

DEPARTEMENT DU VAR

ENQUETE PUBLIQUE

RELATIVE AU PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 2015/2025 TOULON PROVENCE MEDITERRANEE

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

du lundi 12 Septembre 2016 au samedi 15 octobre 2016

RAPPORT D'ENQUETE

Gisèle FERNANDEZ Olivier VILLEDIEU DE TORCY René FREMAUX
COMMISSAIRES ENQUETEURS

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
T.A. ENQUETEUR
TOULON



Je soussignée Gisèle Fernandez, chargée d'études en Urbanisme, ai été désignée comme présidente de la Commission d'Enquête par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Toulon par décision E 16000033/83 du 07/06/2016 vu la demande de Mr le Président de la Communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée enregistrée en date du 01/06/16.

Les membres de la commission :

Olivier Villedieu de Torcy
René Fremaux

Suppléante : Bernadette Angelli Gerard

L'enquête publique a été prescrite par arrêté AP 16/60 du 23/08/2016 de Monsieur le Président de la Communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée.

Il est à noter que l'enquête initialement prévue du 22 Août au 30 septembre a été reportée dans l'objectif d'assurer et de favoriser une plus grande participation des habitants de notre agglomération au projet de Plan de Déplacements Urbains 2015-2025 et pour répondre avec rigueur aux exigences réglementaires des dates d'affichage.

Nous avons procédé aux opérations mentionnées ci-après.

0 – OBJET DE L'ENQUETE – CADRE JURIDIQUE

Objet :

Le plan de déplacement urbain vise à « planifier » c'est à dire prévoir sur un territoire, celui de l'agglomération de Toulon Provence Méditerranée et pour une période donnée, 10 ans , l'action politique en matière de mobilité en définissant les principes généraux de l'organisation des transports des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement afin de promouvoir un usage le plus rationnel des transport individuels et collectifs.

Le PDU actuellement en vigueur a été approuvé par délibération du conseil communautaire en date du 4 juillet 2006. IL a été initialement prévu pour 10 ans, de 2005 à 2015.

La mise en révision a été actée par délibération du conseil communautaire en date du 19 juin 2014.

Cette délibération rappelle les raisons de la mise en révision :

- évolution du contexte législatif, en particulier la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II » qui impose aux collectivités d'intégrer davantage les objectifs du développement durable dans leurs politiques sectorielles.

Par ailleurs, sur le territoire communautaire, nombre d'évènements sont intervenus modifiant sensiblement le contexte dans lequel le PDU avait été élaboré :

- L'intégration au sein de TPM en 2009 de la commune de La Crau ayant pour conséquence d'élargir le périmètre des transports urbains (PTU) ,
- L'engagement par d'autres collectivités ou entités publiques de programmes importants en matière d'organisation des déplacements, dont les incidences sur le territoire communautaire seront significatives : notamment l'ouverture du second tube de la traversée souterraine de Toulon et le programme régional de cadencement des services ferroviaires de Transport Express Régional (TER) entre Toulon et Hyères.
- L'adoption en 2009 du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'aire Toulonnaise et sa mise en révision avec lequel le PDU doit être compatible.

Le projet de révision du PDU communautaire a été arrêté par le conseil communautaire en séance du 7 avril 2016. C'est l'objet de la présente enquête (L'arrêté portant ouverture de l'enquête : AP 16/60 du 23/08/2016)

Rappel du cadre réglementaire et des textes régissant l'enquête.

- Loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30/12/1982 - LOTI
- Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30/12/1996 - LAURE
- Loi solidarité et renouvellement urbain du 13/12/2000 - SRU
- Loi sur l'égalité des droits et charges, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11/02/2005
- Décret du 27 mai 2005 pour application de l'ordonnance du 3/06/2004
- Loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II »
- Loi sur la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27/01/2014 – MAPTAM
- Loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République du 07/08/2015 – NOTRE
- Loi sur la transmission énergétique pour la croissance verte du 17/08/2015 – TECV
- Code des transports et notamment ses articles L 114-2 précisant les objectifs des PDU – art 1214-7 précisant les compatibilités avec les autres documents de planification
- Le code général des collectivités
- Le code de l'environnement et notamment ses articles L 123-1 à L 123-19 et R 123-1 et suivants

Responsable du projet :

Si la communauté d'agglomération « Toulon Provence Méditerranée » est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), d'autres autorités compétentes en matière d'infrastructure de transport et d'organisation de la mobilité sont impliquées : Etat, Conseil Départemental du Var, la région PACA, les communes concernées.

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

1 - MESURE DE PUBLICITE

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, les mesures de publicité ont été mises en œuvre :

- ***affichage de l'arrêté et de l'avis :***

Par mail en date du 26 Aout 2016, Mtre. Nicolas DENJEAN PERRET , huissier de justice, précisait :

« Je vous confirme par la présente, avoir procédé au constat d’affichage de l’avis d’enquête publique et de l’arrêté y afférent, hier et ce jour, sur les douze communes qui composent la communauté d’agglomération.

L’avis d’enquête publique et l’arrêté, sont, dans chacune de ces communes, accessibles et lisibles depuis la voie publique à toute heure.

Mon procès verbal sera rédigé dans le courant de la semaine prochaine. »

Le procès verbal figure page 21 et suite du dossier « Pièce complémentaires »

Les certificats d’affichage de fin d’enquête sont versé au dossier « publicité »

CARQUEIRANNE : pièce 5 du dossier publicité

LA CRAU : pièce 6 du dossier publicité

LA GARDE: pièce 7 du dossier publicité

HYERES : pièce 8 du dossier publicité

OLLIOULES : pièce 9 du dossier publicité

LE PRADET : pièce 10 du dossier publicité

LE REVEST LES EAUX : pièce 11 du dossier publicité

SAINT MANDRIER : pièce 12 du dossier publicité

LA SEYNE SUR MER : pièce 13 du dossier publicité

SIX FOURS LES PLAGES : pièce 14 du dossier publicité

TOULON : pièce 15 du dossier publicité

TOULON TPM: pièce 16 du dossier publicité

LA VALETTE DU VAR : pièce 17 du dossier publicité

- publication de l'avis dans le journal

« Var Matin » le vendredi 26 août 2016 : pièce 1 du dossier publicité

« La Marseillaise - var » le vendredi 26 août 2016: pièce 2 du dossier publicité

Les copies de ces publications figurent page 79 et 81 du dossier « Pièce complémentaires »

La publication a été renouvelée dans

« Var Matin » le 16 septembre 2016: pièce 3 du dossier publicité
« La Marseillaise - var » le 16 septembre 2016: pièce 4 du dossier publicité

Pour chaque commune, le dossier comprenait soit les journaux correspondants soit une copie.

Les originaux sont versés au dossier.

Il est à noter en complément de cette publicité légale que des campagnes d'affichage supplémentaires ou d'information ont été réalisées :

- dans les bus du réseau Mistral,
 - sur les panneaux d'affichages et d'informations lumineux de la ville de Toulon,
 - dans les magazines édités par certaines communes.
- (pièce 18 du dossier publicité).

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

2 – MISE EN PLACE DE L'ENQUETE

Dès le 16 juin , j'ai pris contact avec M. Sébastien Maréchal, Directeur de la Direction des transports et des déplacements de TPM pour convenir des dates de l'enquête et des réunions préparatoires :

- Le 23 juin j'ai rencontré M. Chenevard , M. Sébastien Maréchal et son équipe pour une première présentation du dossier et pour fixer les dates de l'enquête
- Le planning a été élaboré par mes soins et transmis à TPM pour validation
- Réunion le 21 juillet avec M. Chenevard , M. Sébastien Maréchal et son équipe et les membres de la commission. Un exemplaire papier du dossier définitif a été remis à chaque membre de la commission y compris au suppléant A noter que le site internet nous a permis de préparer pour cette réunion, d'éventuelles questions.
- Signature des 13 jeux des 6 pièces du dossier le 27 juillet et des registres en nombre suffisant.
- Décision de modifier les dates d'enquête le mercredi 17 Août (communiqué de presse élaboré le 18 août).
- Décision des nouvelles dates et élaboration d'un nouveau planning.
- Signature des dossiers « pièces complémentaires » et « avis des PPA » 22 août
- Signature des pages de gardes modifiées des registres le 6 septembre .
- Lundi 21 novembre : réunion technique avec les membres de la Commission et les responsables techniques du dossier

STANDARD LIBRARY
COMMUNITY
QUESTIONS
WOLTON

3 - DOSSIER MIS A L'ENQUETE : IDENTIQUE DANS CHAQUE COMMUNE

1. Le projet de PDU

Il comporte six fascicules :

- 1.1. Résumé non technique**
- 1.2. Diagnostic**
- 1.3. Orientations et Plan d'Action.**
- 1.4. Comptes de déplacements**
- 1.5. Evaluation environnementale**
- 1.6. Annexe accessibilité**

2. Le recueil des avis des personnes publiques associées.

3. Pièces complémentaires (arrêtés, PV d'affichage, insertions presse, listes des différentes réunions..)

Dans chaque lieu d'enquête une présentation du dossier par kakémonos.

LES REGISTRE D'ENQUÊTE PUBLIQUE : un registre de 30 pages + couverture

Ont été ouverts avant le début de l'enquête par la présidente de la commission. Un exemplaire été déposé dans chaque lieu d'enquête. Des exemplaires complémentaires ont été donnés lorsque nécessaire .

