

# RÉUNION D'INFORMATION SUR LE PROJET DE TCSP – 23 JANVIER 2018

---

**COLLECTIF**



- contours du « grand bus/gros bus/superbus » dit BHNS proposé par TPM
- évaluation du dispositif et de son calendrier

# Pourquoi une *nouvelle* D.U.P ?

- Normalement, la **Déclaration d'Utilité Publique (D.U.P.)** après enquête d'utilité publique vise à obtenir le droit de procéder à des **expropriations**. Pour le TCSP, la quasi-totalité des expropriations nécessaires est déjà réalisée.
- *En réalité, cette nouvelle D.U.P. a surtout pour objectif d'écraser l'ancienne DUP prise pour un tramway.*

# Un Bus à Haut Niveau de Service c'est quoi ?

*Pas de définition réglementaire.*

- forte fréquence (5 à 10 min en heures pleines et moins de 15 min en heures creuses)
- grande amplitude horaire
- itinéraire intégralement ou partiellement en site propre
- priorité aux feux tricolores/ronds-points
- plancher bas pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite
- vente de titres de transports dans chaque station.

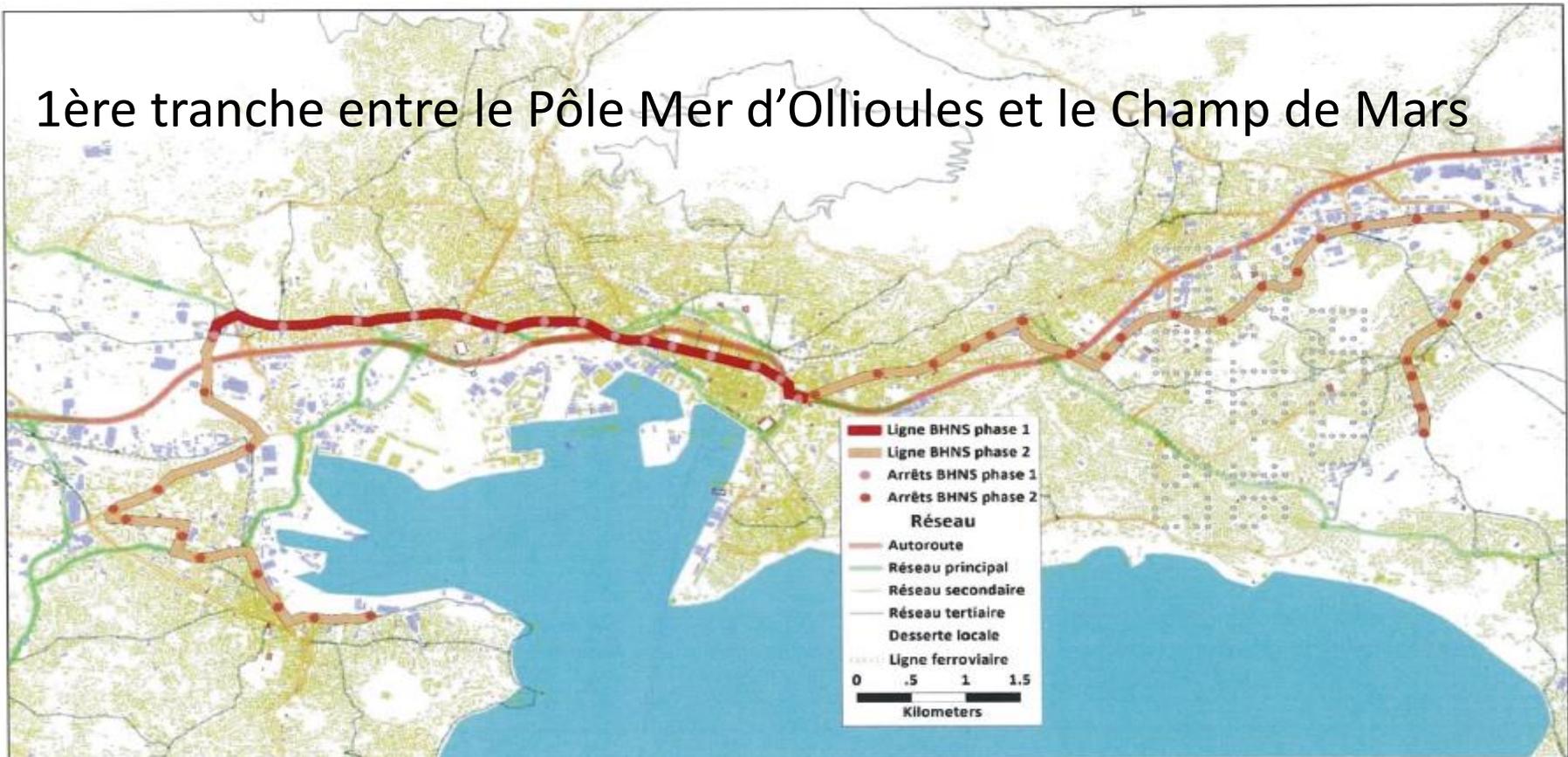
# Les contours du « grand bus » (1)

