

# PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE



**DOSSIER  
DE CONCERTATION**

DÉCEMBRE 2021



# SOMMAIRE

<b>L'ESSENTIEL DU PROJET</b> .....	4	De Mayol à Pipady : un projet pour l'avenir de la Rade .....	26
<b>LE PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) MÉTROPOLITAIN</b> .....	5	La Seyne-sur-Mer : la dynamique de projets .....	27
Deux décisions fortes, un objectif clair : réaliser le projet .....	5	D'autres projets de transports majeurs qui viennent en complément des actions de TPM .....	28
Une précédente concertation en septembre 2016 .....	5	<b>PDU 2015-2025, UN CADRE STRATÉGIQUE POUR LA MOBILITÉ</b> .....	33
Un cadre institutionnel et législatif transformé .....	6	Au service des politiques publiques de déplacement ..	33
Le projet soumis à la concertation .....	7	Le PDU de TPM .....	34
<b>LA CONCERTATION</b> .....	10	<b>LE PROJET DE BHNS</b> .....	40
<b>GARANTIR LES MEILLEURES CONDITIONS DE LA CONCERTATION</b> .....	11	<b>OBJECTIFS</b> .....	41
Le cadre réglementaire de la concertation .....	11	<b>TRACÉ</b> .....	42
Les objectifs de la concertation .....	11	<b>ITINÉRAIRE</b> .....	44
Le dispositif de concertation déployé par TPM .....	12	<b>MODE ROUTIER</b> .....	47
 		<b>MATÉRIEL ROULANT</b> .....	48
<b>LE TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ</b> .....	16	<b>STATIONS</b> .....	50
<b>TPM, AUTORITÉ ORGANISATRICE DES MOBILITÉS ET PORTEUSE DU PROJET</b> .....	17	<b>NIVEAU DE SERVICE</b> .....	51
<b>TPM RELÈVE LE DÉFI DE L'ÉCOMOBILITÉ</b> .....	18	<b>RESTRUCTURATION DU RÉSEAU MISTRAL</b> .....	54
Une vision d'ensemble .....	18	<b>COÛTS ET CALENDRIER</b> .....	55
Une offre de transport diversifiée .....	19		
Demain, la Zone à Faibles Émissions (ZFE) .....	23		
<b>UN TERRITOIRE DE PROJETS</b> .....	24		
Chalucet, Montéty, La Loubière : un grand projet urbain au cœur de la Métropole .....	24		



## **L'ENQUÊTE MÉNAGE MOBILITÉ 2022 : UNE OPPORTUNITÉ POUR CONSOLIDER LES FUTURES ÉTUDES BHNS**

Tous les 10 ans en moyenne, une enquête par sondage portant sur les habitudes de déplacements, leurs motifs et leurs modes est conduite par TPM.

Cette enquête se fait à l'échelle du bassin de vie, donc au-delà du seul territoire de TPM afin de bien caractériser les différents flux de déplacements.

Elle est réalisée selon la méthode mise au point par le CEREMA, centre d'études de l'État, permettant de rendre les résultats comparables entre les diverses Métropoles françaises.

La dernière enquête menée par TPM date de 2008.

La pandémie de Covid a retardé la réalisation de la nouvelle enquête dont les résultats sont attendus en 2022.

**Ceux-ci permettront de nourrir les études techniques du projet BHNS et de préciser les caractéristiques du projet au regard des pratiques de déplacements les plus récentes.**

# L'ESSENTIEL DU PROJET



# LE PROJET DE BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) MÉTROPOLITAIN

## DEUX DÉCISIONS FORTES, UN OBJECTIF CLAIR : RÉALISER LE PROJET

La **première décision** repose sur la candidature de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) au quatrième appel à projets lancé par l'État en décembre 2020 dans le cadre de la loi « Grenelle 1 » et de la loi d'orientation des mobilités, qui a recueilli plus de 170 réponses.

Le Premier ministre a rendu public le 6 octobre 2021, la liste des projets retenus.

Celui de la Métropole Toulon Provence Méditerranée y figure avec la contribution maximale de l'État pour ce type de projet, soit 40 millions d'euros ;

La **deuxième décision** prise par le Conseil Métropolitain du 10 novembre 2021, a été d'organiser une concertation préalable dont il a défini les modalités. Ce présent dossier intervient précisément en application de cette décision.



Par ces deux décisions, TPM affirme sa volonté de concrétiser le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) dans les meilleurs délais pour répondre aux enjeux de mobilité métropolitains et aux défis de notre temps en matière environnementale.



## UNE PRÉCÉDENTE CONCERTATION EN SEPTEMBRE 2016

Bien qu'ayant reçu un avis favorable du public, le projet n'a pas été mené à son terme.

En effet, il est apparu entre-temps le besoin de conduire des études complémentaires pour améliorer l'insertion du site propre dans l'espace urbain et de confirmer les extensions du tracé vers la gare de La Pauline à La Garde et Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer.

L'actuel projet améliore celui précédemment présenté, en tenant compte des évolutions intervenues depuis :

- Évolution institutionnelle, avec la création de la Métropole,
- Évolution législative et réglementaire,
- Aménagements réalisés ou en cours, comme l'élargissement de l'A57, le développement de l'Hôpital Sainte-Musse, le développement du Technopôle de la Mer, les mutations de l'espace urbain de La Seyne-sur-Mer,
- Les réflexions complémentaires menées sur les interconnexions avec le futur RER Métropolitain,
- Extension du tracé aux deux extrémités Bois Sacré et la gare de La Pauline,
- Nouvelles perspectives technologiques pour le matériel roulant, notamment en matière d'énergie de motorisation.

# UN CADRE INSTITUTIONNEL ET LÉGISLATIF TRANSFORMÉ

La Communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée est devenue la Métropole Toulon Provence Méditerranée le 1<sup>er</sup> janvier 2018, lui conférant de nouvelles compétences et un rôle essentiel : engager un développement territorial concerté, harmonieux et prospectif pour les 20 prochaines années.

C'est dans ce cadre que TPM a élaboré son Projet Métropolitain, véritable feuille de route stratégique de son action.

Celui-ci précise clairement l'ambition métropolitaine en matière de déplacements : « proposer une offre de transports durables pour répondre à la diversité des besoins de mobilité » (Axe 2 / Ambition 2.6).

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités en intégrant les enjeux environnementaux qui nécessitent de se déplacer différemment et de réduire la dépendance à l'utilisation individuelle de l'automobile.

Elle renforce le rôle des Métropoles en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) et précise le soutien de l'État en faveur des transports collectifs et des modes actifs.

## EN CHIFFRES

13,4

Milliards d'euros  
mobilisés par l'État  
d'ici 2022

14,3

Milliards d'euros  
mobilisés par l'État  
d'ici 2023-2027

La Seyne-sur-Mer : le Port



Ollioulles : le Technopôle de la Mer



Toulon : quartier Chalucet



## LE PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION

Le projet de BHNS porté par TPM a vocation à renforcer les liens et les échanges entre l'Est et l'Ouest de la Métropole avec le centre-ville de Toulon.

Il vise à améliorer la qualité globale du réseau de transport en commun Mistral, afin de le rendre plus efficace encore et donc plus attractif, notamment grâce à un niveau de service renforcé :

- Un renforcement de l'accessibilité à tout public ;
- Une fréquence de passage élevée et régulée ;
- Une amplitude horaire élargie ;
- Des véhicules plus capacitaires et plus confortables ;
- Un renforcement du service embarqué ;
- Une information dynamique en station ;
- Une gestion centralisée des flux ;
- Un site propre protégé dédié sur plus de 70 % de l'itinéraire ;

Le parcours, qui s'étendra sur environ 26 kilomètres, reliera La Seyne-sur-Mer à l'Ouest, à La Garde à l'Est, en passant par les communes d'Ollioules, Toulon et La Valette-du-Var.

Le tracé du BHNS se développe de Bois Sacré sur la Commune de La Seyne-sur-Mer, puis rejoint la gare par deux itinéraires soit le quartier Berthe, soit un itinéraire plus direct par la RD 559.

Il dessert ensuite le Technopôle de la Mer à Ollioules après un franchissement de l'A50 puis gagne le centre-ville de Toulon en desservant les quartiers de La Beaucaire, Escaillon, Pont du Las, Villevieille. Il irrigue le cœur métropolitain (Gare, établissements culturels et universitaires, zone piétonne...) en passant sur les grands boulevards de Toulon puis emprunte les quartiers de Saint-Jean-du-Var, Font Pré et Sainte-Musse (Hôpital et future halte ferroviaire) en direction de La Coupiane à La Valette-du-Var.

Il se dirige ensuite vers la zone commerciale (passage devant l'Avenue 83, l'Université, Grand Var) jusqu'au carrefour des 4 Chemins où le tracé rejoint d'une part la gare de La Pauline et d'autre part le centre-ville de La Garde jusqu'à la gare-centre.

La Valette-du-Var : quartier La Coupiane



La Garde : Université





**TCSP et BHNS selon le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques)**

→ **TCSP - Transport en commun en site Propre**

Le terme caractérise un transport en commun évoluant sur une voie dédiée indépendamment du type de véhicules

→ **BHNS - Bus à Haut Niveau de Service**

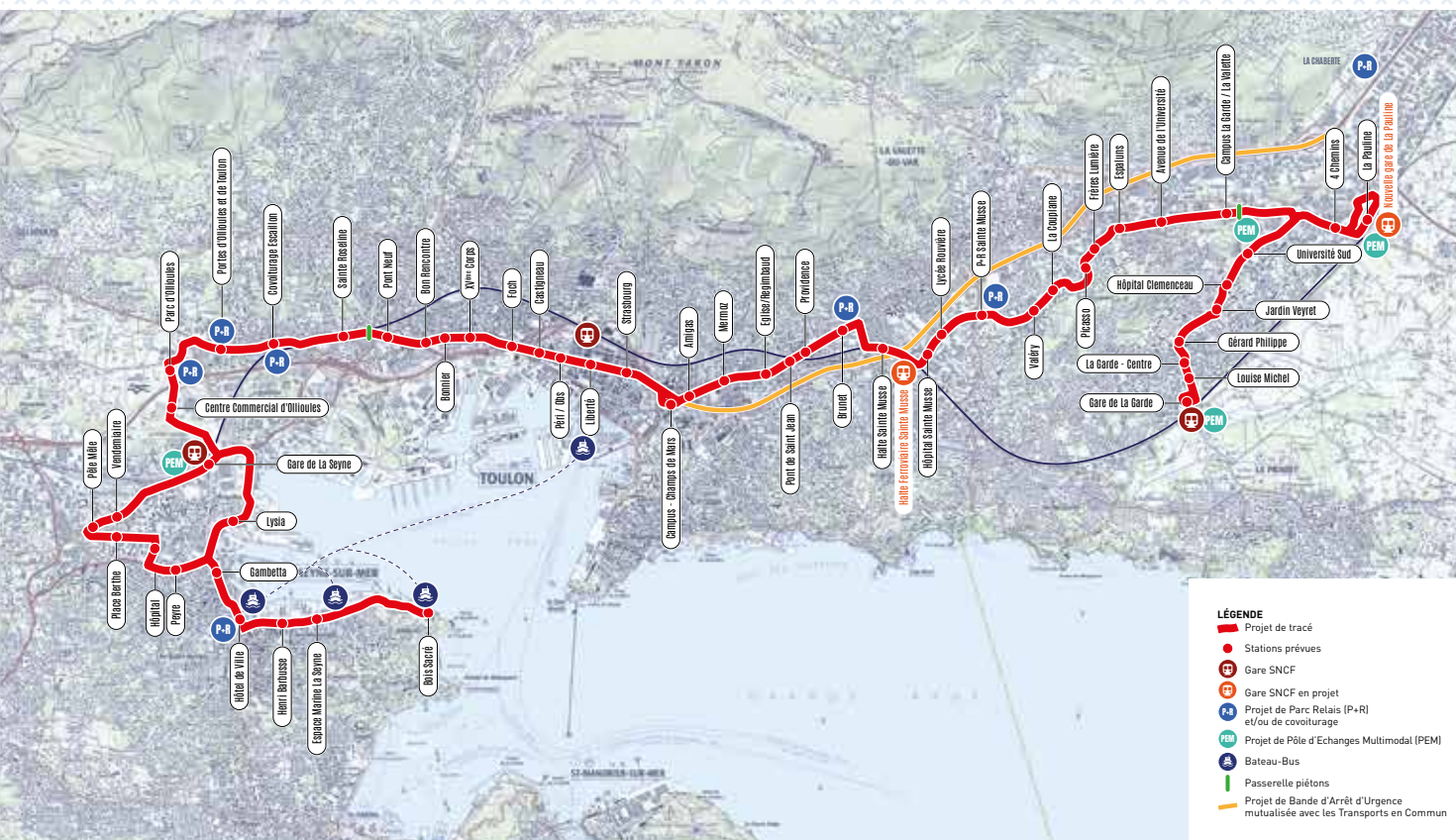
Il caractérise un service de transport en commun dont le niveau de service est le suivant :

- 70 % de l'infrastructure en site propre ;
- Des véhicules spécifiques ;
- Une image différente du reste du système classique de transport bien qu'intégrée avec celui-ci ;
- Le service doit présenter un respect des horaires d'accostage, une fréquence entre 5 et 10 minutes ainsi qu'une plage horaire élargie.

Au-delà de l'insertion d'un site propre sur plus de 70% du parcours, le projet comprend la requalification urbaine et paysagère de façades à façades des voiries empruntées par le BHNS, la construction d'un dépôt de bus et l'aménagement de parkings-relais et de parcs de co-voiturage.

La mise en service d'une première partie, déjà largement aménagée en terme de voie de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) entre la base terrestre du Technopôle de la Mer à Ollioules et l'université de Toulon (Campus de la Porte d'Italie) est envisagée dès 2024. Les aménagements existants recevront des équipements dynamiques de manière à augmenter le service aux voyageurs et les voiries de La Beaucaire à Villevieille seront réaménagées.





Le principe d'un tel projet est inscrit dans les documents directeurs de la Métropole, notamment le Plan de Déplacements Urbains qui préconise l'organisation de lignes structurantes à haut niveau de service.