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

4 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE

- Conformément à l'arrêté N°AP16/60 en date du 23/08/2016 de la Communauté d'agglomération de TPM, l'enquête publique s'est déroulée du 12 septembre 2016 au 15 octobre 2016 inclus, soit pendant 34 jours.
- Les pièces du dossier et les registres d'enquête ont été tenus à la disposition du public au siège de TPM et dans les mairies membres pendant la durée de l'enquête, aux horaires d'ouverture du public. Ces pièces du dossier étaient consultables également sur le site internet de TPM.
- Les observations, propositions et contre-propositions ont été adressées par correspondance à la Présidente de la commission d'enquête, au siège de TPM, ou ont été consignées sur les registres ouverts à cet effet par les membres de la commission d'enquête au siège de TPM et dans les mairies.

Les membres de la commission d'enquête ont assuré dans les communes les 72 permanences suivantes :

- **Hôtel d'Agglomération TPM - 107, boulevard Henri Fabre 83000 Toulon :** les mardi 20 septembre, vendredi 30 septembre, et vendredi 14 octobre de 8h00 à 12h00 et 14h00 à 18h00 ; les lundi 12 septembre et jeudi 06 octobre de 8h00 à 12h00.
- **Carqueiranne à l'Hôtel de ville:** le mercredi 14 septembre de 14h00 à 17h30 et le mercredi 12 octobre de 8h30 à 12h00.
- **La Crau à Hôtel de Ville :** les mardi 13 septembre et vendredi 07 octobre, de 13h30 à 17h00 ; les mercredi 21 septembre et mardi 27 septembre, de 8h00 à 12h00.
- **La Garde à Hôtel de Ville :** les mardi 13 septembre, vendredi 07 octobre, et lundi 10 octobre de 8h30 à 12h00 ; le samedi 01 octobre de 8h30 à 12h00 ; le jeudi 13 octobre de 14h00 à 17h30.
- **Hyères à Hôtel de Ville :** les lundi 12 septembre, mardi 04 octobre, jeudi 06 octobre, et le vendredi 14 octobre de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 17h30; le mercredi 28 septembre de 8h30 à 12h00 et le samedi 17 septembre de 9h00 à 12h00.
- **Ollioules à la Mairie administrative, 2 place Marius Trotobas :** le samedi 24 septembre de 9h00 à 12h00 ; les mardi 13 septembre et lundi 10 octobre de 14h00 à 17h00 et le vendredi 07 octobre de 9h00 à 12h00.
- **Le Pradet à Hôtel de Ville :** les mardi 13 septembre, vendredi 23 septembre, mardi 27 septembre, et lundi 10 octobre de 13h30 à 17h00.
- **Le Revest-les-Eaux à Hôtel de Ville :** le mercredi 14 septembre de 8h30 à 12h00 et mercredi 12 octobre de 14h00 à 17h30.
- **Saint-Mandrier-sur-Mer à la Direction des Services Techniques, rue Anatole France :** les mercredi 14 septembre et mercredi 12 octobre de 8h30 à 12h00.
- **La Seyne-sur-Mer à l'Hôtel de Ville :** les lundi 12 septembre, mercredi 21 septembre, mardi 11 octobre, et le vendredi 14 octobre de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h30; le vendredi 16 septembre de 8h30 à 12h00; le jeudi 29 septembre de 13h30 à 16h30.

- **Six-Fours-les-Plages à l'Hôtel de Ville** : les mardi 13 septembre, mercredi 05 octobre et lundi 10 octobre de 8h30 à 12h00 ; le samedi 01 octobre de 8h30 à 11h00 ; le jeudi 13 octobre de 8h30 à 12h00 et 13h30 à 17h00.
- **Toulon à la Direction Générale des Infrastructures, immeuble l'Oiseau de Feu, 137 rue Henri Poincaré** : les vendredi 16 septembre, mardi 27 septembre, lundi 03 octobre et mercredi 12 octobre de 8h30 à 12h00 et de 14h00 à 16h30 ; les jeudi 22 septembre et jeudi 29 septembre de 8h30 à 12h00.
- **La Valette-du-Var à l'Hôtel de ville** : les mardi 13 septembre, vendredi 23 septembre, et vendredi 30 septembre de 8h00 à 12h00 ; les mardi 27 septembre et vendredi 07 octobre de 13h30 à 17h00.

Il est à noter que le nombre important des permanences a permis de recevoir très largement tout le public : amplitude horaire, tous les jours,..

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

5 – CLOTURE DE L'ENQUETE

Conformément à l'arrêté AP 16/60 du 23/08/2016 organisant l'enquête, celle-ci a été close le samedi 15 octobre 2016 .

Les dossiers de chaque commune ont été remis le lundi 17 octobre à 16 Heures à la présidente de la commission

LES REGISTRES : ils ont été clos par ses soins dès réception . Ils comprennent :

CARQUEIRANNE

Dires : 7

Lettres : 0

Remarques orales : 0

LA CRAU

Dires : 10

Lettres : 3

Remarques orales : 2

HYERES

Dires : 35

Lettres : 4

Remarques orales : 5

OLLIOULES

Dires : 26

Lettres : 1

Remarques orales : 3

LA GARDE

Dires : 30

Lettres : 4

Remarques orales : 5

LE PRADET

Dires : 55

Lettres : 12

Remarques orales : 0

LE REVEST LES EAUX

Dires : 9

Lettres : 2

Remarques orales

SAINT MANDRIER

Dires : 48

Lettres : 6

Remarques orales

SIX FOURS LES PLAGES

Dires : 14

Lettres : 3

Remarques orales : 4

LA SEYNE SUR MER

Dires : 41

Lettres : 9

Remarques orales : 0

TOULON

Dires : 30

Lettres : 1

Remarques orales : 5

TOULON TPM

Dires : 55

Lettres : 93

Remarques orales : 5

LA VALETTE DU VAR

Dires : 9

Lettres : 0

Remarques orales : 0

Soit un total de :

Dires : 369

Lettres : 138

Remarques orales : 29

6 – RENCONTRE AVEC LE MO

Cette rencontre a eu lieu conformément à l'arrêté dans les huit jours après clôture de l'enquête soit le vendredi 21 octobre, la synthèse a été adressée le Mardi 25 octobre par mail.

Le document figure en annexe 1 du présent rapport.

La réponse du MO en annexe 2

Du déroulement de l'enquête, il ressort que l'ensemble des obligations légales et réglementaires a été respecté.

Remise du dossier le jeudi 24 novembre à 16 heures au siège de TPM par les membres de la commission.

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

7 - ANALYSE DU DOSSIER ET DES OBSERVATIONS

A LE DOSSIER

Le dossier soumis à l'enquête comprend :

- Le projet de PDU
- Le recueil des avis des personnes publiques associées
- Un dossier de pièces complémentaires lié à l'enquête publique c

1- Le projet de PDU

Il comporte six fascicules

1-1 Résumé non technique

En un document de 27 pages, le résumé non technique explique ce qu'est un PDU, décrit en huit constats l'état des lieux des transports et de la mobilité sur le territoire, et affiche les ambitions du PDU de faire évoluer à l'horizon 2025 les parts modales des déplacements. Il présente ensuite succinctement les 5 grandes orientations du plan, les 15 objectifs stratégiques et les 46 actions qui en découlent. La programmation financière correspondante est indiquée. Le document insiste bien sur le caractère durable du projet et mentionne pour finir tous les documents qu'il faudra élaborer pour mettre en œuvre le PDU.

1-2 Diagnostic

Dans ce fascicule sont d'abord rappelés le contexte réglementaire du PDU et les défis du plan.

Le diagnostic lui-même comprend trois parties :

- Structure et dynamiques du territoire
- Les modes de déplacement et les comportements
- L'offre de transports

Les deux premières parties dressent le constat des flux affectant les divers pôles de l'agglomération et de la part modale des déplacements correspondants. Elles se fondent sur les données de l'enquête « Ménages-Déplacements » de 2008 et du recensement de la population de 2011. Chaque paragraphe est illustré par une planche.

La troisième partie analyse chaque constituant de l'offre de transport (transports en commun, réseau viaire, stationnement, modes actifs, éco mobilité, transport

de marchandises, accessibilité PMR) et en dégage les points forts, les points faibles et les évolutions souhaitables.

1-3 Orientations et Plan d'Actions

Le PDU affiche des ambitions chiffrées de réduction de la part de l'automobile et d'augmentation des déplacements en transports en commun et des modes actifs. Après une rapide présentation d'ensemble du projet, il détaille pour chacune des cinq orientations, les objectifs stratégiques qui s'y rapportent et les actions qui en découlent.

Chacune des 46 actions se décline selon une même trame : constat, propositions, actions associées, pilote, partenaires, calendrier, coût, indicateurs de suivi. Une planche illustre généralement la territorialité de l'action.

Enfin le document cite et décrit succinctement les outils de mise en œuvre du PDU qui restent à élaborer. Cinq schémas directeurs, en tant que documents de programmation des différentes catégories d'actions, plusieurs guides d'aménagement qui seront autant de référentiels communs sur tout le territoire, des outils de suivis et d'aide à la décision qui viendront alimenter les réflexions et les travaux des instances de mise en œuvre qui seront instaurées.

1-4 Comptes de déplacements

Le compte de déplacements présente, en 6 pages et sous forme de tableaux, la programmation financière des actions du PDU.. Par rapport au document plan d'actions, il n'apporte que la précision de la répartition des sommes entre la phase 1 (2016-2020) et la phase 2 (2020 – 2025) de la mise en œuvre de ce plan.

En fin de document, apparaissent quelques précisions sur l'affectation des investissements aux différentes parts modales, et pour la partie fonctionnement, un état des dépenses annuelles des réseaux de transports.