- Le TCSP proposé est l'une des 4 lignes « HNS » prévues au PDU
- Ligne de 23,1 km de l'Espace Marine de La Seyne à la gare de La Garde (*parcours de 70'*)
- 52 arrêts (1 tous les 445 m en moyenne)

# Réalisation en deux phases 2020 et 2026

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TOULON PROVENCE MEDITERRANEE  
PROJET DE TCSP

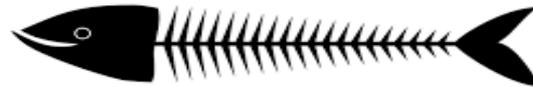
1ère tranche entre le Pôle Mer d'Ollioules et le Champ de Mars



CARTE 7 : TRACE DES DIFFERENTES PHASES DE LA LIGNE DE TCSP

# Les contours du « grand bus » (2)

- Amplitudes horaires larges (*5h du matin-minuit*)



- AUCUNE RÉORGANISATION DU RÉSEAU AUTOUR DU TCSP N'EST PRESENTÉE : **abandon du schéma en 'arête de poisson'** pour rabattre lignes vers axe essentiel est-ouest ?

# Les contours du « grand bus » (3)

## Véhicule similaire au 'Mettis' de Metz

- Longueur : 23,8 m (conforme limite Code de la Route)
- Hauteur : 3,3 m
- Largeur : 2,55 m
- Hauteur plancher : 330 mm
- 150 passagers ?



# LA QUESTION DE LA CAPACITÉ

Pour fonder son choix entre BHNS et tramway, il faut tenir compte des seuils de capacité. Selon la longueur et donc la capacité du matériel roulant et sa fréquence, **chaque mode a sa zone de pertinence.**

- *En dessous de 30 000 voyages par jour, le BHNS s'impose*
- *Au-dessus de 45 000, c'est le tramway. Entre les deux, il y a débat.*
- Pour l'agglomération Toulonnaise , TPM annonce 50540 voyages par jour à la mise en service du TCSP (67730 dans 20 ans): **seul le tramway peut permettre ce niveau de fréquentation.**
  - **Le BHNS sera saturé à sa mise en service**