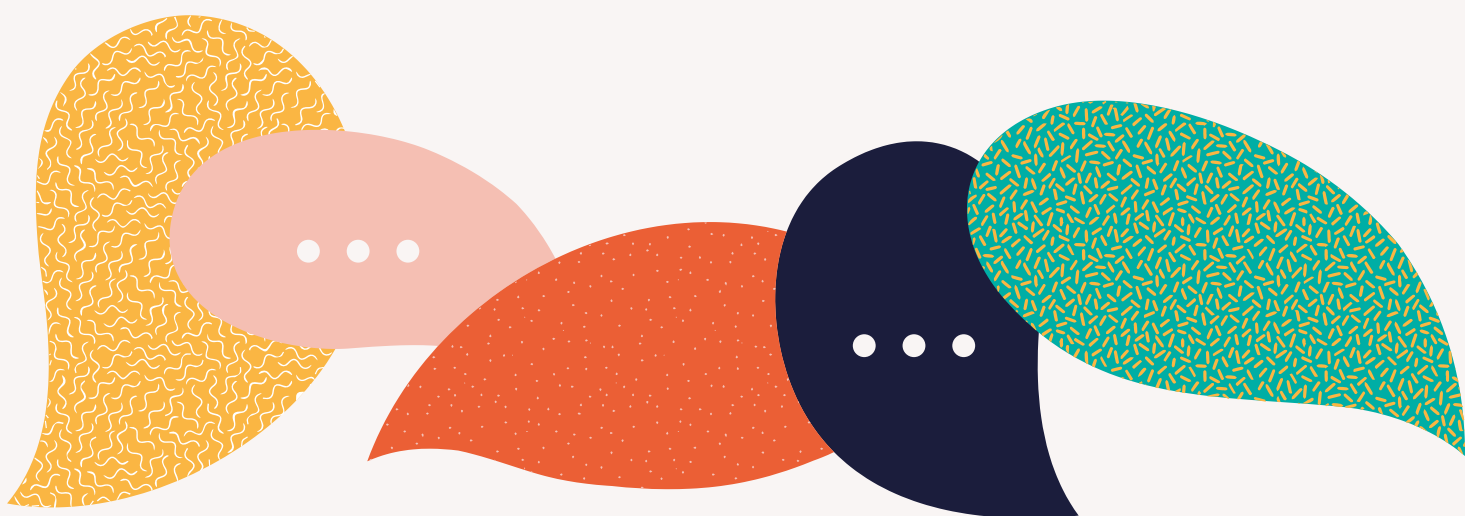
Les plans locaux d'urbanisme (PLU) des différentes communes concernées ont inscrit les emplacements réservés et les dispositions particulières permettant la mise en œuvre d'un TCSP sur l'essentiel du trajet, sauf sur les extensions dont les intentions sont introduites dans le présent projet.

La position et le nombre de stations, le mode d'insertion des circulations des bus dans certains quartiers comme à Saint-Jean-du-Var et La Coupiane, le passage en centre-ville de La Garde et de La Seyne-sur-mer, la place des vélos, seront des sujets mis au débat, sans que la liste soit exhaustive.



La concertation, qui se déroule du 15 décembre 2021 au 31 janvier 2022, a pour objectif de conforter l'opportunité du projet et son tracé pour partie modifié.

# LA CONCERTATION



# GARANTIR LES MEILLEURES CONDITIONS DE LA CONCERTATION

## LE CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION



TPM associe l'ensemble des acteurs concernés tout au long de la vie du projet et s'attache à susciter la participation la plus active possible. Le public est invité à exprimer son avis et ses propositions sur le projet exposé lors de la concertation.

**La concertation préalable, première étape d'information et de dialogue sur le projet de BHNS, se déroule du 15 décembre 2021 au 31 janvier 2022.** La concertation préalable liée au projet est organisée en application de l'article L103-2 du code de l'Urbanisme au titre du troisième alinéa concernant « les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement », ainsi que de l'article L121-15 du Code de l'Environnement.

À ce titre, il doit faire l'objet d'une concertation « associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées ».

La concertation publique a pour objectifs d'informer le public, de recueillir son avis et de répondre à ses interrogations sur le projet selon les caractéristiques envisagées à ce stade des études.

Les modalités d'une concertation publique relèvent de TPM, Maître d'Ouvrage, qui a la charge de les mettre en œuvre. Elles répondent aux principes et objectifs suivants :

- Assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, ses caractéristiques et ses conditions de réalisation ;
- Permettre au public de donner son avis sur le projet en lui laissant la possibilité de formuler ses observations et/ou ses propositions ;
- Identifier les pistes d'optimisation possibles.

## LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION



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

**Cette concertation portera donc sur :**

- L'opportunité du projet ;
- Le tracé ;
- L'insertion du site propre ;
- Les solutions intermodales entre le BHNS et les autres modes de transport, notamment le RER Métropolitain et le réseau Mistral ;
- La place des modes actifs, dont le vélo.

# LE DISPOSITIF DE CONCERTATION DÉPLOYÉ PAR TPM



## INFORMATION RÉGLEMENTAIRE

Les modalités de la concertation ont fait l'objet d'une délibération du Conseil Métropolitain le 10 novembre 2021.

À titre individuel (riverains, habitants ou salariés de l'aire d'étude, usagers du réseau Mistral...) ou collectif (associations, collectivités, chambres consulaires, services de l'État...), les parties prenantes sont invitées par TPM à formuler leurs remarques, commentaires, questions et avis sur le projet, à travers les différents moyens mis à leur disposition.

Durant cette période, les acteurs institutionnels et socio-économiques pourront être également consultés et invités à participer aux 5 réunions publiques.

Afin que chacun puisse s'approprier le projet, le dispositif repose sur une information complète, accessible, actualisée et pédagogique.

**La concertation engagée par TPM vise à donner la parole à toutes les parties prenantes intéressées par l'élaboration du projet de BHNS pour nourrir les études techniques qui seront conduites à son issue.**

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

Elle comprend des annonces légales dans les journaux et un affichage dans les lieux d'information du public des 5 villes et à l'Hôtel de la Métropole.



## L'INFORMATION DES MÉDIAS

Les médias officiant sur le territoire de la Métropole ont reçu un communiqué de Presse les informant du lancement et du déroulement de la concertation préalable du projet de BHNS.



## EXPOSITION DANS LES 5 VILLES CONCERNÉES PAR LE TRACÉ ET À L'HÔTEL DE LA MÉTROPOLE

Dans les 5 villes et à l'Hôtel de la Métropole, le public pourra trouver de l'information sur le projet et donner son avis à travers :

- Une exposition synthétique ;
- Un document de synthèse du projet ;
- Le dossier de concertation, en libre consultation ;
- Un registre papier permettant d'exprimer son avis.

### Où trouver l'exposition BHNS ?

- **La Valette-du-Var** : Hôtel de Ville - Place Général de Gaulle - 83160 La Valette-du-Var ;
- **Toulon** : Hall de l'Hôtel de la Métropole - 107, boulevard Henri Fabre - 83000 Toulon ;
- **Toulon** : Hôtel de Ville, Avenue de La République - 83000 Toulon ;
- **La Garde** : Hall de l'Hôtel de Ville - Rue Jean-Baptiste Lavène - 83130 La Garde ;
- **La Seyne-sur-Mer** : Hall de l'Hôtel de Ville - 20, quai Saturnin Fabre - 83500 La Seyne-sur-Mer ;
- **Ollioules** : Mairie Annexe - 2, place Marius Trotobas - 83190 Ollioules.



## ESPACE INTERNET DÉDIÉ

Un espace dédié sur le site internet de TPM permet de retrouver toutes les informations sur le projet et notamment :

- La présentation synthétique du projet ;
- L'agenda des réunions publiques ;
- Un formulaire en ligne permettant de donner son avis ;
- Une adresse postale pour écrire sur le sujet à Monsieur le Président de la Métropole TPM ;
- En téléchargement ;
  - Le dossier de concertation
  - Le document de synthèse
  - Les panneaux d'exposition
  - Les annonces légales
  - L'affiche d'information légale
  - La Délibération de TPM
  - Le communiqué de Presse

### Quelle est l'adresse de l'espace internet dédié à la concertation BHNS ?

- [metropoletpm.fr/concertation-bhns](http://metropoletpm.fr/concertation-bhns)



## UNE RÉUNION PUBLIQUE DANS CHAQUE COMMUNE

Une réunion publique sera programmée en présence des partenaires institutionnels de TPM dans chaque commune pour présenter le projet, entendre les avis du public et répondre, de façon directe, aux questions posées.

### Où se déroulent les réunions publiques ?

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

**Port du masque obligatoire / Respect des gestes barrières / Accès soumis au Pass Sanitaire**



## COMMENT DONNER SON AVIS ?

Chacun pourra exprimer son avis à travers différents moyens :

- Sur le Registre à l'accueil des 5 réunions publiques ;
- Sur le Registre dans les expositions dans les 5 communes et à l'Hôtel de la Métropole ;
- Sur le registre en ligne dans l'espace internet dédié au projet et via un formulaire en ligne : **[metropletpm.fr/concertation-bhns](https://metropletpm.fr/concertation-bhns)** ;
- Par courriel à l'adresse suivante : **[concertation-bhns@metropletpm.fr](mailto:concertation-bhns@metropletpm.fr)** ;
- Par courrier postal à l'adresse suivante :  
*Métropole Toulon Provence Méditerranée  
Monsieur le Président  
Concertation BHNS,  
107 boulevard Henri Fabre - CS 30536  
83041 Toulon Cedex 9.*



## LES ENGAGEMENTS DE TPM : ÉCOUTE ET DIALOGUE

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

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

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

Elle apportera des réponses claires et argumentées aux questions posées.

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



## LES SUITES DE LA CONCERTATION

Un bilan sera dressé à l'issue de cette phase réglementaire de concertation.

Ce document reprendra tous les éléments inhérents à la concertation (objectifs et modalités de la concertation, ensemble des avis exprimés, synthèse des avis, position des acteurs et partenaires, suites à donner...).

**Le bilan de concertation sera soumis à l'approbation des instances de TPM et sera utilisé pour réaliser la suite des études de conception en vue de l'élaboration du dossier d'enquête publique. Il sera rendu public et soumis à l'assemblée délibérante.**

# LE TERRITOIRE ET LA MOBILITÉ





# TPM, AUTORITÉ ORGANISATRICE DES MOBILITÉS ET PORTEUSE DU PROJET

## LA MÉTROPOLE AUJOURD'HUI

Créée en 2002 sous forme d'une communauté d'agglomération, Toulon Provence Méditerranée (TPM) s'est transformée en Métropole le 1<sup>er</sup> janvier 2018. Elle regroupe aujourd'hui une population de plus de 440.000 habitants répartis sur 12 communes.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a renforcé les responsabilités des métropoles en matière d'organisation des mobilités, dans toutes leur diversité et selon leurs impacts sociaux et environnementaux.

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), met en œuvre une politique de mobilité volontariste qui accompagne les nombreuses évolutions territoriales de ces 20 dernières années, en termes de démographie, d'urbanisation, de développement économique et de déplacements.

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

Cette politique, dont les grands axes sont inscrits dans le Plan de Déplacements Urbains 2015-2025, est non seulement un levier de développement, d'attractivité et de qualité de vie mais également une réponse adaptée à la demande croissante de mobilité en privilégiant des modes de déplacements qui ont le plus faible impact possible sur l'environnement.

Pour y parvenir, TPM transforme en continu l'offre de service de son réseau de transport en commun Mistral en choisissant des modes performants, innovants, souples, raisonnés et adaptés aux caractéristiques géographiques du territoire, tels le transport maritime ou le projet de BHNS.

## VERS L'ÉLARGISSEMENT DE LA MÉTROPOLE À L'EST

La Communauté de Communes de la Vallée du Gapeau et la Métropole Toulon Provence Méditerranée ont acté leur volonté de fusionner par deux délibérations prises respectivement les 23 et 25 mars 2021.

Un premier comité de pilotage s'est tenu pour engager le processus qui prendra plusieurs années. La Communauté de communes, dont le siège se situe à Solliès-Pont, regroupe 5 communes : Belgentier, La Farlède, Solliès-Pont, Solliès-Toucas, Solliès-Ville.

Elle représente une population de 31 287 habitants répartie sur une superficie de 83,6 km<sup>2</sup>.

- 57 % de ses actifs travaillent sur le territoire de TPM, en particulier à La Valette-du-Var, La Garde et Le Pradet.
- 41 % des scolaires étudient sur TPM
- 78.000 déplacements quotidiens sont effectués entre la Vallée du Gapeau et TPM, soit le flux le plus important hors TPM<sup>1</sup>

1 : Chiffres Enquête ménage déplacement 2008

### Les 12 communes membre de TPM

CARQUEIRANNE  
LA CRAU  
LA GARDE  
HYÈRES LES PALMIERS  
OLLIOULES  
LE PRADET  
LE REVEST-LES-EAUX  
SAINT-MANDRIER-SUR-MER  
LA SEYNE-SUR-MER  
SIX-FOURS-LES-PLAGES  
TOULON  
LA VALETTE-DU-VAR

# TPM RELÈVE LE DÉFI DE L'ÉCOMOBILITÉ

## UNE VISION D'ENSEMBLE

La politique de mobilité métropolitaine a pour objectif de développer une offre de déplacements durable et diversifiée en renforçant le réseau de transport en commun terrestre et maritime Mistral, en favorisant les mobilités actives, notamment le vélo, et afin de réduire l'usage individuel de la voiture.

Actuellement, 90% des déplacements des habitants de TPM se font à l'intérieur de la Métropole, organisée de façon multipolaire autour de trois pôles urbains majeurs : Toulon, La Seyne-sur-Mer et Hyères-Les-Palmiers.

Toulon représente 39% de la population de la Métropole et 45% des emplois. La ville est la première destination de TPM.

Le réseau Mistral y occupe une place centrale et constitue l'armature du système de déplacements collectifs métropolitains. Il évolue régulièrement sous l'impulsion de TPM et de son délégataire, au gré des évolutions du territoire et de l'évolution des fréquentations ou déplacements des pôles générateurs de voyages, afin de répondre au mieux aux demandes. Aujourd'hui la demande croissante en mobilité rend nécessaire une évolution plus importante du réseau en s'appuyant sur les interconnexions avec les autres modes de transports, que cela soit le rail, la mer ou le réseau d'itinéraires cyclables via des pôles d'échanges, et en facilitant l'accès des automobilistes au réseau de transport en commun.

L'enjeu ici est de connecter l'offre de transports en commun urbains et péri-urbains et de renforcer les fonctions d'intermodalité des pôles d'échanges ainsi que leur niveau de services, en lien avec l'action de SNCF Réseau qui engage l'optimisation indispensable de la circulation des trains TER.