1-5 Evaluation environnementale

Ce document de 186 pages rappelle le caractère obligatoire de l'évaluation environnementale pour les PDU et précise la démarche à suivre : description de l'état initial, évaluation des incidences des actions du PDU, mesures correctives à prendre, détermination d'indicateurs de suivi.

L'état initial de l'environnement se fonde sur des données de 2007 et analyse les points suivants : qualité de l'air, nuisances sonores, consommation énergétique et émissions des gaz à effet de serre, la protection des espaces naturels, la consommation d'espace, l'eau, le patrimoine paysager, les risques naturels et technologiques, la sécurité routière.

Pour chacun de ces sujets, l'incidence des actions du PDU s'apprécie quantitativement, quand les données permettent une modélisation, et qualitativement, en fonction de l'impact positif ou négatif que le bon sens permet de caractériser. Des mesures sont alors envisagées pour atténuer les

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
T.A. TOULON

incidences négatives et des indicateurs de suivi sont proposés pour en contrôler les effets.

1-6 Annexe accessibilité

Ce document annexe de 31 pages rappelle le cadre légal et les enjeux du volet « accessibilité » des PDU. Il présente ensuite l'état des lieux de l'accessibilité sur Toulon-Provence-Méditerranée, et enfin les prescriptions du PDU sur l'accessibilité. Deux actions sont inscrites au PDU pour favoriser l'autonomie du déplacement et poursuivre l'accessibilité du réseau par les points d'arrêts et le matériel.

2 - Le recueil des avis des personnes publiques associées

PPA LE CONTENU

- Le suivi des envois et des réponses formulées par les PPA sont résumés ci-dessous sous forme de tableau :

A/ LES COMMUNES DE TPM :

PPA	Réception	Retour	Nature	Observations
CARQUEIRANNE	11/04/2016	23/05/2016	Courrier	Avis favorable avec remarques
LA CRAU	11/04/2016	-	-	Avis réputé favorable
LA GARDE	09/04/2016	09/06/2016	Délibération CM du 30/05/2016	Avis favorable avec remarques
HYERES	11/04/2016	mail 22/07	Délibération CM du 24/06/2016	Avis favorable
OLLIOULES	09/04/2016	02/08/2016	Courrier	Avis favorable avec remarques
LE PRADET	11/04/2016	06/06/2016	Délibération CM du 06/06/2016	Avis favorable avec remarques
LE REVEST	11/04/2016	03/06/2016	Délibération CM du 23/05/2016	Avis favorable
SAINT MANDRIER	11/04/2016	10/06/2016	Délibération CM du 30/05/2016	Avis favorable
LA SEYNE	11/04/2016	28/07/2016	Délibération CM du 26/07/2016	Avis favorable avec remarques
SIX FOURS	11/04/2016	-	-	Avis réputé favorable
TOULON	12/04/2016	18/07/2016	Délibération CM du 30/06/2016	Avis favorable
LA VALETTE	11/04/2016	25/07/2016	Délibération CM du 27/06/2016	Avis favorable

B/ LA REGION ET LE DEPARTEMENT et ETABLISSEMENT PUBLIC :

PPA	Réception	Retour	Nature	Observations
-----	-----------	--------	--------	--------------

SCOT PM	31/05/2016	01/08/2016	Courrier du 01/08/2016	Avis favorable
Département du VAR	11/04/2016	18/07/2016	Courrier du 13/07/2016	Avis favorable
Région PACA	11/04/2016	mail 22/07	Délibération CR du 24/06/2016	Avis favorable avec remarques

C/ L'ETAT

PPA	Réception	Retour	Nature	Observations
Préfet du Département	11/04/2016	18/07/2016	Courrier du 08/07/2016	Avis favorable avec remarques
Préfet de Région	11/04/2016	-	-	Avis réputé favorable
Autorité Environnementale	09/05/2016	03/08/2016	Courrier du 29/07/2016	Avis favorable avec remarques
Préfet Maritime	19/05/2016	01/08/2016	Courrier du 01/08/2016	Avis favorable avec remarques

3 Pièces complémentaires

Ce dossier comprend :

- La décision du Conseil Communautaire de TPM d'adoption du projet de PDU, en date du 07 avril 2016,
- La décision du Tribunal Administratif de constitution d'une commission d'enquête publique, en date du 07 juin 2016,
- L'Arrêté AP 16/60 de TPM, portant ouverture d'une enquête publique relative au plan de déplacements urbains 2015-2025 de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, en date du 23 août 2016, dont,
 - Article 1 : Enquête publique du 12 septembre au 15 octobre 2016 inclus, sur les communes de Carqueirane, La Crau, La Garde, Hyères, Ollioules, Le Pradet, Le Revest-les-Eaux, La Seyne-sur-Mer, Saint-Mandrier-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages, Toulon et La Valette-du-Var, dans le but d'assurer l'information et la participation du public et recueillir ses observations relatives au projet de PDU ;
 - Article 2 : composition de la commission d'enquête ;
 - Article 3 : siège de l'enquête, consultation du dossier d'enquête, dispositions relatives aux observations ;
 - Article 4 : dates et heures des permanences des commissaires enquêteurs en mairies ;

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

- Article 5 et 6 : clôture de l'enquête, analyse des observations, rédaction du rapport , conclusions motivées,
 - Article 7 : suites données à l'enquête,
 - Article 8 : mesures de publicité de l'enquête,
 - Article 9 : point de contact TPM pour le PD,
- Procès verbal de constat de Maître Nicolas DENJEAN-PIERRET, huissier de justice, en date du 26 août 2016 attestant après constatations matérielles sur les lieux :
- L'affichage parfaitement visible de l'avis d'enquête publique et de l'arrêté AP 16/60 de TPM en mairie et sur les panneaux destinés à cet effet, dans chacune des 12 communes concernées par l'enquête publique ,
 - La présence et la parfaite accessibilité de l'avis et de l'arrêté sur le site internet de TPM.
- Coupures de presse relative au projet de PDU,
- Décision du Conseil Communautaire en date du 18 juin 2015 adoptant les modalités d'association et de consultation relatives à la révision du plan de déplacements urbains de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée 2015 – 2025, et descriptif de ces mesures.

4 Remarques sur le dossier

4-1 L'ensemble du dossier d'enquête publique est conforme à la réglementation.

Le PDU lui-même comprend une évaluation environnementale et une annexe « accessibilité ».

Les avis des personnes associées ont été recherchés dans les délais. Les avis recueillis sont rassemblés dans un document aisé à consulter.

Le dossier des pièces complémentaires est complet. Il atteste que l'enquête a été prévue et enclenchée conformément à la réglementation.

4-2 S'agissant du projet de PDU

Le résumé non technique est complet et clair.

Le diagnostic D2 prend judicieusement en compte les derniers projets de développement de TPM (page 15 – dernier paragraphe), les futurs générateurs/émetteurs de flux (planche page 15) et les points de congestion observés dans l'agglomération (planche page 30). En parallèle, l'offre de transport présente avec pertinence la réalité de la situation et des évolutions pour l'améliorer. On peut noter qu'une fois encore le chapitre « transport de marchandises » est le plus négligé. Déjà fixé comme une des priorités du précédent PDU, il n'a enregistré aucun progrès notable pendant les 10 ans de sa mise en œuvre (ref. synthèse du bilan du PDU 2005-2015 – page 12, approuvée par décision du Conseil Communautaire du 12 février 2016). Dans le présent diagnostic, ce point fait l'objet d'un double constat (« les règles d'acheminement des marchandises en villes manquent de visibilité » et « l'accueil des poids lourds dans les zones d'activité est à structurer »), sans donner d'orientation pour améliorer les choses.

Le document Plans d'actions D3 gagnerait à expliquer en préambule qu'il s'agit d'un plan, et qu'en tant que tel, il doit définir les grands principes de la politique publique de mobilité sans aller dans les détails. Il est important d'avertir d'emblée le lecteur que des documents de mise en œuvre viendront charpenter le projet en donnant une véritable substance aux actions décrites.

Le Plan d'Actions se décline logiquement en orientations et actions.

Il est acquis, comme le précise le Préfet du Var (lettre du 08 juillet 2016 –annexe page 6, 2^{ème} paragraphe), que les caractéristiques du matériel roulant fonctionnant sur les lignes à haut niveau de service seront fixées dans la DUP en cours. A ce stade, le PDU ne doit donc pas privilégier trop explicitement l'option bus.

Le compte de déplacements, document D4 retranscrit les données financières du plan d'actions:

L'évaluation environnementale et l'annexe accessibilité n'appellent pas de remarque particulière.

B - COMPILATION DES OBSERVATIONS

LES DIRES ET LES LETTRES SONT REGROUPÉS PAR COMMUNES DANS LES TABLEAUX CI-APRES. La commission s'est efforcée de lister toutes les demandes même si les listes ci-après peuvent ne pas être exhaustives. La réponse de la Commission renvoie à la synthèse qui traite globalement les demandes.