## 2<sup>ème</sup> cause de **SATURATION**

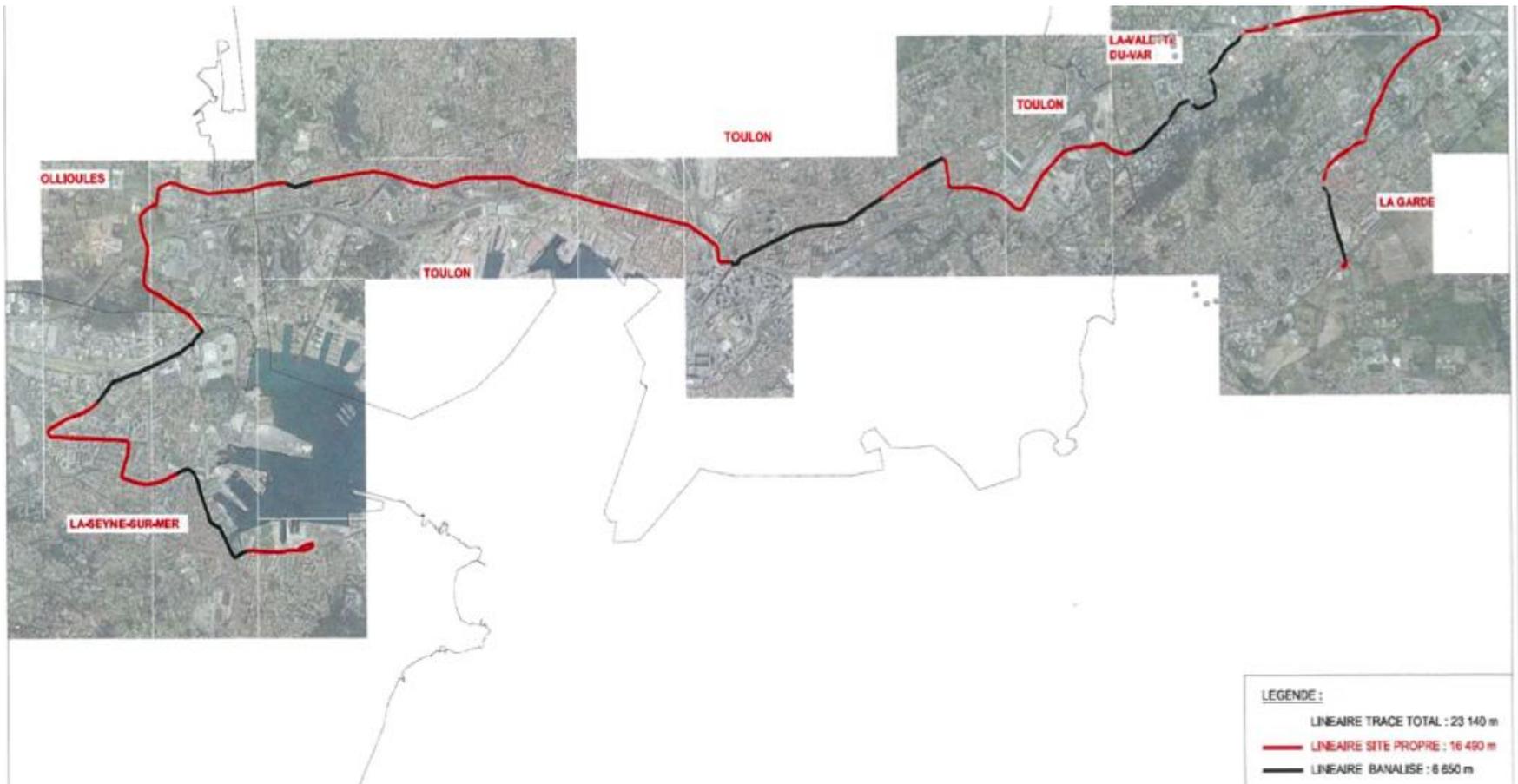
- La fréquentation d'origine d'un nouveau TCSP est toujours **sous-estimée**. 2 exemples
  - la ligne de Vertou à **Nantes**
  - réseau Mettis à **Metz**
- *Mettre en place un « grand bus » saturé dès l'origine, c'est aussi pertinent que de construire un pont trop exigü, un tunnel saturé dès sa mise en service, un hôpital sous-dimensionné...*

# La question de la **VITESSE** et de la **PONCTUALITÉ**

- Fréquence annoncée en heure de pointe: **de 7 à 8 mn.**
- On peut en douter au vu des portions de trajet **en site « non propre »**