La modernisation des parcs de stationnement et la mise en œuvre d'une offre complémentaire associée au déploiement d'une billettique interopérable, facilitent les interconnexions et la fluidité des déplacements à l'échelle de la Métropole.



# UNE OFFRE DE TRANSPORT DIVERSIFIÉE

## LE RÉSEAU MISTRAL

Mistral, le réseau de transport en commun de la Métropole, est utilisé quotidiennement par près de 150.000 voyageurs. Il accueille 33 millions de voyageurs chaque année, dont 40% sont concentrés sur 4 lignes de bus.

La fréquentation connaît une hausse régulière passant de 18 à 32 millions en 15 ans. 2018 a connu une croissance de 700.000 voyages.

Les données des années suivantes sont plus délicates à interpréter du fait de la pandémie de Covid mais la progression s'est poursuivie.

**TPM se fixe un objectif de 40 millions de voyageurs pour 2025.**

Le réseau Mistral est composé de 62 lignes principales terrestres et 10 maritimes, ce qui est une particularité.

2,9 millions de voyages sont assurés par les 23 bateaux des lignes maritimes soit près de 10 % des voyages ; il s'agit d'une véritable alternative au transport terrestre.

Il s'étend sur les 12 communes de la Métropole et comprend 2.158 points d'arrêt.

La progression de ces résultats est en grande partie due à une tarification avantageuse : un titre unique à 1,40€, sur les 12 communes, quel que soit le parcours, à l'unité ou 1€ par carte de 10 mais également une faculté du réseau qui s'adapte à la demande, comme la création de la ligne U en 2014 comptabilisant aujourd'hui plus de 1,7 million de voyages.

**Le réseau Mistral l'un des moins cher de France qui sait s'adapter à la demande.**

Le parc de véhicules et de bateaux a été modernisé. Près de la moitié des 317 bus et 2 des 23 bateaux-bus en circulation sont des véhicules propres, hybride, à gaz ou électrique.

**Le réseau Mistral est le 2ème réseau le plus propre de France.**

**Aujourd'hui, avec les autres modes de transport en commun, ce sont 39 millions de voyageurs qui se déplacent sur le territoire.**





## **BATEAU-BUS MISTRAL : UN RÉSEAU UNIQUE EN FRANCE**

**Le réseau de transport maritime de TPM est le 1<sup>er</sup> réseau de bateau-bus de France avec 2,9 millions de voyages en 2019.**

Il dispose de nombreux atouts : un site propre naturel remarquable, des itinéraires directs et des temps de parcours réellement compétitifs par rapport aux modes routiers.

Deux types de liaisons maritimes sont proposés sur le territoire : des lignes dans la petite rade et des lignes permettant d'assurer la continuité territoriale vers les îles de Porquerolles, Port-Cros et Le Levant à Hyères.



## **UN MAILLAGE DE PARCS RELAIS ET DE PARCS DE COVOITURAGE**

La compétence de TPM en matière de parcs et aires de stationnement s'est élargie avec la création de la Métropole.

La gestion hiérarchisée du stationnement, adossée à une politique et une réglementation du stationnement métropolitain, a ainsi été mise en place.

Pour faciliter les échanges entre modes de déplacements et encourager le co-voiturage, TPM développe un dispositif de parkings connectés aux transports en commun en bus, en bateau ou en train, tant sur le volet transport que tarifaire. Certains sont déjà en service.

La Métropole, qui propose actuellement 4.000 places dans ses parcs, développe son offre pour la porter à 5.500 places.



## LA POLITIQUE EN FAVEUR DU VÉLO

Le réseau des pistes et bandes cyclables a fait l'objet d'un investissement continu de la part de TPM qui l'a porté à 308 km, soit une progression de 250 % depuis 2015. Il sera étendu d'une centaine de kilomètres à l'horizon 2025 et complété par plus de 3.000 places de stationnement vélos, des « parkings » couverts et des vélo-box sécurisés accessibles 24h/24 et 7j/7.

Au-delà des pistes cyclables déjà aménagées, la Métropole s'attache à développer en complément des autres modes de transports alternatifs à la voiture, des itinéraires cyclables privilégiés permettant la circulation des cycles sur des voies apaisées.



## TÉLÉPHÉRIQUE DU FARON : UN LIEN ENTRE LA MER ET LA MONTAGNE

Le téléphérique du Faron est unique dans le sud de la France. Il permet aux Toulonnais ainsi qu'aux nombreux touristes d'accéder du pied de la montagne au sommet à environ 584 mètres d'altitude. Chaque année, il transporte 90.000 voyageurs, complétant ainsi l'offre de transport en commun de la Métropole.

## LE RÉSEAU RÉGIONAL ZOU !

Les lignes interurbaines du réseau de transport en commun régional de la Région Sud (ZOU !) connectent TPM avec ses territoires voisins.

16 lignes régulières traversent la métropole en proposant plus de 200 arrêts.



## LE RÉSEAU FERROVIAIRE

Le réseau ferroviaire connecte TPM aux autres grandes Métropoles régionales. Avec ses 8 gares et haltes présentes sur le territoire (dont une en cours de réalisation à Sainte-Musse), il est appelé à jouer un rôle essentiel dans le mix-mobilité souhaité par TPM, rendant possible la création d'un « RER Métropolitain » à haut niveau de service. Chaque année, 5.300.000 voyageurs empruntent le train sur le territoire.



## LA MAISON DE LA MOBILITÉ

Inaugurée en juin 2019, la Maison de la Mobilité TPM est un lieu unique d'information et d'accompagnement en termes de déplacements : transports en commun, vélo, marche à pied, train, transport aérien, covoiturage, stationnement...

Situés en plein centre-ville de Toulon, les agents d'accueil de la Maison de la Mobilité renseignent le public et proposent des solutions adaptées sur les moyens de transports existants sur la Métropole, les modes alternatifs à la voiture, les dispositifs d'aides aux déplacements... Une permanence du réseau Mistral est également ouverte sur place.

**La mobilité au sein de la Métropole est donc multiple et complémentaire.**

**La politique de développement des déplacements urbains développée dans le PDU et mise en œuvre par la Métropole s'attache à présenter une alternative collective adaptée au territoire et à ses mutations urbaines.**

## DEMAIN, LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)

La ZFE (Zone à Faibles Émissions) a pour objectif de réduire la pollution atmosphérique générée par le secteur des transports dans les centres urbains denses en faisant respecter les valeurs limites d'émission, déterminées par la réglementation européenne en matière de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et de particules fines.

Elle met donc en œuvre, sur un périmètre donné et bien identifié, des dispositions permettant concrètement d'améliorer la qualité de l'air, tout en ayant le souci de conserver une activité normale pour les usagers du territoire (résidents, livraison, touristes...).

**Le Ministère de la Transition écologique et solidaire impose aux collectivités de plus de 150.000 habitants la création d'une ZFE.**

Plus de 220 ZFE existent déjà en Europe. En France, la ville de Paris et les Métropoles du Grand Paris et de Grenoble en possèdent une.

TPM a répondu à un appel à projet proposé par l'ADEME qui l'accompagne dans la préfiguration de la ZFE et l'identification des conditions de sa réussite. Une phase de diagnostic préalable est nécessaire afin de définir le périmètre, les enjeux et les modalités de mises en œuvre.

La ZFE de TPM sera déployée à l'échéance prévue par la loi, en 2023 en cohérence avec le renforcement du réseau et du service du transport collectif dont le BHNS est une composante.



# UN TERRITOIRE DE PROJETS

De nombreuses réalisations récentes ou en cours, transforment le paysage urbain et renforcent l'attractivité de la Métropole.

Elles participent à la croissance des besoins de déplacements et montrent la nécessité d'adapter régulièrement l'offre en mobilité, tant dans son volume que dans sa géométrie.

## CHALUCET, MONTÉTY, LA LOUBIÈRE : UN GRAND PROJET URBAIN AU CŒUR DE LA MÉTROPOLE

La Métropole s'appuie sur le rayonnement de la gare de Toulon pour intensifier le développement économique et urbain du cœur métropolitain. Celle-ci présente des fonctions de pôle d'échanges multimodal (train – réseau Mistral – réseau Zou ! – piste cyclable) et une fréquentation en croissance régulière de 4 millions de passagers par an.

Autour de la gare de Toulon, un programme d'envergure métropolitaine est en cours pour équilibrer le développement économique entre l'Ouest, le centre et l'Est de la Métropole.

### CHALUCET : LE NOUVEAU QUARTIER DE LA CRÉATIVITÉ ET DE LA CONNAISSANCE

Le nouveau quartier de la Créativité et de la Connaissance à Chalucet, autour du jardin Alexandre 1<sup>er</sup> agrandi et mis en valeur pour l'occasion, a accueilli ses premiers étudiants et ses entrepreneurs à l'automne 2019 dans différents établissements :

- L'École Supérieure d'Art et de Design TPM ;
- L'École supérieure internationale de management Kedge Business School ;
- L'École d'architecture d'intérieur et de design à rayonnement international Camondo Méditerranée ;
- Le Conservatoire National des Arts et Métiers (CNAM) ;
- L'agence de développement économique TVT Innovation.

Avec l'ouverture de Chalucet, ce sont près de 1.300 nouveaux étudiants qui rejoignent le cœur de ville.

Quartier Chalucet et ses établissements universitaires, situés sur le tracé du BHNS







## MONTÉTY : LA FORMATION DES PROFESSIONNELS DE SANTÉ EN TÊTE

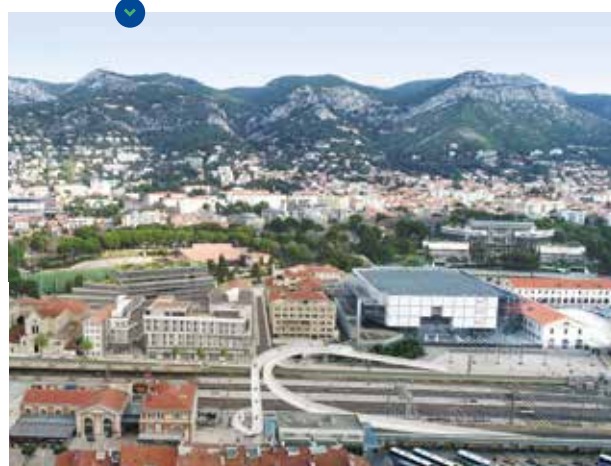
Dans le secteur de Montéty, au nord de la voie ferrée, l'Institut de Formation Public Varois des Professions de Santé s'implantera dès 2022.

Le projet répond à un double objectif : installer des filières d'enseignement paramédical au plus près des hôpitaux civils et militaires, et regrouper dans un même lieu de nombreuses disciplines, formant l'une des plus grandes écoles de France avec ses 2.700 étudiants.

Le projet prévoit également la création d'une résidence hôtelière étudiante de nouvelle génération, un hôtel et des espaces de coworking. Une centaine de places de stationnement seront aménagées dans le quartier et 650 sur le parking du Zénith.

**Le « Pont des Arts »**, passerelle de franchissement des voies ferrées accessible aux piétons et aux modes doux, reliera le quartier Montéty au pôle d'échanges multimodal de la Gare, au centre-ville et au Campus.

*Le Pont des Arts au niveau de la gare de Toulon*



## LA LOUBIÈRE REVERDIT

La réalisation d'un parc paysager de 16.000 m<sup>2</sup> sur l'ancienne friche industrielle de La Loubière s'inscrit en cohérence avec cette vaste opération.

*Parc paysager de La Loubière*



# DE MAYOL À PIPADY : UN PROJET POUR L'AVENIR DE LA RADE



D'envergure exceptionnelle, le projet a pour objet de réinventer les interactions entre la ville et la mer depuis le stade Mayol jusqu'à la plage de Pipady située au niveau de la Tour Royale.

Une étude de conception urbaine et paysagère lancée en 2019 a permis de retenir un projet global d'aménagement sur 44 ha de terrain et 2,4 km de front de mer.

Dès l'été 2019, le mur d'enceinte nord de l'arsenal du Mourillon fut démoli et un jardin provisoire créé, première étape de ce programme ambitieux.

Cet espace urbain sera remodelé autour de trois principes d'aménagement :

- L'ouverture de Toulon sur la rade : renaturation, reconnexion et redynamisation ;
- L'innovation au service du quartier : mobilité décarbonée, nouveau front maritime, énergies innovantes, réponse aux problématiques environnementales ;
- L'adaptabilité et l'évolutivité : répondre aux nouvelles aspirations et à la mixité des usages.

# LA SEYNE-SUR-MER : LA DYNAMIQUE DE PROJETS

## LE NOUVEAU PROGRAMME NATIONAL DE RÉNOVATION URBAINE (NPRU) POUR TRANSFORMER LE CENTRE-VILLE

Ce nouveau programme s'attachera, durant 4 ans, avec l'appui d'une concession d'aménagement, à changer le visage du centre-ville de La Seyne-sur-Mer : piétonnisation, stationnement, aide aux commerçants, propriétaires, bailleurs, lutte contre l'insalubrité, valorisation des services existants et nouveaux services, place plus grande de l'art et la nature en ville, modes de déplacement, circulation et liaison entre les places publiques. Une prochaine concertation doit être engagée sur le sujet par la Ville.

## LE PROJET DU PONT POUR LIBÉRER LE PORT DU TRAFIC ROUTIER

Ce projet, actuellement en réflexion, enjambrerait la passe sur environ 30 mètres entre le quai de la Marine et le parc de la Navale. Il libérerait le port d'une grande partie de son trafic routier (18.000 voitures/jour). Le BHNS arrivant par l'avenue Gambetta, passerait devant le parvis de la Mairie.

## LA RÉHABILITATION DE LA CORNICHE DE TAMARIS

Comptant parmi les paysages remarquables de la Métropole, la corniche de Tamaris fait l'objet d'un important programme de réaménagement de 30 millions d'euros financés par TPM.

Celui-ci part de l'Atelier Mécanique (corniche Giovannini), passe par Balaguier (corniche Bonaparte), le port du Manteau et Tamaris (corniche Pompidou) jusqu'aux Sablettes sur environ 4,7 km.

Le projet vise d'ici 2025 à requalifier et embellir en profondeur tous les espaces et à repenser les usages de mobilité en réduisant l'empreinte de la voiture au profit de la marche à pied, du vélo et du transport en commun.