CARQUEIRANNE

N°	NOM QUALITE	REMARQUES	AVIS COMMISSION
1	G.ALONSO	Carqueiranne oublié.. pas de LHNS, rien pour faciliter l'accès cycliste du village aux plages Les pistes existantes sont étroites, insécurisées, dangereuses	CF synthèse points 7 et 8 - GISELE FERNANDEZ COMMISSAIRE
2	G.ALONSO	Demandes :	synthèse points 7, 8, 9 ENQUÊTEUR T.A. TOULON

		- rétablir les cales de mises à l'eau dans les ports de la Capte, la Tour Fondue, le Niel - transférer le transport fret marchandises vers le port des Salins - développer le transport maritime voyageurs avec cabotage - report des voyageurs vers d'autres ports l'été - organiser des zones de départ pour activités nautiques - véritable réseau piétonnier continu et sécurisé avec sentier littoral - intermobilité vélo et TC - plus de pistes cyclables pour relier les différents hameaux - développer le stationnement cyclable - créer des portes d'entrée du Tombolo « Grand Site » avec requalification des entrées - développement des autoroutes de la mer pour les marchandises - rétablir les lignes directes vers les villes de PACA	
3	E JUPILLAT TOBITT	Bus Toulon Carqueiranne en soirée Fiabilité des TER entre La Garde et Toulon et vers Nice et Marseille Piste cyclable entre l'hippodrome et l'aéroport	CF synthèse points 1, 6 et 7 -
4	M. TESSERAU	Satisfaction des stationnements co-voiturage et des trains Ligne Paradis centre ville : pourquoi pas desservir les boulevards Foch et Guymener	CF synthèse points 1, 6 et 7 -
5	Carqueiranne environnement	Trop de zones d'ombre dans le PDU - Tramway BHNS ?? - Réseau ferré à renforcer Est Ouest , plus de parkings ré ouvrir la gare de la Farlède - Gratuité pour la dépose minute à Toulon Déplacements doux et alternatifs : - créer une commission d'usagers - concevoir le maillage à partir de l'existant - lister les zones où les besoins sont urgents (facultés..) Routes : - sécuriser et améliorer la liaison routière par le col du Serre - agrandir le parking de la gare Pistes et couloirs cyclables en bordure de chaussée - RD 76 ... Moutonne - RD 559 améliorer, compléter .. - D98 Elargir les couloirs	CF synthèse points 1, 6, 7 et 8
6	J.HEYD Mme GENTIL Mme MALASSENE	Volet PMR insuffisant Demande d'une commission ad hoc, évaluation du budget global et affectation en fonction des	CF synthèse points 12

		priorité, un fort engagement financier pour les personnes à mobilité réduite	
7	ASL du ROUBAUDS	Globalement : objectifs généraux intéressants voire louables mais dossier un peu trop général et intellectuel Pour la suppression du tramway : BHNS plus de souplesse La multiplication des TER est une très bonne chose , pourquoi pas un tram-train entre Hyères et la Seyne 4LHNS pas assez précises PDU pas de cohérence avec projets routiers du département et avec la région On pouvait espérer de meilleures propositions Pour Carqueiranne : Accès par RD559 dangereux car tous les moyens de secours sont en dehors de la commune Alternative : un accès Nord et un accès facilité à l'autoroute..	CF synthèse points 1, 3,5, 6 et 7

LA CRAU

N°	NOM/ QUALITE	REMARQUES	AVIS DE LA COMMISSION
1	Mr ANSELMETTI	Demande abri-bus au niveau Beauséjour, avenue F.Mistral	(12) - PMR
2	Mr SARROLA	Création piste cyclable entre LA CRAU Sauvebonne et route de Sauvebonne vers Hyères.	(8) - PISTES CYCLABLES
3	Mr MILLOT	Manque des fiches d'action par commune	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER
4-4 bis	Mr FREMAUX C.E	Absence du document N°1 « Résumé non technique » constaté le 27/09/2016 à 8H00. Copie effectuée de suite. Nouveau document paraphé et conforme à l'original mis à disposition à 11H00.	Aucune observation particulière sur cette absence de document N°1 n'a été évoquée. Aucune incidence sur le déroulement de l'enquête.
5	Mme MILLOT	Site NATURA 200 :« Le Fenouillet » non indiqué. Discordance calendrier PDU et SNCF entre la nouvelle gare de La Pauline et le saut de mouton de la voie Pauline-Hyères.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (8) - PISTES CYCLABLES (13) - LES TER – LES GARES – SNCF

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE

ENQUETEUR
T.A. TOULON

		Le Projet avantage la voiture, pas suffisamment les PMR Favoriser les pistes cyclables et non les bandes cyclables	
6	Mr PIERRE Mr BLAISE UDVN83 - FNE	ANNEXE N°1 Le porter à connaissance de l'état pour le SCOT de 2013 invite à faire la comparaison avec le précédent mode d'exploitation et à en démontrer l'utilité publique. Les expressions : »Tramway et BHNS sont bannies, et le bus n'est pas encore choisi le mode choisi pour les LHNS. Le Bilan ne peut être sincère. 1/ quelles sont les raisons pour lesquelles l'évaluation à 10 ans du PDU 2005, alors que celle de 5 ans n'a pas été réalisée (impasse construction de la première ligne de tramway) 2/ Qu'est-ce qui justifie une seconde ligne est-Ouest ? Ne serait-ce pas le remplacement d'une ligne de tramway par deux lignes BHNS ? 3/ pourquoi ne pas envisager une ligne BHNS rail du centre d'HYERES à la gare d'HYERES, extensible vers l'aéroport ? 4/ L'hypothèse d'un tram-train à très HNS ne pourrait-elle pas être envisagée, à la fois RER toulonnais et tramway, avec 32 km de ligne LHNS-tramway, 100% en site propre au lieu de 50km de voies LHNS-routières. Le projet modifie des tracés : Est et Ouest . 5/ Le projet de PDU prévoit le corridor de Bon rencontre par Lagoubran à la gare de LA SEYNE ; Est-ce qu'une ligne TOULON à la	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (13) - LES TER – LES GARES – SNCF

	SEYNE l'empruntera. 6/Le dossier d'enquête publique ne devrait-il pas faire le bilan des deux « ateliers de consultations » et répondre aux interrogations émises ? - Les corridors de LHNS sont imprécis. 7/ quel est le tracé de la deuxième ligne est-ouest susceptibles de futures expropriations ? 8/ Quels sont les taux de sites propres par lignes LHNS et leurs localisations ? 9/ Quelle répartition des coûts par LHNS au compte de déplacements ? 10/ le plan des TC ne devrait-il pas définir les principes de l'organisation des transports des grands axes mais aussi ceu des dessertes locales dites de rabattement à fréquences améliorées ? 11/ D'une façon générale, le PDU pour son suivi ultérieur ne doit-il pas quantifier les objectifs et indiquer les valeurs 2015 des indicateurs proposés ? Les trains inter-cités ne s'arrêtent pas à LA SEYNE. La ponctualité du service de transport entre LA SEYNE et TOULON devrait être un principe général primordial de l'organisation des transports que seuls les transports en sites propres à 100% peuvent assurer. 12/ Pourquoi abandonner l'objectif d'un TCSP 100% en site propre de LA SEYNE à TOULON ? Le Budget des modes actifs ne permet pas de satisfaire les objectifs de continuité d'un maillage	
--	--	--

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

		territorial. 13/ Les modes actifs sont censés assurer en 2025 autant de déplacements que les TC avec un budget dix fois moindre . Ce budget moitié de celui consacré au seul stationnement des voitures ne devrait-il pas être notablement augmenté (doublé, triplé) 14/ un itinéraire cyclable littoral, touristique, sera-t-il envisagé dont une piste cyclable pour désenclaver ST MANDRIER. Les impacts environnementaux : LOI LOTI : développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants. 15/ Comment répondre à ces objectifs d'un PDU sans préciser les modes de transports ? 16/ Comment caractériser les impacts environnementaux (emprise au sol, bruit...) sans préciser de modes de transports. 17/ Comment calculer les consommations d'énergie sans préciser les modes de traction thermique, hybride ou électrique ? 18/ Quelle incidence sur un PAPI du bassin de la rade ? L'étude socio-économique : 19/ les budgets prévisionnels des infrastructures des LHNS ne seraient-ils pas au total de 880 M€ ou 17,6 M€/km pour des lignes BHNS ? Qu'en saurait-il avec des lignes tramways ? 20/ Ces coûts d'infrastructures prennent-ils en compte le fait que les	
--	--	---	--

	plate-formes puissent être de type tramway ou BHNS ; le mode de transport n'étant pas défini ou pouvant changer dans l'avenir ? 21/ A long terme (30 ans) les coûts d'exploitation de tramways ne seraient-ils pas comparables à ceux de lignes BHNS ? 22/ sans stratégie du stationnement qui n'est pas encore lisible (diagnostic page 35) quelles incitations pour le report modal de la voiture vers les TC ? 23/ Action 41- Le budget des plans de mobilité est-il suffisant pour inciter les employés à abandonner leur voiture pour aller au travail ? 24/Sur quelles bases établir un bilan à mi-parcours dans cinq ans sans publication des indicateurs initiaux ? Cf N°11 25/ Pourquoi une nouvelle EMD n'est-elle pas engagée ? 26/ L'AOTU appliquera-t-elle une charte des services publics locaux intégrant le développement de la relation citoyenne ? PDU particulièrement incomplet, mérite d'être reconsidéré et complété. AVIS DEFAVORABLE DEMANDE. **Des annexes : Des observations et propositions : ANNEXE N°2 : Les objectifs du PDU de 2005 pratiquement reconduits en 2015, preuve de l'échec de celui de 2005 : Moins de déplacement en voiture - 9% que le précédent PDU -12%	
--	---	--