# Sections **rouges**: site propre

Un peu plus de 70 % du parcours en site propre, c'est le niveau **bas** du BHNS



# Les portions du tracé en site « non propre »

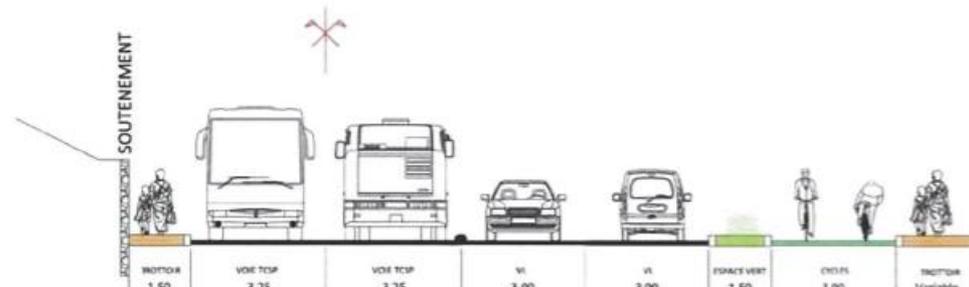
1. **La Seyne** : quai Fabre, avenue Faidherbe, avenue Gagarine (hypercentre)
2. La Seyne : avenue Yitzhak Rabin jusqu'à la Gare
3. Petit tronçon dans **Ollioules**: zone de franchissement de la voie ferrée entre Rte de Marseille et Av. Edouard Herriot (à hauteur du Jardin Descartes)
4. **Toulon St Jean du Var**: av F Cuzin, Bd Mal Joffre
5. **La Valette** : avenue Paul Valéry, avenue Picasso, avenue des Frères Lumière
6. **La Garde** : du rond-point de la Place Voltaire jusqu'à la Gare par avenue Max Dormoy et avenue Jean-Jaurès .

➤ *On peut aisément prévoir que les sections du centre-ville de La Seyne, de Saint Jean du Var et la traversée du quartier de La Coupiane poseront problème.*

# INSERTION DU TCSP (1)

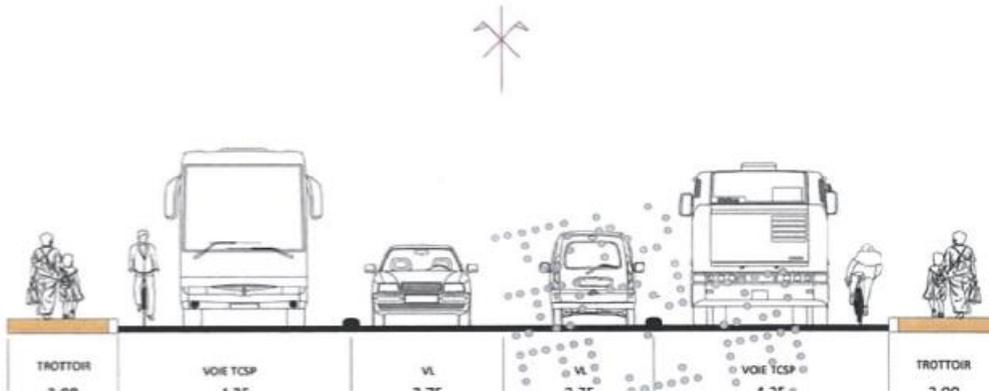
Route de Marseille – section Porte d'Enloulies / Rue du Professeur Pinard

Insertion du TCSP en latéral (voie de 6.50m). Nécessite la création d'un mur de soutènement au droit du talus existant. Création d'une piste cyclable côté sud de la route.

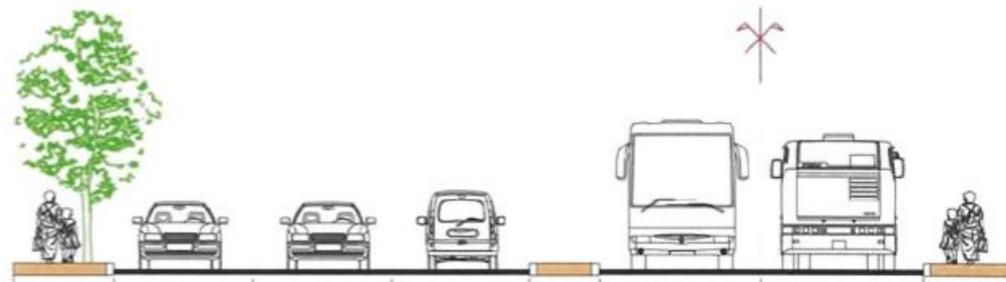


# INSERTION DU TCSP (2)

Insertion du TCSP en bilatéral et création de pistes cyclables.



Insertion du TCSP côté Sud. Conservation de 3 voies VP dont deux en direction de la place de la Liberté.