# D'AUTRES PROJETS DE TRANSPORTS MAJEURS QUI VIENNENT EN COMPLÉMENT DES ACTIONS DE TPM

## LA TRAVERSÉE AUTOROUTIÈRE DE TOULON DEVIENT PLUS URBAINE

Entamée il y a 25 ans, elle s'achève avec les travaux d'élargissement de la sortie Est (A57) qui devraient se terminer en 2025. Les transports en commun font partie intégrante du projet.

Déjà, les mises en service du premier tube (2003) puis du second (2013) ont contribué à pacifier la circulation en surface, réduire les conflits d'usages et améliorer les vitesses moyennes de circulation en transports en commun dans le centre de Toulon. La vitesse commerciale des bus, après avoir chuté à moins de 14km/h, atteint désormais 17km/h. En 2025, la bande d'arrêt d'urgence de l'A57 en cours d'élargissement sera **amenagée à la circulation des transports en commun dans les deux sens de circulation, entre les échangeurs de Benoît Malon et Pierre Ronde.**

Lorsque le trafic sera dense, les transports en commun basculeront sur cette voie réservée afin de permettre le maintien de leur vitesse commerciale.

Ces travaux s'accompagnent de la création d'un arrêt de bus sur l'A57, en interconnexion avec le Pôle d'Échanges Multimodal de Saint-Musse, composé de l'interconnexion BHNS et halte ferroviaire TER de Sainte-Musse.

Dans une volonté de mobilité durable, de nouvelles passerelles permettant aux riverains de mieux circuler de part et d'autre de l'autoroute seront créées, tout comme des protections phoniques.



## LA CRÉATION D'UNE LIGNE FERROVIAIRE NOUVELLE ENTRE MARSEILLE ET NICE

Le Gouvernement a proposé de retenir l'intégralité de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et de phaser sa réalisation en 4 étapes.

Les phases 1 et 2 concernent essentiellement l'amélioration de la ligne existante en traitant notamment les nœuds ferroviaires des trois Métropoles de Marseille, Nice et Toulon.

Ces phases renforcent la robustesse du réseau et sa capacité. Elles concernent directement le fonctionnement des TER qui verront leur fréquence multipliée par 2 ou par 4.

Les phases 3 et 4 concernent plutôt le volet de la grande vitesse et la création d'une ligne entièrement nouvelle entre Le Muy et Nice.

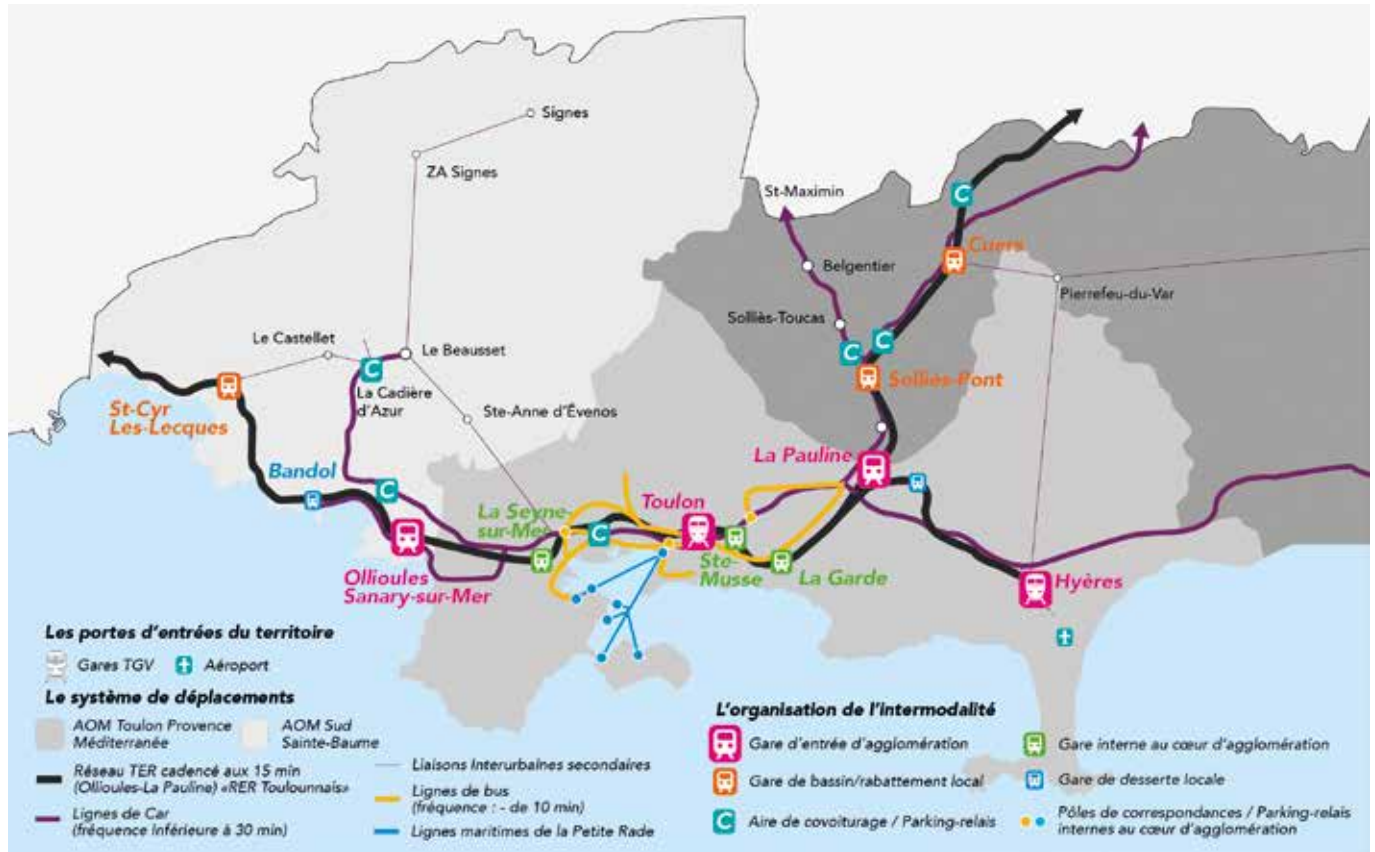
Les deux premières phases ont déjà fait l'objet d'une concertation et vont être soumises à enquête publique au début de l'année 2022 pour une mise en service à l'horizon 2028.

### Le Projet de LNPCA - Source SNCF Réseau



Projet LNPCA (Source : SNCF Réseau)

## LA CRÉATION D'UN « RER MÉTROPOLITAIN »



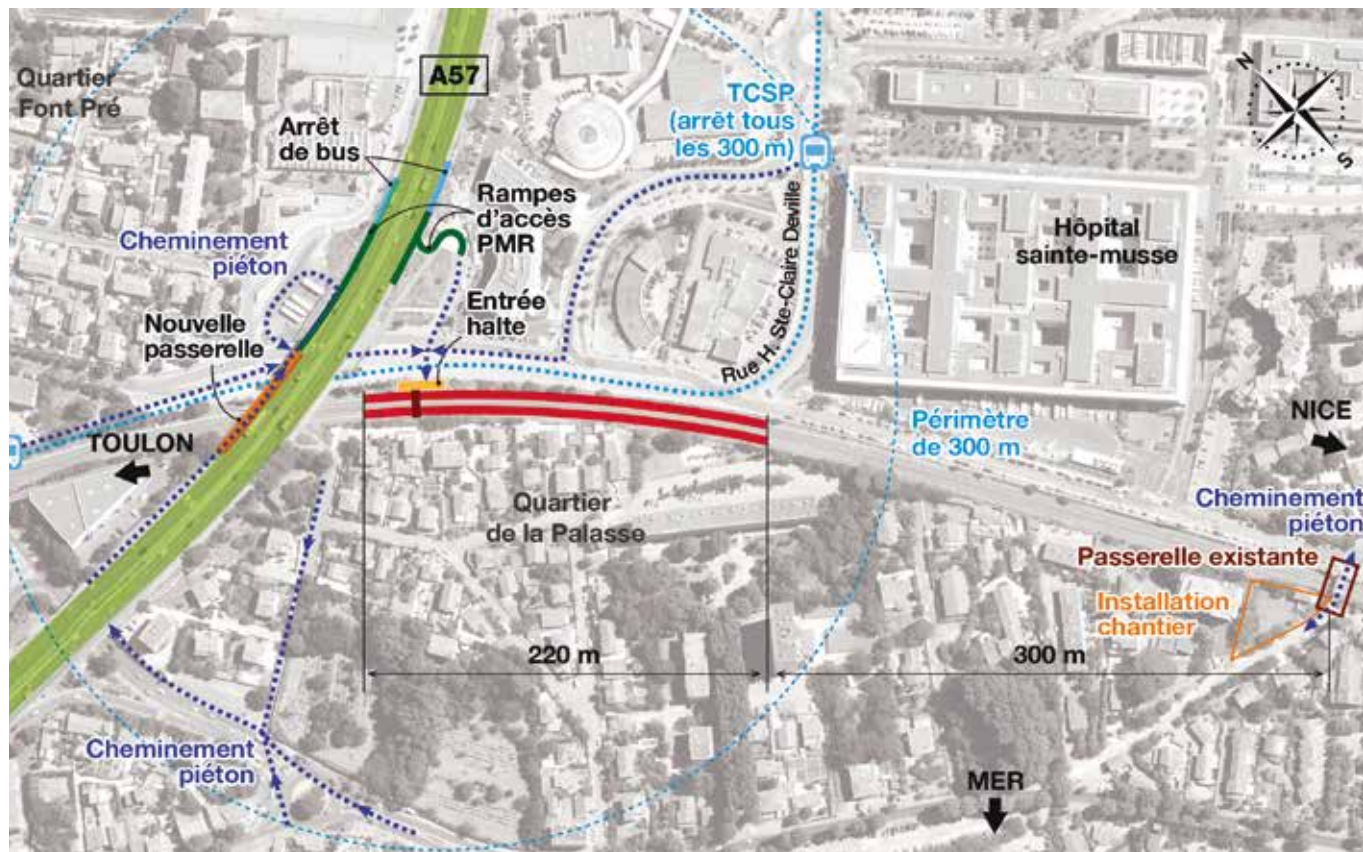
La livraison des aménagements en phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) permettent le déploiement d'une offre de transport en train cadencée et de proximité : **c'est le projet de « RER Métropolitain ».**

Cela consiste en une desserte cadencée centrée sur Toulon entre toutes les gares et haltes ferroviaires situées sur la ligne, depuis Saint-Cyr-sur-Mer à l'Ouest et Carnoules ou Hyères à l'Est.

Sur le territoire de la Métropole, deux sites feront l'objet d'importants travaux.

- Le premier est sur le territoire de Toulon, à proximité de l'Hôpital Sainte-Musse, où sera créée une halte ferroviaire ;
- Le second se situe à La Garde, à la gare de La Pauline qui sera profondément remaniée pour faciliter la bifurcation des trains vers Hyères.

## LA HALTE FERROVIAIRE DE SAINTE-MUSSE



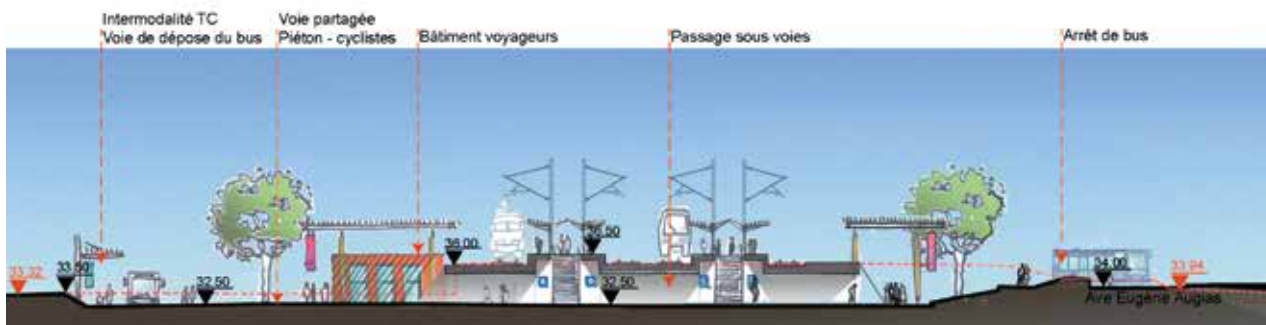
La halte de Sainte-Musse constituera la seconde gare de Toulon devenant un Pôle d'Échanges dans un quartier en pleine expansion où se situent des acteurs générateurs de trafic à vocation métropolitaine voire départementale.

Elle se situera le long de la rue André Blondel, à l'Est de l'autoroute A57. Elle présentera une interconnexion forte avec le futur BHNS sur la rue André Blondel, l'arrêt de bus/car sur l'A57, la piste cyclable et les cheminements piétons notamment en accessibilité jusque l'hôpital Sainte-Musse.

Les travaux sont prévus durant l'année 2022.

La fréquentation globale de la gare de Sainte-Musse est estimée à 119.000 voyageurs annuels.





## LA TRANSFORMATION DE LA GARE DE LA PAULINE ET LA CRÉATION D'UN PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL (P.E.M.)

C'est à la gare de La Pauline, à La Garde, que se fait la bifurcation des trains vers Hyères.

Pour le moment celle-ci se fait « à plat », obligeant un cisaillement de la ligne Marseille-Vintimille par les trains allant vers Hyères. Pour augmenter la capacité de ce nœud ferroviaire, il convient d'organiser une bifurcation dénivelée. La voie Toulon vers Hyères passera donc en souterrain sous les deux voies actuelles.

Pour éviter que les TER ne ralentissent ou bloquent les trains plus rapides (TGV ou fret), il sera créé deux voies supplémentaires au droit de la gare.

Au-delà de cette modification « technique », de nouvelles fonctionnalités seront aménagées.

- Mode actifs (marche à pied, vélo...) : une liaison de largeur confortable sera créée en pied du remblai Ouest de la plateforme ferroviaire, entre la route d'Hyères et le rond-point des Quatre chemins au sud et l'autoroute A57 et au-delà au nord. Elle s'inscrira dans le schéma directeur des aménagements cyclables et les orientations du PDU de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) ;
- En transport en commun (TC) : le projet prévoit à l'Ouest une gare routière de 8 emplacements d'arrêt de bus/cars s'appuyant sur une refonte des lignes actuelles et le maintien d'un arrêt (2 sens) à l'Est sur l'avenue Eugène Augias. Le BHNS pourra ainsi se connecter parfaitement à ce pôle d'échanges ;
- Une dépose en amont de la gare permettra aux usagers d'accéder rapidement aux quais ferroviaires via le parvis Ouest, le passage souterrain et les circulations verticales ;

Côté Est, un parking de 150 places avec le maintien de l'arrêt de bus de la ligne 29, Toulon-Hyères par La Crau, une voie de dépose rapide, des arrêts de bus et un parking vélos, seront créés.