		Vers plus de déplacement à vélo et à pied (modes actifs +4,7%) et plus en TC +4,1% , promotion du co-voiturage, transport en commun citoyen, à peu de frais (3M€) mais efficace. Investissements : mode de transport non précisé (BHNS ou tramway) mais le dossier de juin 2016 pour la première LHNS est un BHNS partiellement en site propre. Qui paiera les coûts d'exploitation par an (en moyenne 83 M€ l'an) ? Les TC (+4,1%) devraient transporter 54 millions de voyageurs au lieu des 29 millions aujourd'hui sur les LHNS. La fréquentation , qui est de moitié sur l'axe est-ouest, devrait être de 27 millions au lieu de 15 aujourd'hui. Une ligne BHNS qui culmine à 15 millions de voyageurs par an ne peut y suffire. N'est-ce pas la raison de ce projet de ce PDU avec deux lignes est-ouest ? L'une sur l'ancien tracé du tramway et l'autre empruntant l'A57 comme la ligne U. Le PDU est rétrograde : Avec un tramway plutôt que deux BHNS, quelle pourrait être la réduction d'énergie consommée par le réseau Mitral ? Avec un tramway, quelles seraient au terme de la loi « les émissions évitées » de GES ? REVISION AMBITIEUSE avec un tramway de HYERES à LA SEYNE à coût équivalent. Utiliser les 17 km de voies ferrées existantes de la Pauline vers HYERES et son aéroport ou vers les ports de la rade. Un tram-train est un tramway qui peut emprunter les voies SNCF qui pourrait aller de	
--	--	--	--

		l'aéroport de HYERES au technopôle de OLLOUI LES ou à LA SEYNE. Les lignes à réaliser seraient de 39 km (32 km de tramway + nord-sud 7 km) pour le même budget de 880M€ (22m€/km) Cf : ANNEXE N°3 : réseau maillé de tramway et tram-train dans les corridors LHNS.	
7	Mr Illisible	Consultation du dossier en mairie, debout au comptoir de l'accueil. Personne âgée de 71 ans.	(Déroulement de l'enquête) : Observation transmise à TPM
8	Mr GRIMAUD	Favorable à l'élargissement de l'A57 car il doit se rendre souvent en urgence dans les hôpitaux et commissariats. Aménager et sécuriser les pistes cyclables	(5) - LHNS-TCSP-BHNS (8) - PISTES CYCLABLES
9	Mr PASTOR	Demande des lignes de bus entre TOULON et HYERES : régulières et fiables sans se soucier des horaires.	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
10	Mr illisible	Favorable au TER comme le métro parisien sans le souci de l'heure.	(13) - LES TER – LES GARES – SNCF

HYERES

N°	NOM QUALITE	REMARQUES	AVIS COMMISSION
1	Groupeement des CIL	Déposeront un courrier	
2	CIL de la Gare	Déposerons un dossier	
3	M. HAUPT	Manque de liaison entre centre-ville et Hôpital René Sabran La gare de Hyères est mal desservie Pourquoi ne pas imaginer un petit train	CF synthèse points 6,7 et 8

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUÊTEUR
T. A. TOULON

		Manque de pistes cyclables dans le centre ville et pour l'accès à la gare	
4	M. Gilbert	Développement du vélo électrique, il faut : Des couloirs cyclables et des abris sécurisés (la Gare) Piste cyclable pour l'Almanarre puis des liaisons Hyères La Crau et de Toulon à la Londe La passerelle entre le collège Jules Ferry et la gare en très mauvais état	CF Synthèse point 8
5	M. MILLOT Chauffeur SODETRAV	Demandes : Sur la ligne 67, augmenter la fréquence de passage hors saison (le samedi) et rajouter un bus quotidien supplémentaire en mi-saison (juin à septembre) Sur la ligne 68 qui fait le tour de la presqu'île, il faudrait un bus tous les jours au lieu de 2/semaine. Remarque : un document agrafé au registre	CF synthèse points 6 et 7
6	M. IGNACE (Pdt CIL quartier des Rougères)	Demandes : Voie Ritondale, La marge de recul de 70 m est-elle respectée. Quelles sont les mesures édictées pour les futures constructions (marge de recul de 250 m {bruit} Arrêté préfectoral) L'étude sur la qualité de l'air est-elle toujours valable avec une solution BHNS Déplacement des parkings relais vers la périphérie de la commune Critiques : Obsolescences des données (2008) Nouvelle étude EMD pas d'obligation réglementaire mais obligation morale Risque inondation (2010) ne prend pas en compte les événements de 2014 L'abandon du projet Tram (PDU en vigueur) n'est pas justifié Pas d'étude d'impact sur le PDU de l'augmentation des constructions nouvelles et du trafic routier Saturation de l'A57 sous-évaluée (Toulon 3 ^{ème} place des villes les plus embouteillées de France) Objectif de création de 8300 logements à Hyères (source PLU) et bassin d'emploi à l'ouest de Toulon : déplacements non pris en compte Le cas de l'avenue Ritondale devrait être traité dans le PDU de TPM. Manque d'orientation sur la rationalisation du réseau Mistral. Manque de concertation au niveau de la	CF synthèse points 1 , 3, 4 , 5,

		commune. Remarques : Document agrafé au registre	
7	JP GASTALDI	Les communes de la couronnes sont exclues du PDU Rappel du contenu du PLU non pris en compte La Médiane et la traversé du quartier de la gare tout juste notés Les navettes vers les îles créent de graves problèmes de circulation	CF synthèse points 1, 9 et 15 - Critique du dossier
8	Marthe SEJOURNE	Demandes : Desserte cycliste de Giens : Quels sont les deux tracés prévus. Est-il possible de passer dans le marais. Le raccord cyclable « à promouvoir » des Salins vers la piste de la Londe aurait dû être réalisé depuis plus de 15 ans. Quand le sera-t-il ? Idem pour le tronçon Almanare. Ligne gare-centre ville par petits bus (Mistral ou commune) Critiques : On ne sait plus où prendre les bus (Joffre, St Denis ?). Les correspondances Mistral //VARLIB sont mal indiquées. Remarques : La ligne 69 ne dessert pas grand monde et gêne les automobilistes avec un arrêt en plein virage.	CF Synthèse points 6,7 et 8
9	M. LAPIERRE	Desserte de l'aéroport scandaleusement insuffisante Remise en fonction de la ligne gare SNCF et Aéroport : urgent Prix des parkings VINCI : un scandale	CF Synthèse point 6, 7 et 9 -
10	M. RESCH	Dossier CF Annexe	
11	M. METENIER GERARD	Transports scolaires sur l'Ayguade Horaires entre Hyères et Toulon ne correspondent pas à ceux du travail Prévoir plus de trafic l'été	CF Synthèse points 6, 7 -
12	M ;et Mme ROUSSEL	Souhaits - LHNS sur l'agglomération - Réseau en site propre vers Ste Musse - 2X3 voies A57 - TER plus fréquents Révision des accès routiers vers Giens	Beaucoup de réponses dans les diverses actions.. CF Synthèse points 6,7 15 -
13	Les habitants Golf Hôtel LAGUZZI MERCIER	Demande d'augmentation de la desserte entre Golf Hôtel et Mauvanne afin d'augmenter les arrêts de la lignes 103	CF Synthèse point 6 et 7
14	Mme Charles	Revoir l'accès de la presqu'île de Giens + de	CF Synthèse points 6 et 7

	TIXIER	parkings, +de navettes	
15	Jean Pierre ARDISSON	+ de parkings relais +de pistes cyclables revoir l'accès Giens	CF synthèse points 8, 9
16	Isabelle BUTTAAFOGHI	Améliorer l'accès à la presqu'île de Giens	Cf synthèse point 13
17	Denise MONGIE	Développer les voitures électriques Augmenter la fréquence des TER	Cf synthèse point 10
18	M. PHELINE CIL CHATEAUBRIAND	Demande : Arrêt de bus , sur la ligne 69, à l'angle avenue Chateaubriand/Bd d'Orient , côté Ritorte, pour la desserte des immeubles »terrasses de Chateaubriand » Remarque : document agrafé au registre	CF Synthèse points 6 et 7 ..
19	Groupeement des CIL de HYERES Mme RICHARD Mme BLONDEAU M. FERRE	Demandes : Quid des études et du financement du Pôle multimodal de la gare ? Vélo : assurer la continuité des pistes cyclables existantes, dont le long de la D12 jusqu'à la jonction vers LA LONDE Critiques : Données 2008 ne reflètent pas réalité d'aujourd'hui Pas d'information sur les raisons du choix du BHNS plutôt que le tramway Liaison ferroviaire gare SNCF-Aéroport insuffisamment mise en avant, à comparer avec le BHNS entre gare et port St Pierre Desserte des îles à partir des Salins non envisagée. Manque de parkings relais Manque de pistes cyclables	Action 12 Prévu dans l'action 26 CF synthèse points 1, 3, 4
20	CIL LES BORRELS B.POTHONIER	Réseau routier : RD 12 très pratiquée par les cyclistes ; il faut une piste pour désengorger Transports en commun :Ligne 64 à prendre en compte et à améliorer	CF synthèse points 6, 7 8
21	Sylvie LAUZIÈRE	Partie PMR PDU Plus de fréquences Mise en accessibilité des quais Réelle formation des chauffeurs Refonte du site avec rubrique PMR	CF synthèse points :12
22	M. MUSSO	L'étude de déplacement est obsolète et incomplète Trop d'études inutile Pistes cyclables : véritable réseau de communication pas uniquement pour les touristes PMR : véritable volonté politique Stationnements à augmenter	CF synthèse points 1 3 8 et 9
23	M. GROSSET	Pour le tramway PDU uniquement pour Toulon, pas assez	CF synthèse points 1 et 3

