vôtre et celui de ceux qui paient la taxe de versement transport majorée pour améliorer les mobilités.

SEUL LE TRAMWAY ASSURE LES OBJECTIFS DU PDU