# PDU 2015-2025, UN CADRE STRATÉGIQUE POUR LA MOBILITÉ

## AU SERVICE DES POLITIQUES PUBLIQUES DE DÉPLACEMENT

Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) est un document d'orientation stratégique et de planification de la mobilité.

Il fixe les principes d'intervention de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur le périmètre de compétence de l'autorité qui le définit.

Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

### LE CONTENU DES PDU A ÉVOLUÉ AU FIL DU TEMPS : LA LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS (LOM) ADOPTÉE EN 2019 PARACHÈVE CETTE ÉVOLUTION.

Elle renforce tout d'abord les liens entre mobilité et environnement en spécifiant de nouvelles exigences en matière de lutte contre le changement climatique, de réduction de la pollution atmosphérique et sonore et de protection de la biodiversité. La généralisation des Zones à Faibles Émissions (ZFE) participe à ce dispositif.

C'est le passage d'une logique de transports à une logique de mobilité.



#### Les onze domaines d'action du PDU fixés par la loi :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- La diminution du trafic automobile ;
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie ;
- L'organisation du stationnement ;
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération ;
- L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités ;
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge, destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

# LE PDU DE TPM

Le 16 décembre 2016, le Conseil Communautaire de TPM a voté l'approbation du Plan de Déplacements Urbains 2015-2025 ;

Il constitue encore le fil conducteur des politiques de mobilité sur le territoire jusqu'à son renouvellement.

## LE DIAGNOSTIC

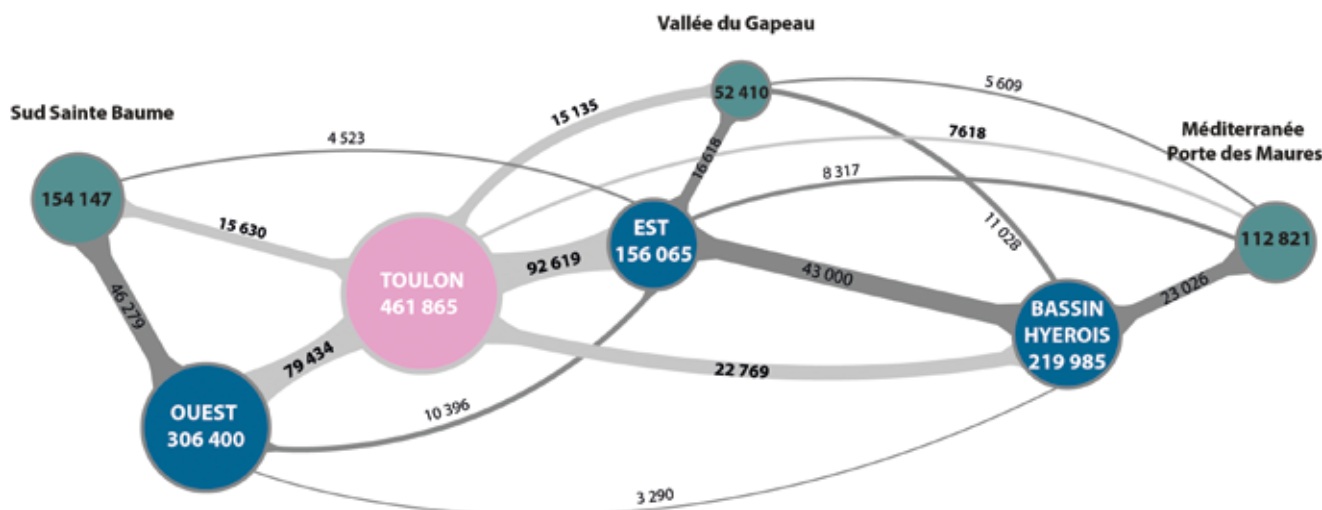
La mobilité et l'organisation des offres de mobilité occupent une place de plus en plus prépondérante dans le fonctionnement, le rayonnement et le développement d'un territoire. La mobilité individuelle motorisée, encore majoritaire sur les flux de déplacements, montre ses limites avec une certaine saturation des grands axes de circulations, des impacts sur le plan économique et social avec des coûts importants pour les ménages mais également sur le plan environnemental (qualité de l'air, le bruit, gaz à effet de serre, artificialisation des sols, ...).

Le diagnostic et le bilan du précédent PDU ont mis en évidence les améliorations significatives réalisées sur le territoire et les prémices d'un changement des comportements avec une baisse de l'usage de la voiture dans le cœur d'agglomération et une appétence retrouvée pour les modes actifs.

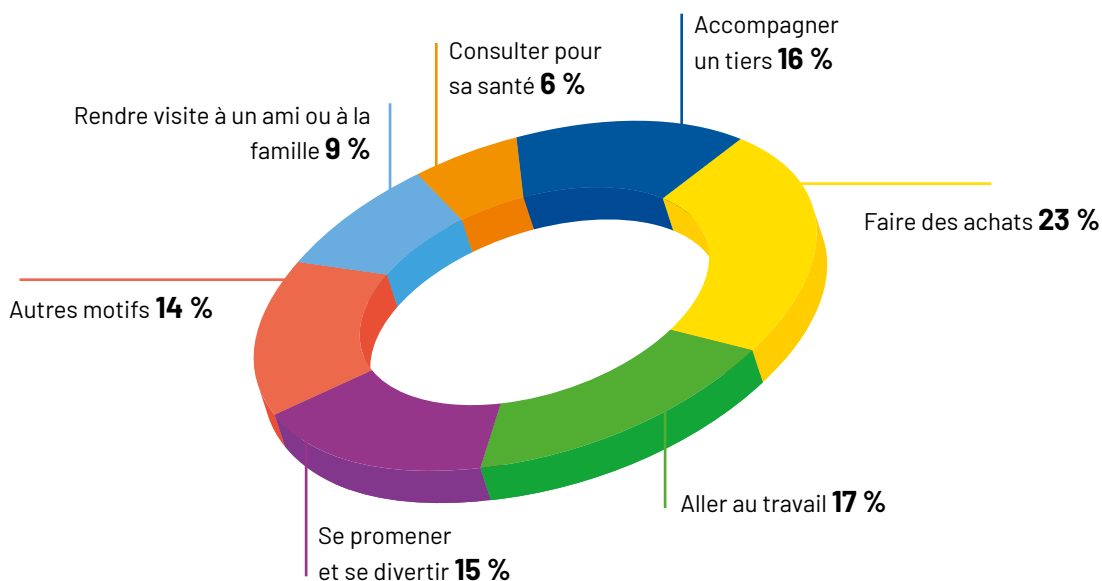
- Les habitants de TPM sortent peu du territoire et réalisent la grande majorité de leurs déplacements à l'intérieur de l'agglomération ; 93 % tous motifs confondus selon l'Enquête Mobilité de 2008 ;
- Une proportion importante des actifs qui résident dans les territoires voisins travaillent dans TPM ce qui génère d'importants flux d'échanges ;
- Une prépondérance de l'usage de la voiture qui est utilisée pour 59 % des déplacements des habitants de l'agglomération, mais un usage qui diminue en cœur d'agglomération ;
- Des motifs de déplacements diversifiés et une mobilité qui s'étale dans la journée atténuant le contraste heures creuses / heures pleines.

## Des trajets principalement internes aux territoires

Déplacements journaliers tous motifs - EMD 2008



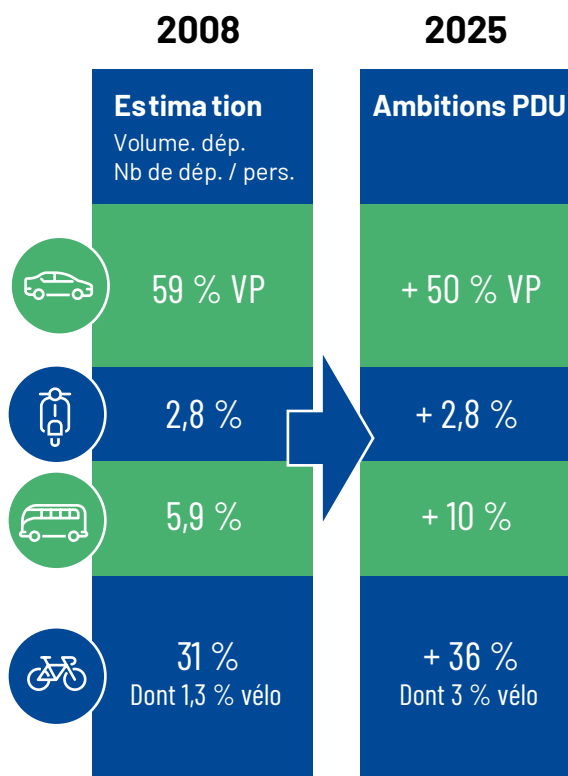
## Il précise les principaux motifs de déplacements :



À noter : ces données seront réactualisées au 1<sup>er</sup> semestre 2022 avec les résultats de l'Enquête Mobilité en cours.

### L'AMBITION

Le PDU se donne l'ambition de ramener de 59 à 50 % la part de l'automobile et de faire progresser de 5,9 à 10 % la part des transports en commun. Le BHNS est un des outils pour atteindre cet objectif.



## LES ORIENTATIONS

### → Une offre de transport collectif globale plus performante et concurrentielle à l'automobile

- Améliorer la réponse du réseau urbain aux besoins quotidiens des habitants de l'agglomération et des visiteurs
- Optimiser et renforcer les réseaux de transports interurbains
- Améliorer les interfaces entre les offres de transports

### → Un nouveau partage de la voirie et une circulation automobile maîtrisée

- Repenser et apaiser la voirie par des aménagements multimodaux
- Faire du stationnement un levier pour la maîtrise de l'automobile, le report modal et le partage de l'espace public
- Améliorer la gestion des flux de marchandises

### → Un territoire favorable aux modes actifs et aux déplacements des Personnes à Mobilité Réduite

- Encourager les nouvelles formes de mobilité et les pratiques de mutualisation
- Accompagner la transition énergétique pour une circulation propre
- Communiquer auprès du public pour changer les habitudes

### → Une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture affirmé

- Encourager les nouvelles formes de mobilité et les pratiques de mutualisation
- Accompagner la transition énergétique pour une circulation propre
- Communiquer auprès du public pour changer les habitudes

### → Une mobilité repensée en période estivale et vers les grandes portes d'entrées maritimes et aérienne

- Assurer une meilleure desserte du port de Toulon et de l'aéroport international Toulon-Hyères
- Proposer une offre de transport adaptée à l'activité touristique du territoire

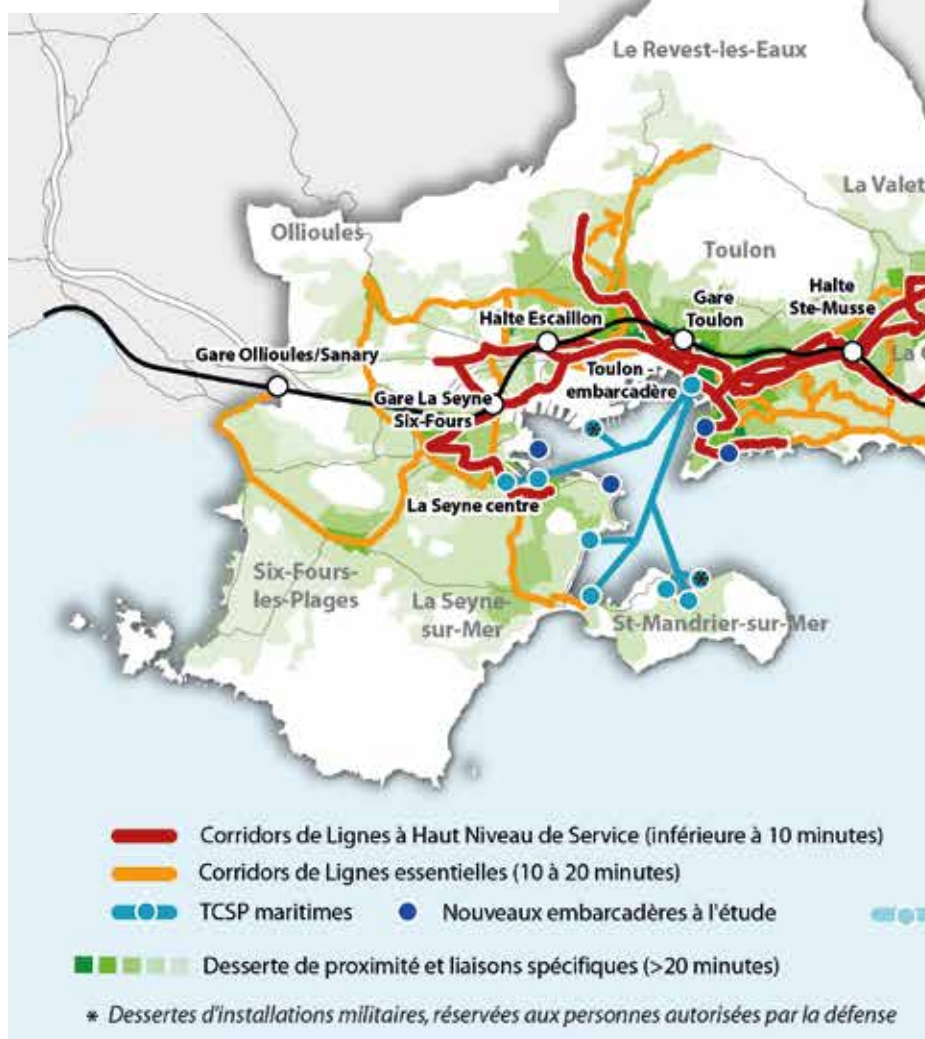
## LE PLAN D' ACTIONS

Le PDU de TPM fixe 15 objectifs stratégiques et 46 actions déclinées en quatre cartes.