		réaliste, fait par des technocrates...	
23.1	A.M BRISCO	Pbs évoqués rond point Mal Juin, avenue Marcel Bernard, Paul Bourget .. Problème dûs au Leclerc	CF Synthèse point 14
23.2	E.CANTIN	idem	CF Synthèse 1 point 4
23.3	M.et Mme CUNY	Circulation intempestive au rond point Louis Ravier et avenue Mario Bénard	CF Synthèse point 14
24	Mme ROUSSEAU M. ABERIGO Association « Changer d'air »	Déficit important entre l'ouest le centre et l'est. Abandon regrettable du TCSP au bénéfice des LHNS. PDU 2005 plus cohérent En matière de vélo : recul également Secteur de Hyères : liaison vers le port et l'aéroport à prévoir en site propre Fréquence TER à augmenter Pôle multimodal ?? Un calendrier précis pour de réalisation de PEM est indispensable Vélo : prévoir passage vieux Salins , bandes cyclables sur certains trottoirs Agir sur le comportement pour protéger les piétons	CF synthèse points 1, 3 , 8
25	Collectifs des parents d'élèves Giens ASTIER ETIENNE, GYARD	Transports de plus en plus compliqués, retard, horaires supprimés Absence de service au niveau de la Madrague et du Niel Seuls les mois d'été sont mieux desservis Demande de mise en service élargie de la ligne 68	CF synthèse points 6 et 7
26	Elie DI RUSSO	Approbation de la desserte des BORRELS ; horaires fixes plus faciles, 4 A/R seraient suffisants	CF synthèse points 6
27	Brigitte Del PERUGIA William SEEMULLER	Critiques : Pas de réflexion sur l'acheminement de plus d'un million de personnes sur Giens et l'accessibilité via le port St Pierre. Etude des déolacement à l'est de Hyères insuffisante. Pas de projection dans le futur. Remet un document agrafé au registre. :, le bilan PDU mauvais, les chiffres du PDU 2015 sont dépassés, pas d'ambition, il manque une vraie colonne vertébrale BHNS insuffisant. Il faut un tramway Pas de calendrier pour la desserte de l'aéroport	CF synthèse points 1, 3, 8, 9
28	M. AGNELLO	Pbs évoqués rond point Mal Juin, avenue Marcel Bernard, Paul Bourget .. Problèmes dus au Leclerc	CF Synthèse point 6 et T
29	M. RICHARD CIL Gambetta	Demande : Pouvoir se rendre à la mer sans voiture Remarques :	CF synthèse points 6,7 et 8

		Agrafe au registre 3 propositions : Projet de navette vers Giens Projet de navette « « sur rail » gare - aéroport, prolongée jusqu'à l'Aygade Création piste cyclable « levée du Ceinturon » le long du Roubaud	
30	M. CRETIN (FNAUT) Mme MARTIN	FNAUT non retenue pour travailler avec TPM, demande à être reçu par M. Chenevard sans succès. Ne comprend pas pourquoi on a abandonné le tramway. Sigle HNS utilisé à tort et travers Prévoir un transport léger entre la gare de Hyères et l'arrivée des bateaux Axe de communication entre le Port et l'Ayguade : pourquoi par un train léger	CF synthèse points 1,3, 8 6 et 7
31	CIL LA GARE Françoise MARTIN	Hyères fortement impacté par PDU : concentration autour du pôle d'échange de la Gare aggraver la situation . Rappel de l'action 13 Parking relais insuffisants Prévoir de minibus pour faciliter la circulation (gare centre Ville) Desservir la gare et l'aéroport par voie ferrée Doublement de la voie ferrée entre la Pauline et La Crau insuffisant	CF synthèse points 3 et 13
32	M. BERNEZET CIL Golf Hôtel	Demandes orales: + note Faire passer la ligne 17 au pôle multimodal de la gare Harmoniser les tarifs des transports (train et bus) Critiques : trop d'enquêtes en même temps...	Cf Synthèse point 6 et 7
33	P .J RICHARD CIL GAMBETTA Cf dire 29	Navette automatisée entre la Gare et l'aéroport Fonctionnement de Mai à Octobre pour désengorger la circulation réutiliser un parcours et la voie ferrée existante..	CF synthèse point 16
34	CIL LA BAYORRE Geneviève BURKI	Le BHNS n'est pas au niveau d'une métropole comme Toulon. Il y a eu déjà beaucoup d'argent investi dans le tramway, sans compter la surtaxe transport. Remet un document Regret de l'absence d'associations concertation au projet Revenir au projet de TCSP Desservir la gare et l'aéroport par voie ferrée Pas de prise en compte des extensions du PLU Parkings indispensables	CF synthèse points 1, 3 8 et 9
35	M. et Mme MEUNIER	Un oubli : la Madrague, le Niel, le Village , axe que vers la Tour Fondue	CF synthèse points 6 , 7 8

		Action 26 insuffisante dans ce même secteur Action 45 : avant de penser accès il faut prévoir l'augmentation de la population Action 10 : continuité du territoire avec billetterie commune	
		Lettres et annexes	
1	M.RESCH (annexe dire 10)	- TCSP Gare Aéroport : la gare n'est connectée ni au centre ville ni au littoral. La liaison avec Espace 3000 est indispensable - Incohérence entre PDU (préserver les emprises ferroviaires) et PLU qui prévoit l'élargissement de l'avenue de l'aéroport ??? La voie ferrée est à privilégier - Parking Arromanches : il doit être réservé à la desserte du grand Site . IL doit être compléter et non sera.. - La tour fondue : problèmes de circulation, de stationnement Les solutions : - étudier les possibilités de réservation , de billetterie informatique et de report possible vers d'autres embarcadères - multiplier les bus pour acheminer les passagers - rajouter des bus depuis le parking Arromanches - Contribution du port St Pierre - Douze ports desservent l'île de Porquerolles : il faut répartir les départs - La gestion du fret pour Porquerolles n'est pas satisfaisante : trop gros tonnage - Il faut une réorganisation de la desserte de Porquerolles La mobilité sur le Grand Site - la saturation : le PDU doit faire une large place aux piétons et cyclistes et aux TC - les routes d'accès : aucune analyse de « la route du Sel » - le réseau cyclable : nécessité de prévoir sur la totalité de la presqu'île et en site propre + parkings vélos - le réseau Piéton la presqu'île doit pouvoir se parcourir à pied ... - les parkings projetés : ils sont « un mauvais signal » - les transports en communs : ligne 68 renouvelée - Les routes du Grand Site : vitesse à	CF synthèse points 15

		limiter	
2	Jean MASSE	Quartier proche chemin de la poterie : Demande d'extension de la ligne vers la Bayorre et construction d'un parking	CF synthèse points 6,7 et 9
3	Toulon@venir	Double courrier Cf dossier TPM	
4	La Roche Taillée - RIONDET	Pas assez d'implication des quartier Regrets : le tramway – place accordée à la voiture trop important – cohabitation voitures/piétons préoccupante – PMR - manque de parkings pour commerçants et clientèle CONTRE LE PDU	CF synthèse points 1, 3 et 9

OLLIOULES

N°	NOM QUALITE	REMARQUES	AVIS COMMISSION
1	Charles BOTTARELLI	Critiques sur le dossier - information insuffisante - utilisation de données périmées - extrémités oubliées (Hyères, la Garde, La Farlède - critique de la notion même de révision ..	CF synthèse point 1 et 3
2	R.TOGNETTI	Le BHNS ne passe pas par Berthe à la Seyne sur Mer alors que la voie existe !! Prolongation de la ligne 120 : pas la meilleure solution Quid de la traversée du port de la Seyne par le TCSP ?? Note sur les avantages du tramway Gare TGV ou LGV quid des parkings ? Pourquoi pas une véritable gare à Cuers Transfert de l'aéroport à Cuers	CF synthèse points 6, 7, 3 et 13
3	M. FERALE	Le PDU occulte les horaires , plus particulièrement pour les lignes 1 et U . Problème le week-end	CF synthèse points 6 et 7
4	M. TROTOBAS Gilbert	+ d'appels BUS dans le secteur d'Ollioules et bouclage de la ligne avec Six Fours en passant par la gare rétablir la ligne 12	CF synthèse point 6 et 7
5	Pierrette THUILIER	rétablir la ligne 12 + d'appels BUS bouclage de la ligne avec Six Fours en passant par la gare Une voie rapide pour les bus de la RATP	CF synthèse points 6 et 7
6	Mme DUNY	BHNS souhaité jusqu'à la gare d'Ollioules Piste vélo de Toulon au centre d'Ollioules	CF synthèse point 6 et 8
7	Nicole BERNARDINI	Offre insuffisante pour le côté Ouest de Toulon et pour Ollioules Délais entre bus trop longs Impossibilité pour partir vers Sanary, Gare	CF synthèse points 6 et 7

		d'Ollioules . Rétablissement ligne 12	
8	MARTELOTTO	Rétablissement ligne 12 Prendre en compte les correspondances avec les trains	CF synthèse points 6 et 7
9	ACTEnergies	- PDU s'engage sur des évolutions en matières d'énergie et de rejet de GES sans relevé de la situation actuelle - Importance du choix des moyens de transport non précisé dans le PDU - Pas de prise en compte des énergies renouvelables - Consommation d'énergie : PDU non conforme avec le SRCAE - PDU : trop général sur les moyens d'atteindre les objectifs de réduction de consommation de carburant et de rejet de GES - Utilisation annoncée de 15 000 T de biocarburants pas démontrée - Le PDU ne prévoit pas la production d'énergies renouvelables - PDU muette sur les moyens de rendre moins polluants les TC - Le Tram électrique sera moins polluant - Pas d'engagement sur la passage , au moins partiel, des véhicules à la motorisation électrique - Pas d'incitation au co-voiturage - Pas d'incitation réelle au TC - AVIS DEFAVORABLE car les mesures prises pour améliorer la qualité de l'air sont insuffisantes..	CF synthèse points 1 et 4
10	Robert TEYSSIER	Demande ligne directe Toulon Ollioules A/R Un bus pour Sanary six fours	CF synthèse points 6 et 7
11	Jacqueline GRAJON	Rétablir ligne directe Toulon Ollioules A/R	CF synthèse points 6 et 7
12	PINORI Odette et René	Rétablissement ligne 12 Circuit en passant par Six Fours vers Gare Ollioules Sanary	CF synthèse points 6 et 7
13	Antoine SCARSO	Rétablissement ligne 12	CF synthèse points 6 et 7
14	GUEYMARD Marie Rose	Rétablissement ligne 12	CF synthèse point 6
15	DE MARCIA Georges	Rétablissement ligne 12	CF synthèse point 6
16	LEFEVRE Gérard	Circuit en passant par Six Fours vers Gare Ollioules Sanary Rétablissement ligne 12	CF synthèse points 6 et 7
17	BONORA Yvonne	Circuit en passant par Six Fours vers Gare Ollioules Sanary	CF synthèse points 6 et 7
18	M.Mme ZERBI	rétablir la ligne 12	CF synthèse points 6 et 7