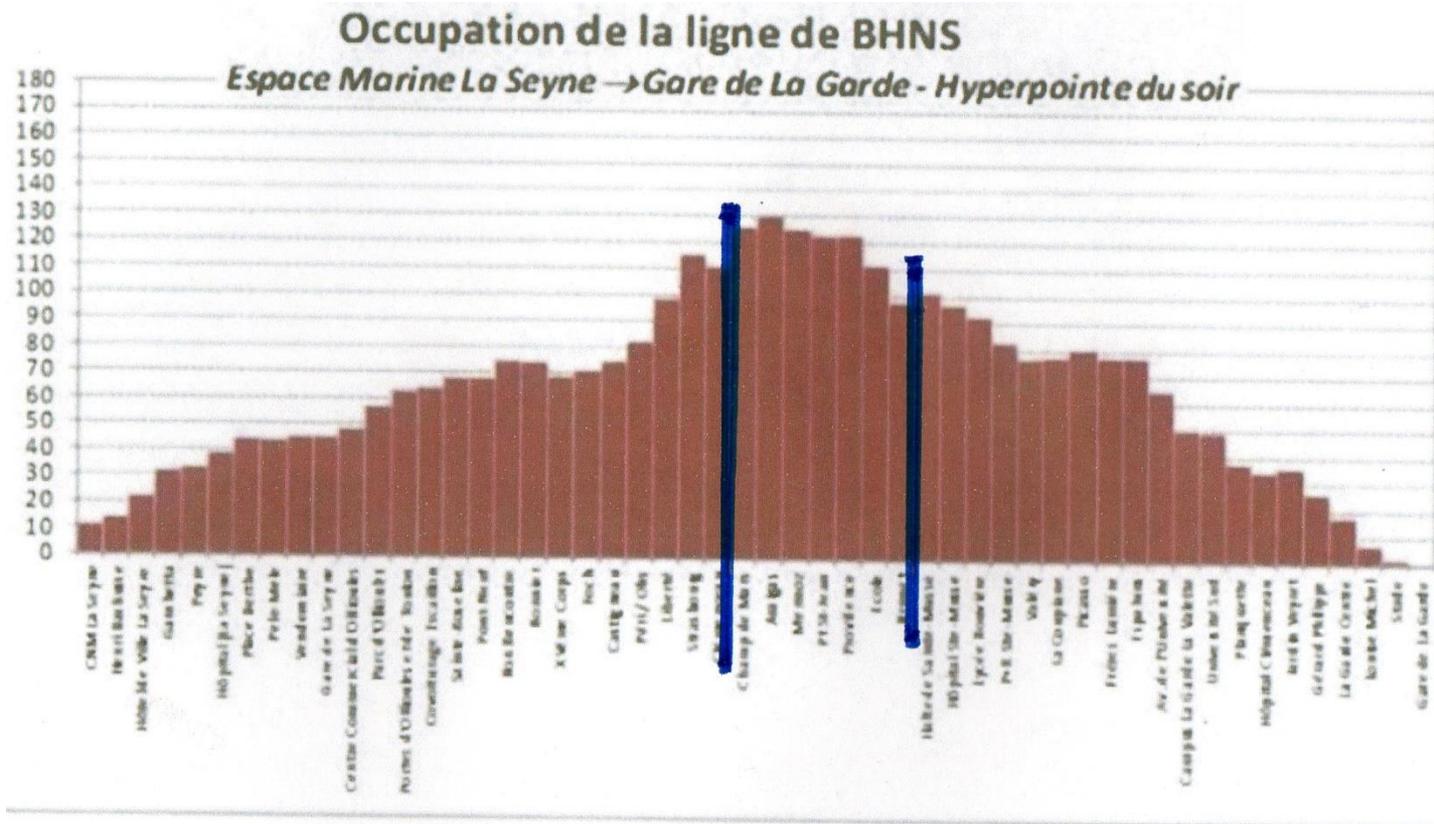
**Le positionnement du TCSP change 16 fois**

## Un grand point d'interrogation:

Dans l'hypercentre de Toulon, les **14 lignes « ordinaires »** rouleront-elles sur la voie TCSP ou sur la voirie ordinaire ?



Pic de charge de la ligne 1 : **St Jean du Var**.  
Cela ne plaide pas en faveur du scénario TPM :  
les bus au milieu des voitures  
au niveau le plus critique de la ligne...