### L'un des objectifs est d'augmenter de 78% la fréquentation des transports en commun.

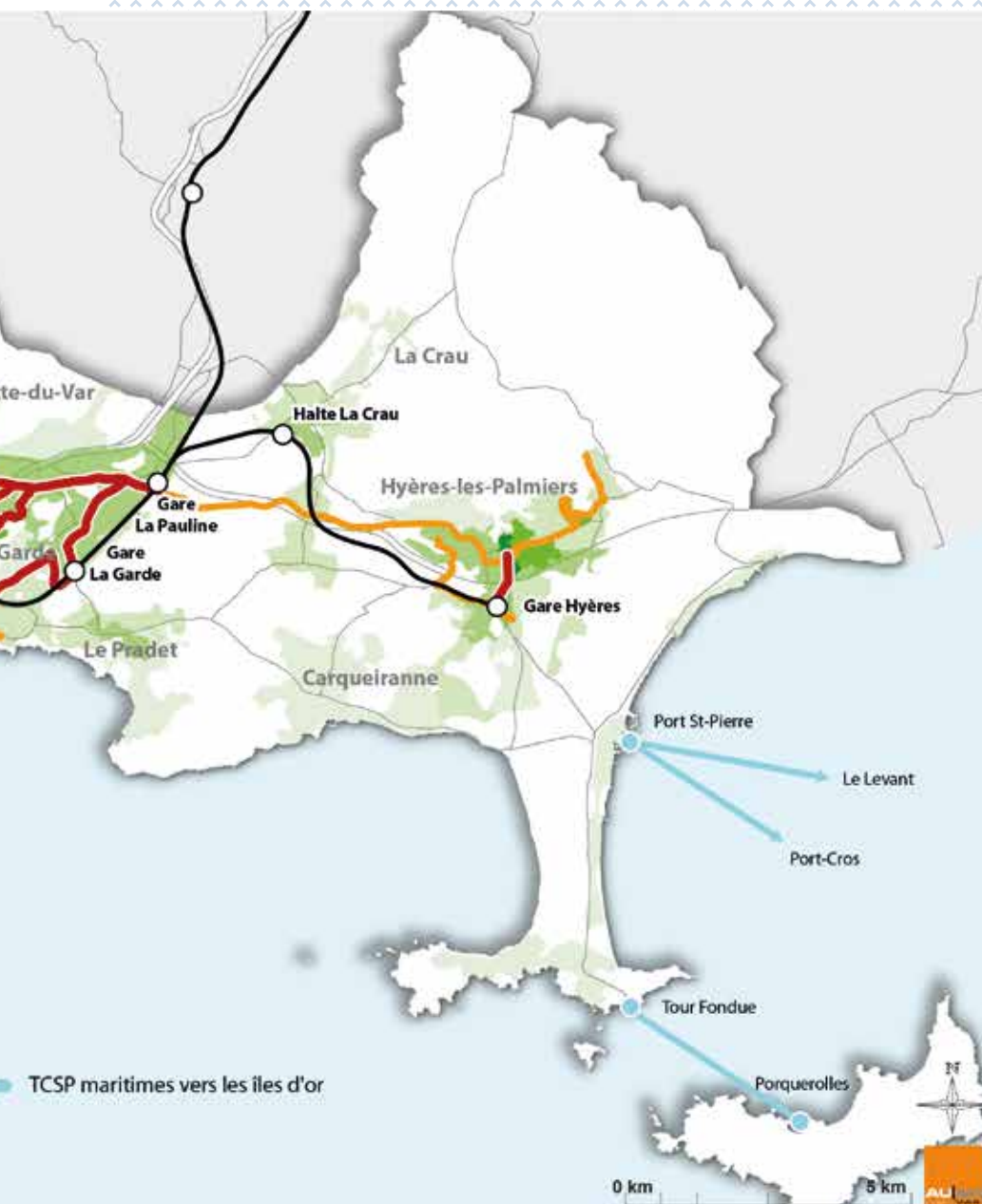
Pour y parvenir, l'offre de transport en commun métropolitaine s'appuiera sur :

- 4 Lignes à Haut Niveau de Service avec une fréquence inférieure à 10 minutes dont le BHNS est une des composantes ;
- Des lignes de TCSP maritimes dans la petite Rade ;
- Des lignes essentielles avec une fréquence comprise entre 10 et 20 minutes ;
- Un réseau TER cadencé au 1/4 d'heure ;
- Un réseau de Cars à Haut Niveau de Service cadencé à la 1/2 heure.



## Lignes à Haut Niveau de Services et lignes essentielles

Les 4 Lignes à Haut Niveau de Service desservent 1/3 de la population et 50 % emplois. Si on y ajoute les lignes essentielles, ce sont 2/3 de la population et 75 % des emplois qui sont desservis.



## Transports collectifs

### Schéma de principe des déplacements

Le réseau TPM s'intègre dans un schéma global des déplacements selon l'échelle du territoire



## Un réseau de P+R finalisé et hiérarchisé

### Localisation, vocation et capacités de Parcs Relais de TPM

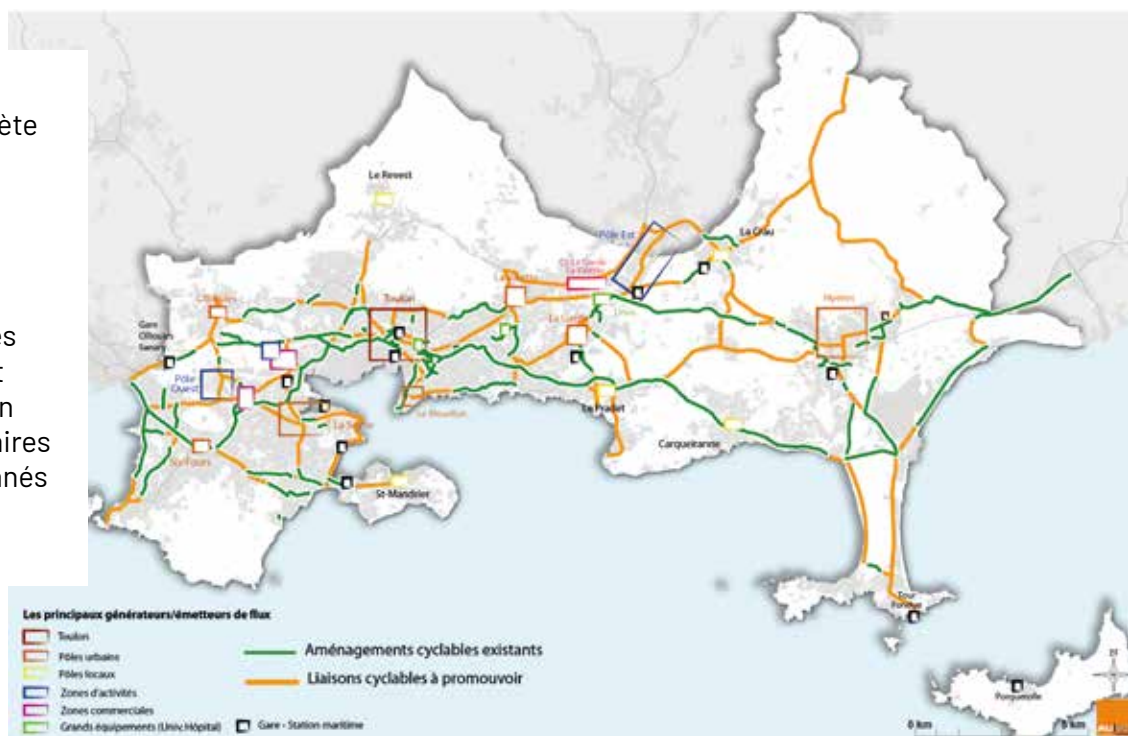
Il s'appuie sur un maillage de Parcs Relais pour faciliter le transfert modal, notamment des voitures individuelles vers les transports en commun.



## Le réseau cyclable de la Métropole

Pistes, bandes cyclables et espaces partagés

Un réseau cyclable complète le dispositif : il compte actuellement plus de 300 kilomètres de pistes et bandes cyclables et est complété par un réseau d'itinéraires conseillés jalonnés sur des artères pacifiées.



**Les indicateurs mis en place par TPM  
montrent une réalisation du PDU  
à plus de 50 % à mi-exercice.**

# LE PROJET DE BHNS





# OBJECTIFS

**La Métropole Toulon Provence Méditerranée soumet à la concertation son projet de BHNS pour répondre aux besoins de mobilités durables des habitants du territoire.**

## LA DIMENSION ENVIRONNEMENTALE

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

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

Pour améliorer l'attractivité des transports en commun, **le gain de temps est un critère primordial.**

Or, un site propre et la priorité aux feux sont les meilleurs moyens d'augmenter la vitesse commerciale et réduire les temps de parcours.

La vitesse moyenne permise par le projet sera comprise entre 20 et 22 km/h. À titre d'exemple, le gain de temps serait de 19 minutes par rapport à la ligne 1 actuelle.

## LA DIMENSION SOCIÉTALE

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

La réalisation de la voie qui lui est réservée s'accompagnera de la requalification des espaces traversés, contribuant à l'embellissement des quartiers et la dynamisation des centres-villes.

Ceci passe notamment par de nouveaux aménagements paysagers qui mettent l'espace urbain en valeur. Le nouveau partage de la voirie entre ses différents usages, participe à l'apaisement des espaces traversés. Avec moins de bruits, la qualité de vie s'améliore.

**Le BHNS accompagne le développement urbain**

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

La volonté de la métropole est de disposer d'un

vecteur de transport efficace qui s'inscrit au mieux dans le tissu urbain, non pas comme une percée mais une insertion prenant en compte l'ensemble des usages et leurs évolutions (bus, cycles, piétons, voiture).

**Le BHNS facilite l'accès à la mobilité pour tous**

Le coût de la mobilité, de plus en plus difficile à assumer pour les ménages, se traduit par des changements de comportements vis-à-vis de l'automobile. Le transport public et le BHNS en particulier, grâce à une politique tarifaire attractive, permettent à chacun d'accéder à la mobilité.

Par ailleurs, le BHNS offre une accessibilité maximale aux Personnes à Mobilité Réduite, tant au niveau des véhicules, qu'au niveau des cheminements piétons.

## LA DIMENSION ÉCONOMIQUE

La mise en service du BHNS bénéficie directement aux usagers des transports publics, qu'ils soient anciens ou nouveaux, mais aussi à l'ensemble du territoire.

Pour les usagers, l'amélioration de l'offre de transport est visible et immédiate : gain de temps, régularité des horaires, des bus plus fréquents, des services plus étendus durant la journée.

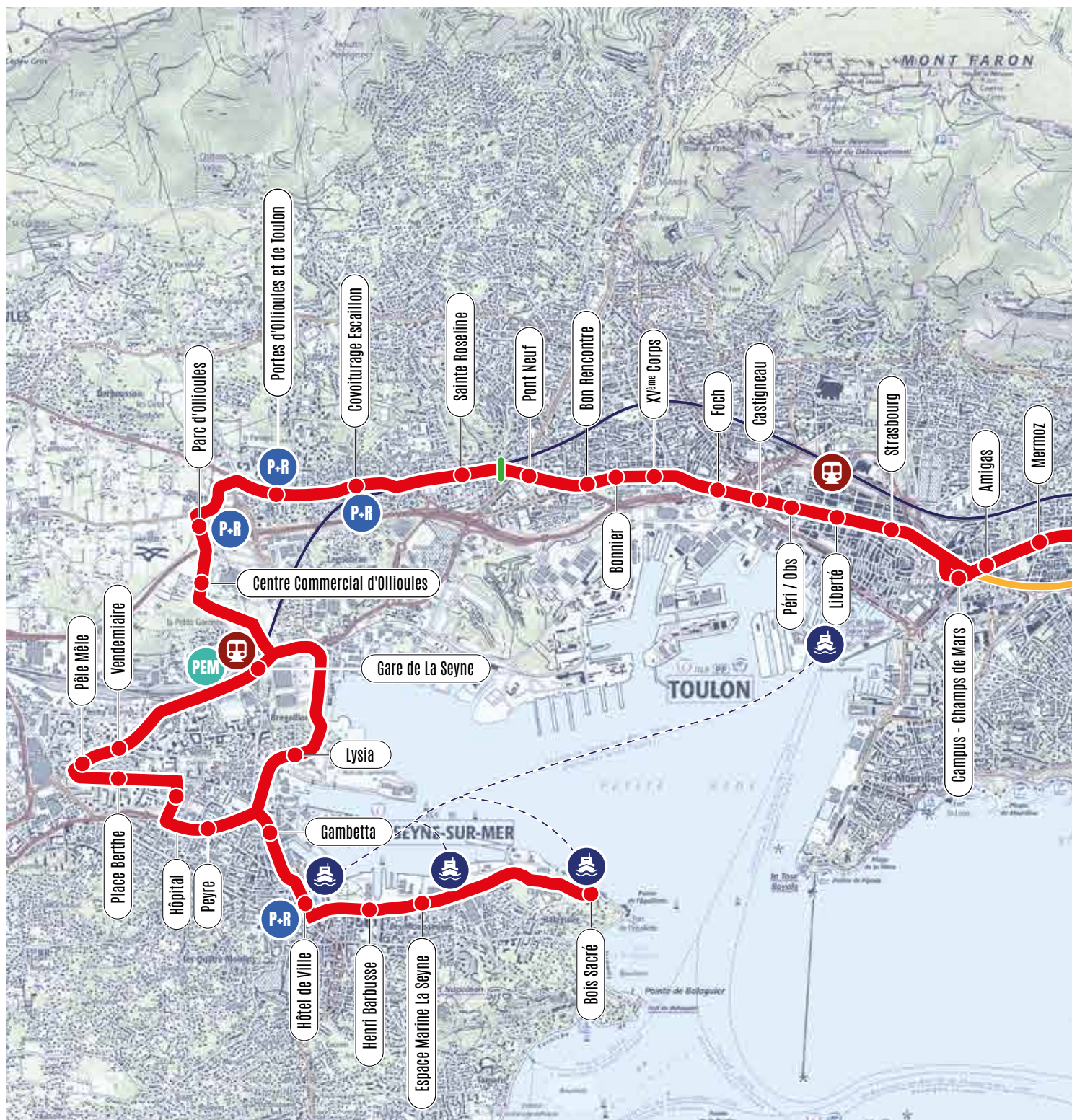
Paradoxalement, en permettant un usage moindre de l'automobile, le projet améliore aussi les conditions de circulation des automobilistes. La décongestion du réseau de voirie ainsi obtenue, réduit les nuisances (émission de gaz à effet de serre, particules fines, bruit) et diminue les risques d'accidents. Le résultat est favorable à la santé publique.

Ces gains qualitatifs peuvent être mesurés et quantifiés. Ils sont ensuite valorisés, c'est à dire traduits sous forme monétaire en économie, tant pour les individus que pour la collectivité. Cela permet de mesurer la rentabilité de l'investissement. L'analyse socio-économique est un document essentiel du dossier d'enquête publique qui sera donc disponible à ce moment-là quand les instances de TPM auront tiré le bilan de la concertation et choisi les aménagements à réaliser.

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

Ce projet ambitieux constitue la ligne de BHNS la plus longue de France.

Il est l'une des composantes des lignes à Haut de Niveau de Service que TPM développera vers des pôles non encore desservis.



## LES PRINCIPAUX POINTS DESSERVIS :

### → La Seyne-sur-Mer :

- Le nouvel embarcadère de Bois Sacré, le futur Pôle culturel, IPFM (futur Campus de la Mer), le port, le quartier Berthe et la gare ;

### → Ollioules :

- Le technopôle de la mer dont le développement se poursuit vers une création pour la deuxième phase de développement de près de 2.000 emplois ;
- La zone commerciale ;

### → Toulon :

- Les quartiers La Beaucaire, Escaillon, Bon-Rencontre, Pont du Las, Centre-ville, Saint-Jean-du-Var, Brunet, Sainte-Musse ;
- Les pôles universitaires (Kedge, École supérieure d'art et de design, Faculté de Droit, Ingémédia, Isen...);
- L'Hôpital de Sainte-Musse ;

### → La Valette-du-Var

- Le quartier de La Coupiane ;
- Le Centre Commercial Avenue 83 ;

### → La Garde

- Le Centre Commercial Grand Var ;
- L'Université ;
- Le centre-ville et sa gare ;
- La gare de La Pauline et la zone d'entreprises.



**Ce tracé part de Bois Sacré à La Seyne-sur-Mer, où sera aménagé un ponton, pour les bateaux-bus du réseau Mistral.**

Il emprunte la corniche avenue Philippe Giovannini puis la corniche Toussaint Merle. Il traverse le centre-ville de La Seyne-sur-Mer par le quai Saturnin Fabre et l'avenue Gambetta, avant de rejoindre le Pôle d'Échanges Multimodal de la Seyne-sur-Mer soit via le boulevard Alphonse Juin, le quartier Berthe par le site propre existant, soit via Brégaillon par l'avenue de la 1<sup>ère</sup> Armée Rhin-Danube.

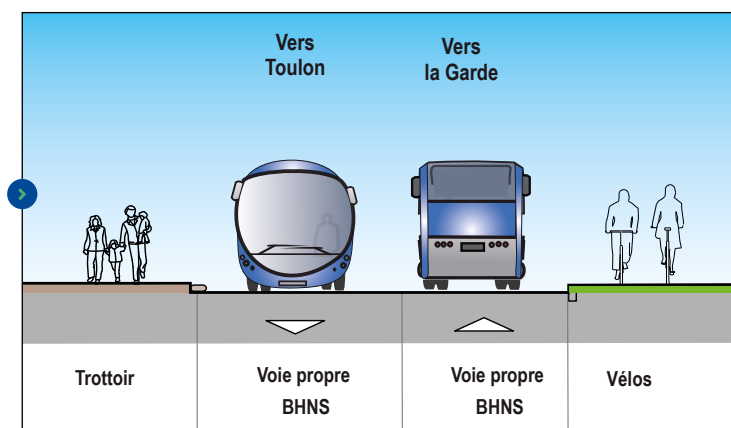
**Un projet de pont vise à délester le quai Saturnin Fabre de sa circulation automobile et rendre le port aux piétons.**



Le BHNS passe le long de l'Hôtel de Ville et se prolonge directement par l'avenue Gambetta qui serait dédiée uniquement aux transports en commun et modes actifs. La requalification de l'avenue se fera de façade à façade, dans le cadre du plan de piétonnisation de la ville.

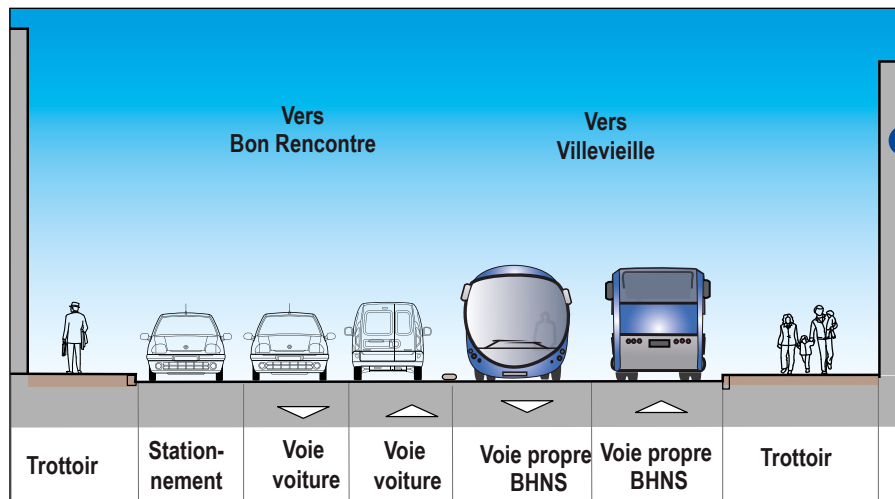
**Il franchit ensuite les voies SNCF puis l'autoroute A50 par une nouvelle voie en site propre avant de rejoindre le Technopôle de la Mer sur la commune d'Ollioules.**

*PPT6 - Voie nouvelle - Chemin de la Bouyère  
Création d'une voie TCSP de 6,50 m de largeur avec un trottoir de 1,50 m et une piste cyclable de 2,50 m. Lorsque les emprises le permettent, l'insertion de deux bandes végétalisées de 1,50 m de largeur entre la voie TCSP et les espaces "modes doux".*



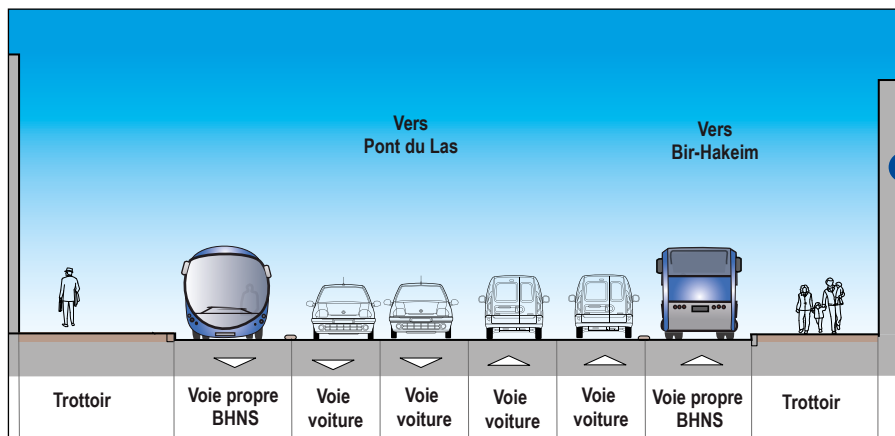
Il emprunte alors le site propre existant jusqu'au Parc Relais des Portes d'Ollioules et de Toulon.

**Le tracé suit la RDN8 en direction de Toulon via la Route de Marseille,** passe sur la voie ferrée à l'Escaillon, emprunte l'avenue Edouard Herriot et l'avenue du Général Brosset puis l'avenue du XV<sup>ème</sup> Corps jusqu'au carrefour Villevieille à Toulon.



*Projet d'insertion type à Toulon, quartier Pont du Las - Insertion latérale sud*

**Il continue ensuite par les grands boulevards (Maréchal Foch, Général Leclerc, Strasbourg) et l'avenue Georges Clémenceau jusqu'au carrefour Bir-Hakeim.**



*Projet d'insertion à Toulon, boulevard de Strasbourg en centre-ville - Maintien du profil de voirie actuel*

Depuis le carrefour Bir-Hakeim, le tracé traverse les quartiers de Saint-Jean-du-Var et Brunet en direction de Sainte-Musse via l'avenue François Cuzin, le boulevard Maréchal Joffre et l'avenue Colonel Picot.

Sur l'axe constitué par l'avenue François Cuzin et le boulevard Maréchal Joffre, les conditions de circulation sont rendues difficiles notamment par le gabarit limité de l'espace public de façade à façade, le nombre important de commerces en rez-de-chaussée des immeubles, un trafic de transit soutenu, et les stationnements illicites.

Le BHNS circule sur un linéaire en site banalisé de Bir-Hakeim au Pont de Saint-Jean puis passe en site propre sur une voie jusqu'à Brunet dans le sens entrant vers Toulon, ceci afin de maintenir l'équilibre urbain du quartier.

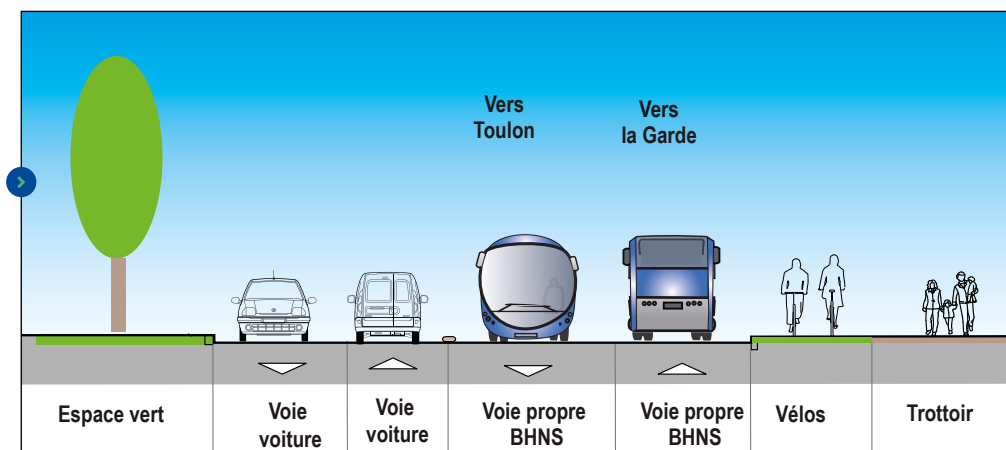
**Là, il traverse le dépôt Mistral de Brunet et longe la voie ferrée jusqu'à la rue André Blondel et l'Hôpital de Sainte-Musse.** Il continue sur la rue Henri Sainte-Claire Deville, la rue Henri Matisse et traverse le centre d'entraînement du RCT en direction du quartier de La Coupiane à La Valette-du-Var. Il emprunte l'avenue Pablo Picasso puis l'avenue des Frères Lumière jusqu'à l'avenue de l'Université.

**La traversée du quartier de La Coupiane.** La mise en place d'un site propre à double sens sur l'avenue Pablo Picasso créerait de multiples conflits d'usage pour les nombreuses entrées/sorties, notamment pour les parkings souterrains qui donnent sur cette avenue. Comme pour Saint-Jean-du-Var, il est envisagé une seule voie en site propre dans le sens entrant vers Toulon.

**Le BHNS longe toute l'avenue de l'Université puis la route d'Hyères** jusqu'à l'avenue du 1<sup>er</sup> Bataillon d'Infanterie de Marine du Pacifique, qu'il suit jusqu'à l'avenue Roger Salengro.

**L'arrêt Université sera organisé en pôle d'échanges** avec les lignes de cars du réseau ZOU ! La passerelle permettant de traverser la route d'Hyères sera renouvelée et rendue plus accessible.

Projet d'insertion  
à La Garde,  
Avenue de l'Université



**Il emprunte ensuite la rue Charles Sandro et l'avenue de Spa** pour rejoindre l'avenue Max Dormoy et l'avenue Jean Jaurès jusqu'à la gare de la Garde. Les conditions d'insertion du BHNS se feront au regard des emprises foncières, du tissu urbain.

**Une bifurcation permet de desservir la gare de La Pauline** via la route d'Hyères. La concrétisation du Pôle d'échanges Multimodal avec le RER Métropolitain rend indispensable une desserte par le BHNS. Cela renforcera d'autant le lien avec la zone d'activités.

# MODE ROUTIER



La Métropole choisit de façon éclairée le mode BHNS pour circuler sur la voie en site propre qui sera aménagée.

La volonté de TPM est de réaliser le maximum de site propre sur l'itinéraire, en s'adaptant au mieux aux réalités sociales et urbaines des quartiers traversés en s'appuyant sur des infrastructures existantes et opérantes.

Le Bus à Haut Niveau de Service répond à cet objectif :

L'itinéraire présenté propose une insertion BHNS en site propre sur plus de 70 % de l'itinéraire de Bois Sacré à la gare de La Garde et plus de 85 % entre le Technopôle de la Mer et la gare de La Pauline permettant d'assurer une vitesse commerciale moyenne de 20 km/h.

La mise en place d'une infrastructure de type routier permet à l'exploitant de donner plus de souplesse à l'exploitation et aux modifications de son réseau permettant ponctuellement à des lignes " essentielles " d'emprunter les axes TCSP. Ce sera le cas notamment pour les lignes 3, 6 et 8 sur les boulevards centraux.

Le réseau bénéficie à un bassin versant plus important de voyageurs qu'une exploitation fermée.

D'autre part, les couloirs bus qui seront aménagés pour le BHNS seront utilisés par d'autres lignes du réseau Mistral, sans bénéficier toutefois de la priorité aux feux.



Au final, ce sont l'ensemble des lignes structurantes ou essentielles qui bénéficieront de l'infrastructure en site propre du BHNS, améliorant la qualité de service pour une large part des usagers : 80 % des usagers fréquentent ces lignes.

Le mode BHNS permet d'utiliser les infrastructures déjà réalisées (secteur d'Ollioules, carrefour Villevieille, secteur de l'Hôpital de Sainte-Musse ou de l'avenue de l'université à La Valette-du-Var), sources d'économies et de gain de temps dans la mise en œuvre du projet.

Sur les 26 km d'itinéraire, 30 % de l'infrastructure est déjà réalisée et sera équipée afin de mettre en place les services permettant une exploitation dynamique de la ligne.

Par ailleurs, le mode BHNS n'impose pas de déplacer systématiquement les réseaux (eau, gaz, électricité, fibre) implantés dans la voirie.

Avec une capacité possible de 180 personnes par véhicule, le BHNS de type bi-articulé de 24,50 m apparaît comme parfaitement adapté aux besoins estimés, tout en garantissant des possibilités d'évolution de la ligne dans le futur. L'étude socio-économique menée en 2016 l'avait déjà largement démontré.