# VITESSE ANNONCÉE IMPROBABLE

*La vitesse promise de 20 km/h paraît plutôt devoir être de **16 km/h**.*

➤ *Trajet total : **près d'une heure et demie! (86')***

➤ *augmentation du nombre de bus nécessaires en heure de pointe*

# LA QUESTION DU CONFORT

- Seuls le rail et la propulsion électrique assurent un **roulement doux**, des démarrages et des freinages **sans secousses**. Le bus — *même en site propre* — reste soumis aux aléas des coups de frein... et du style de conduite des chauffeurs.
- Seul le véhicule guidé sur rail assure un stationnement précis à quai (positionnement et distance quai-véhicule). Essentiel pour les **personnes à mobilité réduite**.

# LA QUESTION DE LA POLLUTION

- Motorisation du BHNS : sans doute un bus à propulsion hybride. Solution inadéquate: motorisation nuisible à l'environnement, **émission d'oxyde d'azote et de particules fines.**
- Seule une propulsion intégralement électrique, caractéristique essentielle du tramway, **préserve** notre environnement et **la santé de tous les habitants et actifs vivant et travaillant le long de son parcours** avec zéro émission de polluants.

# UNE ANALYSE SOCIO-ÉCONOMIQUE INSUFFISANTE

- Une **comparaison orientée**: grand bus par rapport statu-quo. Quid de la comparaison tramway-BHNS ?
- **Le calcul socio-économique est fait sur des bases fragiles ou incertaines** : durée de vie (30 ans) optimiste du BHNS (en réalité 12 ½ à 15 ans), exclusivité ou non de la plateforme en site propre, etc.

# LA QUESTION DU CALENDRIER

Selon le **CALENDRIER PREVISIONNEL** présenté lors de la concertation :

- Enquête d'utilité publique à partir de la mi-décembre 2016.
- Déclaration d'utilité publique : mi-novembre 2017
- Démarrage des travaux : décembre 2017
- Mise en service 1<sup>er</sup> tronçon : 2019

## **REALITE: BEAUCOUP, BEAUCOUP DE RETARD**

- Enquête mi-janvier/mi-février 2018 *reportée à date indéterminée*
- *Nécessité de consulter la nouvelle Autorité Environnementale, la MRAe-PACA.*

# Une question d'ATTRACTIVITÉ

L'attractivité du tramway est supérieure à celle d'un BHNS : notamment en raison de son confort, d'où une croissance plus forte de la fréquentation :

**+ 100% pour le tramway**

**+ 30 à +50% pour un BHNS.**

De plus, l'arrivée du tram donne lieu à des **aménagements urbains de façade à façade** et donc des **embellissements** qui contribuent à l'attractivité des quartiers traversés.



# LA QUESTION DE L'ATTRACTIVITÉ

Le tramway c'est une image de **modernité**.  
C'est un facteur d'**attractivité** et un outil de marketing  
urbain pour une métropole.

**Il n'existe aucune ville qui ne soit fière de son  
tramway**



# Les vœux du maire de Nice



# UNE ENQUÊTE PUBLIQUE LIMITÉE À 5 COMMUNES:

La Seyne, Ollioules, Toulon, La Valette  
et La Garde

Et vous, habitants de Six-Fours, Saint-Mandrier, Le Revest, Le Pradet, Carqueiranne, La Crau, Hyères, vous ne seriez pas concernés ? Ce n'est pas normal. Le TCSP concerne **tous** les habitants de la métropole... qui sont autant de **contribuables**

# MERCI DE VOTRE ATTENTION

## COLLECTIF TRAMWAY TOULON

<https://www.facebook.com/CollectifTramwayToulon/>  
<http://www.tramwaytoulon.com/>  
[collectif.tramway.toulon@orange.fr](mailto:collectif.tramway.toulon@orange.fr)

**Bât 35 Résidence “ La Coupiane ”**

**Mail Jules Muraire**

**83160 La Valette du Var**

# Et n'oubliez pas

En respectant la DUP en vigueur, la Métropole peut améliorer rapidement nos déplacements : aucune enquête publique nécessaire.

**Sous deux ans, sans expropriation ni délai supplémentaires on peut avoir un tramway opérationnel**