Celle-ci sera actualisée après la publication des résultats de l'enquête ménages mobilités prévue en 2022 et sera un des documents essentiels du dossier soumis à l'enquête publique

# MATÉRIEL ROULANT

Le matériel roulant du projet de BHNS est une composante essentielle du concept.

De conception audacieuse, le design extérieur du véhicule permet l'identification du service et de la qualité qui l'accompagne et rappelle en même temps son appartenance au réseau Mistral. Il permettra aux voyageurs d'identifier aisément la ligne comme l'axe principal du réseau de transports et avec des conditions de voyage optimales.

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

## Les principales fonctionnalités définies par la Métropole TPM prennent en compte :

- L'équipement classique d'un matériel routier ;
- Une accessibilité PMR complète et optimale (emplacements pour les Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), accès quai à quai) ;
- Une information sonore et visuelle des voyageurs, le système d'aide à l'exploitation et à l'information en temps réel, les équipements de validation des titres, de sécurité et de vidéo protection ;
- De larges portes facilitant la montée et la descente des voyageurs (dont 2 portes avec rampe PMR)
- Un dispositif d'information voyageur en temps réel à l'intérieur du véhicule par des écrans d'information (prochains arrêts, correspondances, ...);
- Un agencement intérieur favorisant la fluidité des déplacements dans le BHNS ;
- Un design et une ambiance particulière (éclairage, qualité des assises) donnant l'image d'un véhicule moderne qui séduit les non-utilisateurs réguliers du service transport.



Des études ont été menées par TPM au quatrième trimestre 2021 permettant d'apprécier les différentes possibilités de motorisation envisageables au regard de la configuration du réseau, des besoins et des capacités de développement.

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

Les besoins pour l'exploitation de la ligne complète sont de 25 véhicules.





Exemple de matériel roulant de 24,5 mètres actuellement en service à Metz (photos du haut et ci-contre) et à Nantes (photo ci-dessous)



# STATIONS

## Principes d'aménagement de station



Le nombre d'arrêts prévu est d'environ 50. La disposition des arrêts dépend de la densité urbaine et densité des voyageurs. L'interdistance entre les arrêts est en moyenne de 480 m.

Les stations seront similaires aux stations existantes sur le réseau Mistral avec la volonté de maintenir une cohérence identitaire sur le territoire.

Les quais seront intégralement accessibles aux personnes à mobilité réduite. La largeur des quais est au minimum de 3,00 m pour permettre l'implantation des abris et le passage des Personnes à Mobilité Réduite (PMR). La hauteur des quais sera de 21 cm pour permettre l'accessibilité à niveau des personnes en fauteuils roulants.

La longueur des stations sera de 30 m minimum et de 40 m dans les secteurs où le BHNS partagera ses stations avec d'autres lignes de bus (grands boulevards notamment).

Des bordures spécifiques et un dallage seront mis en œuvre (sauf stations spécifiques – exemple place de la Liberté et grands boulevards où des revêtements particuliers pourront être préconisés par l'Architecte des Bâtiments de France).

Les stations seront éclairées et équipées d'un Système d'Information Voyageur dynamique.



# NIVEAU DE SERVICE

## DES PASSAGES PLUS FRÉQUENTS ET DES HORAIRES DE PASSAGE GARANTIS

Le BHNS aura une fréquence de passage plus élevée que la plupart des lignes actuelles du réseau, avec 7 à 8 bus par heure.

C'est le premier critère qui caractérise un haut niveau de service.

Aussi, les fréquences de passage envisagées à la mise en service sont :

Toutes les 7 minutes, en période de pointe du matin (entre 7h et 9h) ;

→ Toutes les 8 minutes en période de pointe du soir (entre 16h et 19h) ;

→ Toutes les 13 minutes en période creuse.

Ces fréquences pourront cependant augmenter afin d'absorber l'augmentation de la fréquentation prévisible ultérieurement.

Contrairement à la situation actuelle où les horaires ne peuvent être garantis compte-tenu des aléas liés à la circulation, la régularité de passage du BHNS sera permise par une circulation en site propre sur plus de 70 % du tracé et une priorité au niveau des carrefours et des feux.

## DES AMPLITUDES HORAIRES ÉLARGIES

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

## UNE ACCESSIBILITÉ AMÉLIORÉE

Deux éléments complémentaires interviennent pour améliorer l'accessibilité de tous :

→ **Les aménagements urbains** (larges quais à hauteur du plancher du bus avec rampe d'accès si nécessaire, cheminements piétons avec une signalisation renforcée, ligne de vie pour les mal-voyants, trottoirs réaménagés, ...). Il est à noter qu'un grand nombre de quais du réseau Mistral sont déjà aux normes d'accessibilité ;

→ Le véhicule qui sera retenu disposera de larges portes et d'un plancher bas intégral.

## UNE INFORMATION AUX VOYAGEURS RENFORCÉE

Dans les bus, les standards de qualité du réseau prévoient une information à bord complète, avec notamment thermomètre de ligne, information dynamique sonore et visuelle, outils de validation.

Le BHNS bénéficie de toutes les dispositions existantes sur le réseau en matière d'information dynamique, de billettique, de paiement sans contact, de digitalisation via un smartphone...



Des itinéraires cyclables et des espaces dédiés aux piétons compléteront les aménagements existants, partout où cela sera possible.

## LE STATIONNEMENT ET LES MODES ACTIFS

La réalisation du BHNS ne vise pas uniquement à accroître l'usage des transports en commun, mais contribue plus largement au développement de la mobilité durable. Les modes actifs (piétons, cyclistes...), et la création de parkings-relais facilitant la réduction de l'usage de la voiture, font partie intégrante du projet de BHNS porté par la Métropole.

Les carrefours, particulièrement dangereux du fait de la cohabitation avec les véhicules motorisés, seront traités spécifiquement pour sécuriser la circulation des modes actifs.

Les déplacements piétons seront privilégiés par la mise en œuvre de trottoirs confortables et accessibles.





## LES PARKINGS-RELAIS (P+R) ET LES PARCS DE COVOITURAGE

Un Parc Relais (P+R) est un lieu favorisant la connexion entre la voiture individuelle et des modes de transports en commun.

Il comprend un parking pour les voitures et vélos :

- Facilement accessible par un accès routier rapide et une capacité d'accueil importante,
- Proposant une tarification interopérable avec le réseau Mistral
- Disposant de correspondances rapides garanties avec des lignes de transports en commun à haut niveau de service
- Des bornes de recharges électriques

Dans le cadre de la réalisation du BHNS, TPM prévoit l'extension du Parc Relais « Sainte-Musse » qui passerait de 90 à 600 places, la création d'un Parc Relais de 600 places à Ollioules, en accès direct depuis l'échangeur de Châteauvallon et un Parc Relais de 200 places à La Seyne-sur-Mer (Esplageolles).

Ceci portera le nombre de places de stationnement en P+R en périphérie de l'hypercentre à plus de 5.300, contre 4.000 aujourd'hui.

La Métropole, consciente de la valeur du foncier, souhaite favoriser le développement de Parcs Relais sous forme de silos permettant de réduire leur surface au sol en présentant plusieurs niveaux. Cette densification est parfaitement adaptée au contexte urbain, même si elle génère un surcoût en termes d'investissements. En effet, l'économie réalisée sur les terrains non utilisés compense le surcoût pour la collectivité et permet le développement de services complémentaires, comme des commerces par exemple.

# RESTRUCTURATION DU RÉSEAU MISTRAL

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

Le choix du mode Bus permet à TPM la mise en service progressive de l'infrastructure au service des BHNS au gré de tronçons aménagés.

La restructuration du réseau sera donc progressive en fonction des différents secteurs mis en service.

**De manière générale, la desserte du réseau urbain sera revue en adéquation avec les grands principes suivants :**

- Augmenter le volume de population et d'emplois bénéficiant d'un haut niveau de desserte ;
- Renforcer la desserte des grands générateurs de trafics : les zones commerciales, les grands équipements publics, les grands pôles d'emplois Est et Ouest, les sites touristiques et de loisirs ;
- Renforcer la desserte des grands pôles de correspondances : PEM, parkings-relais, embarcadères maritimes, aires de covoiturage ;
- Maintenir un taux de couverture géographique élevé pour toucher la majeure partie de la population ;
- Hiérarchiser le réseau pour rendre lisible la stratégie de l'offre auprès du public.



Le réseau Mistral sera reconfiguré en tenant compte de la nouvelle donne urbaine et des priorités, en hiérarchisant en 4 niveaux, avec un rôle défini et un niveau de service approprié, ceci afin d'améliorer la réponse du réseau urbain aux besoins quotidiens en mobilité des résidents et actifs de la Métropole et de son aire d'influence.

Plusieurs réflexions ont déjà été menées sur les évolutions du réseau Mistral en s'appuyant sur une philosophie de reconfiguration du réseau permettant d'en augmenter l'efficacité.

**Les principes de reconfiguration sont les suivants :**

- Hiérarchiser le réseau en rendant lisible la stratégie de l'offre ;
- Augmenter l'efficacité de l'offre en diminuant le nombre de lignes régulières tout en renforçant le niveau de service où c'est utile ;
- Maintenir un taux de couverture géographique au-dessus de 80 %.

Le projet s'articule autour d'un réseau cible avec 4 lignes structurantes à haut niveau de service avec une fréquence inférieure à 10 minutes, une douzaine de lignes essentielles avec une fréquence inférieure à 20 minutes, une trentaine de lignes de proximité et des services spécifiques.

Les lignes correspondront à des lignes déjà existantes adaptées ou à des nouvelles lignes (création, fusion, ou modification de tracés).

Le Réseau Mistral a déjà commencé cette reconfiguration avec notamment la création de la ligne U en 2014, la création de la ligne 6 en 2015, la desserte de la Base Navale, les améliorations sur les lignes nocturnes, les augmentations de fréquence progressives sur les lignes 3 et U, etc.

Ce travail se poursuivra sur les années à venir en cohérence avec la mise en service progressive de tronçons d'infrastructures fonctionnels qui bénéficieront à l'ensemble du réseau et à sa performance.

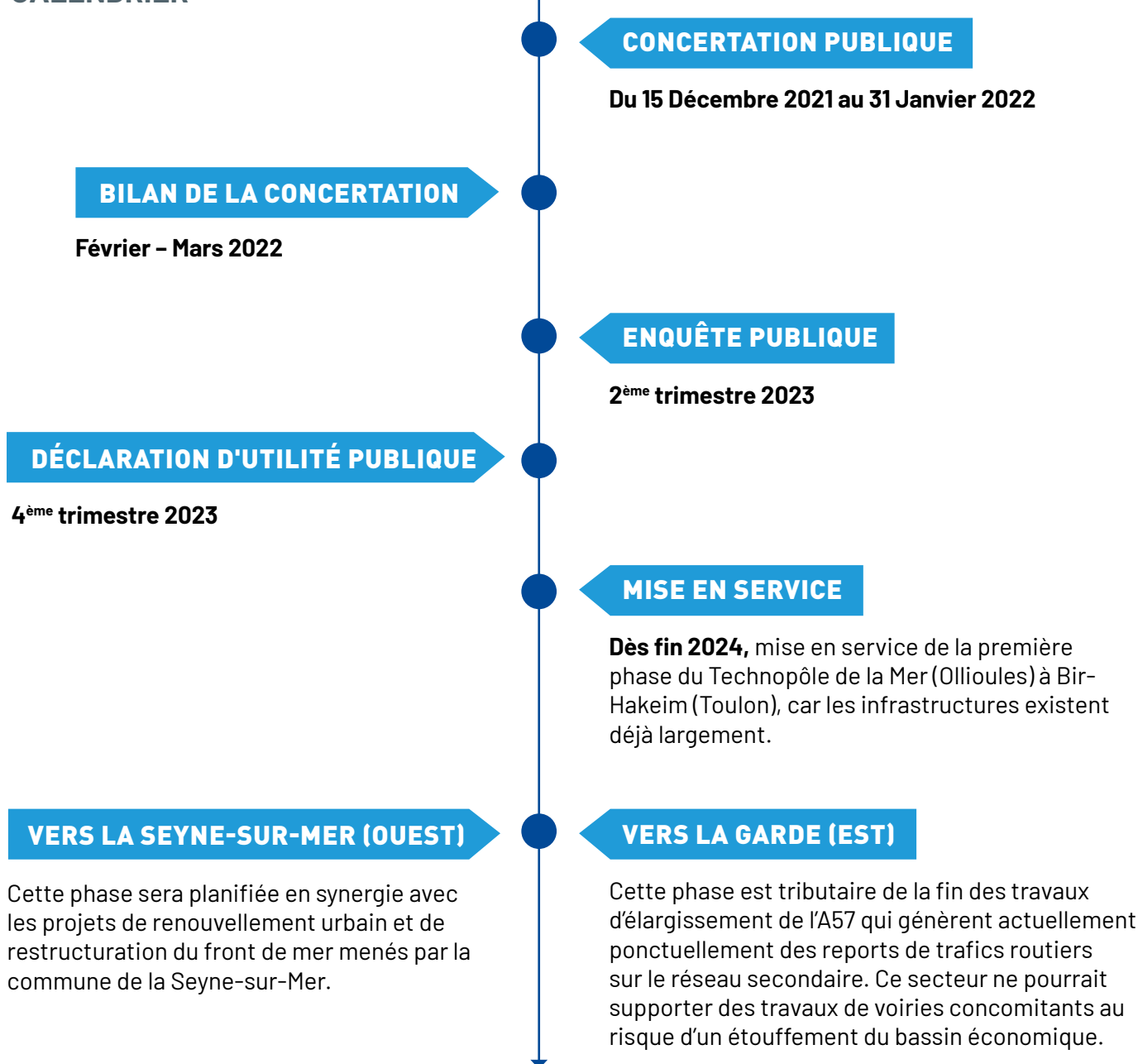
# COÛTS ET CALENDRIER

## COÛT DU PROJET

Dans l'état actuel des études et comme indiqué dans la réponse à l'appel à projet de l'État, le coût global de l'opération est de 405 millions € TTC qui se répartit en :

- Travaux d'infrastructures : 202 millions €
- Travaux de superstructures (Parcs Relais bâtiment d'exploitation) : 101 millions €
- Acquisition de Matériels roulants : 71 millions €
- Divers : 31 millions €

## CALENDRIER



# PROJET DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE



**VOTRE AVIS COMPTE  
POUR LE FUTUR DE NOTRE MOBILITÉ**