		+ d'appels BUS	
19	SPARACIA Georges	Prévoir un arrêt au niveau du parking Intermarché	
20	DASMARIAN Germaine	rétablir la ligne 12	CF synthèse point 6
21	SAÏS Thierry	Circuit en passant par Six Fours vers Gare Ollioules Sanary Rétablissement ligne 12	CF synthèse points 6 et 7
22	GAGGIOLI Sylvie	Rétablissement ligne 12 Plus d'amplitude	CF synthèse point 6 et 7 -
23	Robert TEYSSIER	Rétablissement ligne 12 Ligne 11 : manque d'amplitude rien après 20H40..	CF synthèse point 6 et 7
24	BURGUNDER Michel	Rétablissement ligne 12	CF synthèse point 6
25	E. JALLIFFIER VERNE	Rétablissement ligne 12	CF synthèse point 6
26	Brigitte TONINELLI	Rétablissement ligne 12	CF synthèse point 6

LA GARDE

N°	NOM/ QUALITE	REMARQUES	AVIS DE LA COMMISSION
1	Mr BOURGEAT	Demande : -Après réclamation en 2014 sans réponse de TPM, pourquoi il n'y a pas de trottoirs pour piétons dans la descente sur LA VALETTE menant au carrefour avec l'avenue Picasso, côté clinique du Coudon. Il propose de reprendre le sentier en face du camping « La Lézardière avenue de la 1ere DFL. -Pourquoi il n'y a pas non plus de transport en commun côté LA GARDE (Patinoire) jusqu'à la Coupianne à LA VALETTE. - Aménager la continuité trottoirs allée de la Roquebrussanne	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (11) - CIRCUITS PIETONS

2	Mme CERNICCHIAR O	Demande : -Pour desservir l'hôpital Ste Musse , de prolonger la ligne 129 ou prolonger la ligne 31 - Prévoir un car départ centre-ville LA GARDE pour desservir Impérial Santé, ou prolonger la ligne 129, ou un appel bus.	(6) – DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES
3	Mr LAURAIN	Demande : -Où est le comparatif entre le besoin en capacité de transport et la proposition de créer les lignes LHNS ? -Comment est expliqué dans le PDU l'abandon du tramway (évoqué précédent PDU comme solution pertinente) au profit de solutions moins performantes ?	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS
4	Mme PEYRATOUT	Souhaite : -Ligne directe centre-ville LA GARDE/Hôpital Ste Musse et St Anne sans être obligé de passer par TOULON. - Un bus gare SNCF LA GARDE pour départ et arrivée vers Hôpital Ste Musse et St Anne.	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES
5	Mr GROSSE	Souhaite : - PDU plus ambitieux pour les modes actifs (vélo) - mise en place itinéraires cyclables en site propre (centre de vie EST-ouest) et sur certains axes (rue de la République à TOULON). - Promouvoir le vélo par une politique affichée. - verbalisation systématique des automobilistes qui se stationnent sur les pistes et bandes cyclables, et ceux	(2) - MANQUE D'AMBITION (8) - PISTES CYCLABLES

		ne respectant pas les distances de sécurité en doublant.	
6	Mr illisible	Mentionne : -Action 44 (desserte aéroport) non traité clairement. -La voie ferrée doit être prolongée de la base aéronavale à l'aéroport. -veut un TOULON/Aéroport par rail.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (16) - AEROPORT
7	Mr GOLL	-Déplore la dangerosité du pont de la Clue quel que soit le mode de transport (VL,BUS,PL, VELOS), croisement difficile, aucun trottoir pour les piétons. -souhaite des pistes cyclables transversales drainantes ou redistributrices avec accès à la piste centrale du littoral alors que le PDU ne propose que des fragments de pistes épars et sans véritable cohérence d'ensemble.	(8) - PISTES CYCLABLES (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS
8	Mr BUTTIER	Le PDU doit être revu : -Hypothèses fondées sur EMD 2008, maintenant obsolètes . -Moyens de transports pas assez développés. -Non prise en compte des extrémités de l'agglomération.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER
9	Mr CONIL Président du CIL Abel Gance, Paix	ANNEXE N°01 ANALYSE SIMILAIRE : Cf Le Collectif « un tramway pour l'agglomération toulonnaise » N°4 – Registre LA VALETTE DU VAR Des questions sur les thèmes abordés : - Pistes et bandes cyclables, non cadencement des bus leurs absences le soir et le dimanche, Aménagement des trottoirs encombrés (PMR), revoir la hauteur des dos d'âne (gêne les bus-ralenti le trafic)	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES

		Consultation à minima pour un projet à 2 M€ TMP a refusé que le CIL Abel Gance, Paix participe alors qu'il avait envoyé un courrier. PDU basé sur EMD 2008 Voir plus grand – perspective de devenir métropole. Pas de précisions sur la définition et le tracé des LHNS. Projet peu ambitieux. Pas de règles sur le transports de marchandises et leurs livraisons. Pas d'études conséquentes sur les consommations d'énergie, d'émissions de polluants et de GES du réseau de TC. COP 21 : incitation achat véhicules moins polluants (électriques) Les extrémités Est et Ouest n'ont pas été prise en compte pour améliorer les liaisons des TC avec les communes en périphérie ? Les bus du réseau Mistral ne sont pas confortables, ni à l'heure. AVIS DEFAVORABLE DEMANDE	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (12) - PMR
10	Mr ETTORI	-Fait remarquer que seul le tramway compte-tenu de ses capacités peut offrir une LHNS. -Réaliser en priorité des pistes cyclables sécurisées EST/OUEST et NORD/SUD en tenant compte des nouveaux modes de déplacements. -Revoir le secteur de l'avenue 83 qui est saturé . -Mettre en place une desserte des	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE

		écoles (moyens de communication- navettes-circuit pedibus)	D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES
11	Mr MALARSTA	-Fait part de son inquiétude en constatant que l'accès de la ville de LA GARDE est quasi impossible à certaines heures, et qu'il faut améliorer les déplacements automobiles sur le secteur 83. -Sécuriser les pistes cyclables pour se rendre à LE PRADET - Augmenter les fréquences des bus. - Effecteur de toute urgence l'élargissement de l'A57. -Qu'en es-il du tramway ?	(3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES
12	Mr FABIANI	-Pense qu'un BHNS est plus adaptable que le tramway car la ville de TOULON doit rester telle quelle. *-Ravi du réseau Mistral et de la qualité des services (niveau technique et entretien des véhicules)	(3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS * Qualité réseau MISTRAL
13	Mr LEGAY	-Souhaite une ligne de bus directe du carrefour formé par la 1ere DFL et l'avenue MASSON pour desservir l'hôpital Ste Musse. *souhaite que dans les bus des messages invitent les gens assis à céder leur place aux personnes âgées, ou aux PMR.	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES *Demande à transmettre à TPM
14	Mme DANJOU	- remarque que les largeurs des pistes cyclables à LA GARDE ne respectent pas le Code de la Route notamment à LA GARDE: (1 mètre en milieu urbain, et 1m50 hors aggro) - Des stationnements gênants première partie en sens unique du bd Ste	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES

		Geneviève. Propositions : mettre un stationnement alterné par quinzaine ou laisser un trottoir uniquement aux piétons. - Des secteurs à 50km/h et d'autres à 30km/h sur l'Avenue Abel Gance ce qui est pénible pour l'automobiliste. Propositions : Mettre toute l'avenue à 50km/h et signaler les trottoirs surélevés, soit expérimenter une vitesse de 40km/h sur toute l'avenue.	(11) - CIRCUITS PIETONS (14) - DANGEROSETE DE CERTAINS SECTEURS
15	Mme JACOMIN	-Quid du tram ? -Ligne 29 – Pb de fréquence notamment le dimanche (écart de 2 heures). - Des horaires trop rapprochés : (13H52 pour la Ligne 29 et 13H58 pour la Ligne 19). -Déplore que la desserte de Toulon n'est pas très bien assurée et que la correspondance avec les trains n'existe pas toujours.	(3) - TRAMWAY (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
16	Mr et Mme SMARRITO	Poursuivre aide au VAE Piste cyclable en mauvais état (dangerosité) Améliorer correspondances entre le réseau Mistral et les gares ferroviaires	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES (13) - LES TER – LES GARES – SNCF
17	Mr FONTANA	Créer des LHNS dans l'agglomération	(5) - LHNS-TCSP-BHNS
18	Mr PALIANOFF	Créer un lieu dans l'agglomération pour y promouvoir la mobilité	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER
19	Mme SMARRITO	Créer une ligne de bus : université de LA GARDE, avenue MASSON avec arrêt entrée avenue Reblaucon, hôpital Ste Musse, Gare routière de TOULON.	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES

20	Mme BONJARDINI	Critiques : -Oubli du PRADET, CARQUEIRANNE, LA CRAU -BHNS polluant contraire accord de la COP 21 -BHNS capacité moindre que tramway -BHNS coût supérieur au tramway -Emprise au sol moins importante tramway que BHNS - Faciliter d'augmenter les rames du tramway plutôt que d'un BHNS -Défavorable au BHNS	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS
21	Mme BERJEOT	Dangerosité : Trottoirs Rabasson/jules Ferry (VI stationnés) Feux tricolores Avenue de la Paix/ Albert Piau (visibilité signal piéton) Trottoirs difficultés PMR rue PERI, au niveau « terrasses des cafés »	(11) - CIRCUITS PIETONS (12) - PMR (14) - DANGEROSE DE CERTAINS SECTEURS
22	Mr BIRAULT	Critiques : Dossier beaucoup trop flou, très insuffisant Une seule solution : un TCSP sur rails Incohérence schéma page 12 – plan d'actions – réseau discontinu RD98 n'a pas les caractéristiques d'une voie rapide Circulation des bus sur les BAU, contraire au Code de la Route et impossible vu largeur des bus (2,50m) / largeur BAU (2 à 2,5m) Parking relais et covoiturage évoqués mais non situés, occasions négligées ...	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (9) - PARKINGS

		Desserte hôpital Ste Musse à partir d'une autoroute saturée Circulation des véhicules de secours non évoquée Muet sur les emprises nécessaires à réserver dans les PLU	
23	Mr BOTTE	Dangerosité Pont de la Clue/ rue des Oliviers (trottoirs et décaler ligne des feux tricolores pour faciliter les croisements bus et camions) Absence de trottoirs sur 100m :(Avenue Abel Gance entre Avenue Moulin et impasse des Rossignols) Elargir trottoirs : Rue des Oliviers/ avenue Tassigny *Concertation avec chauffeurs PL – machinistes-receveurs avant installation des feux tricolores	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (11) - CIRCUITS PIETONS (14) - DANGEROSETE DE CERTAINS SECTEURS *Observation transmise à TPM
24	Mr BERNARD	Ligne 6 et 23 : Etat du réseau catastrophique et conduite brutale des chauffeurs Favorable au BHNS	(5) - LHNS-TCSP-BHNS (14) - DANGEROSETE DE CERTAINS SECTEURS
25	Mr DANIEL	ANNEXE N°02 Pdt asso « les amis de la Moutonne pour le cadre de vie à LA CRAU » et au nom de ALMCV la Crau Constat d'échec pour le PDU de 2005 : pas de ligne de tramway et 185M€ d'infrastructures réalisées sur 17,5km (10,6km qui servent aux bus). Objectifs du PDU similaire au PDU précédent. Investissements : Le projet ne précise pas le mode de transport (tramway ou BHNS) mais le dossier de juin 2016 pour la première LHNS est un BHNS partiellement en site propre. Le budget est éloquent avec un coût d'exploitation d'en moyenne 83% par an.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS

		Objectifs principaux : Les modes actifs : parent pauvre du projet- impasse sur les plans piétons. Les TC (+4,1%) devraient transporter 54 millions de voyageurs au lieu de 29 millions aujourd'hui sur les LHNS. La fréquentation qui est de moitié sur l'axe Est-Ouest, devrait être de 27 millions au lieu de 15 aujourd'hui. Une ligne BHNS qui culmine à 15 millions de voyageurs par an ne peut y suffire. En fait, le projet propose deux BHNS pour un tramway qui devrait être la solution d'avenir (20% en plus que le BHNS). Le Projet de PDU est rétrograde. Révision ambitieuse du projet de PDU : tramway d'HYERES à LA SEYNE à coût équivalent. L'analyse est similaire à l'UDVN83-FNE. Cf ANNEXE N°1-2 et 3 registre LA CRAU. L'ARGUMENTATION ET LES AVIS : ALMCV I.A CRAU. Aucune consommation d'électricité (cf évaluation environnementale) donc le mode de transport retenu est un mode thermique, le tramway est banni des études. Au moins une LHNS est en mode routier car une ligne LHNS empruntera l'A57. Ce PDU n'affiche pas de choix (dissimulation?), le projet adopté est pratiquement deux fois plus cher que ce qui était annoncé (17,7M€/km) Les études d'impacts environnementaux sont imprécises : LA GARDE- LA CRAU (consommation espaces naturels et agricoles- écoulement des eaux, Rénovation de la gare avec création de	
--	--	---	--

		parking relais à la Pauline , parking relais la Moutonne avec la halte TER, quartier du Plan, chemin de la Foux. Il est inconcevable que la voie (doublement) de la Pauline/HYERES soit construite sur des quartiers urbanisés de LA CRAU et HYERES et traverse la zone humide de l'Estagnol. DEMANDE D'ABANDON du PROJET.	
26	Mr DEMONGET	ANNEXE N°03 LIGNE 19 : augmenter la fréquence LIGNE 129 et 1 : à prolonger jusqu'à l'hôpital St Musse. Pour ligne 1 jusqu'au lycée Rouvière. Dangerosité pistes cyclables entre LA GARDE et LE PRADET, entre l'hippodrome et l'aéroport de HYERES. Régulation des feux Avenue de la Paix et non pas créer des rond-points dangereux pour les piétons et cyclistes. Améliorer les trottoirs et passerelle Université, chemin des écoliers. Avenue 83 :Comment peut-on aliéner le domaine public ? Abandon du Tramway : décision qui avait été validée.	(1) CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (11) - CIRCUITS PIETONS
27	Mr et Mme DELAHOUSSE	Réaménagement et reconfiguration de la gare de La Pauline. Le PEM va accroître la circulation. Gratuité des parkings. Améliorer les dessertes vers CARQUEIRANNE, LE PRADET, TOULON Est, Hôpital Ste Musse et les lycées. Installer mur anti-bruit lors élargissement A57.	(5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (9) - PARKINGS

		Dangerosité avenue Augias (vitesse-piétons-cyclistes-motards-innondations).	(13) - LES TER – LES GARES – SNCF (14) - DANGEROSETE DE CERTAINS SECTEURS
78728	Mme CHABOT	Incompréhension abandon tramway EMD 2008 : obsolète Embouteillages « Avenue 83 » Manque des pistes cyclables Réflexion à mener sur les vélos et voitures électriques Non prise en compte de l'environnement (qualité de l'air).	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES
29	Mr PELLEGRINO PCF L GARDE	Le PDU ne répond pas à des actions concrètes définies par des moyens financiers correspondants. AVI DEFAVORABLE. Concertation insuffisante Question du tramway peu abordée. Les Réseaux bus doivent être plus accessibles (amplitude – dimanche) Saturation identique, le trafic ne s'est pas amélioré (carrefour Robespierre et Chemin de la Planquette) Inscrire au PDU : relever la taxe des transports des entreprises Inciter les GIE des centres commerciaux à participer à améliorer les transports de leur clientèle, L'Avenue 83 bouleverse la circulation de LA GARDE, il faut le retour à la circulation de l'avenue de l'université qui a été en partie privatisée.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (10) - GRATUITE – TARIFICATION- -BILLETTEQUE INTEROPERABLE (11) - CIRCUITS PIETONS

		Résoudre les pb de cheminement des PMR Sécurisation des cyclistes – parking, - libre service vélos électriques Passage au bus électriques. Mise à l'étude d'un téléphérique urbain à la place des bus et en lignes complémentaires du TCSP. Gratuité des transports demandés.	(12) - PMR (13) - LES TER – LES GARES – SNCF
	Mme GRANDCHAMP Association ADPLG	PDU 2005 n'est pas une réussite, et les objectifs reconduits en 2015/2025 sont pratiquement les mêmes. Créer des vraies pistes cyclables et piétonnes sécurisées et non de la peinture. Une ligne de BHNS culmine à 15 millions de voyageurs par an et ne peut suffire aux objectifs, le tramway le permet avec de meilleures conditions. Un réseau TER de LA SEYNE à La Pauline dense et sûr doit être mis en place avec les parkings relais bien situés. Il faut dégager les financements nécessaires. Il faut créer les nouvelles gares de l'Escaillon et de Ste Musse, mais aussi modifier les gares de La GARDE et de La Pauline pour que les TER puissent s'arrêter sans bloquer les voies pour les trains directs. Demande que l'accès autoroute-CARQUEIRANNE soit prévu au PDU, et qu'il ne doit plus se faire par le chemin de la Foux. trop de VL sur cette petite route, de plus, c'est une zone sensible qu'il faut protéger (ZH et une ZNIEFF)	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS (13) - LES TER – LES GARES – SNCF (14) - DANGEROSETE DE CERTAINS SECTEURS

LE PRADET

N°	NOM/	REMARQUES	AVIS DE LA COMMISSION
----	------	-----------	-----------------------

	QUALITE		
1	Mr JOUCHET	Ligne 91 et 92 : repenser le tracé LA GARDE/LA VALETTE via les 4 chemins Ligne 23 : créer nouvelle ligne littorale Est avec prolongation sur CARQUEIRANNE-ALMANARREE-PONT DE HYERES-AEROPORT – semaine et week-end jusqu'au dernier vol. Dangerosité Pont de la Clue.	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS
2	Mr et Mme PICARD	Ligne 91 : Manque dessertes entre Oursinières et centre-ville, propose Minibus plus appropriés. LIGNE 91-39 et 23 : correspondance généralement non assurée. LIGNE 91-23 : demande correspondance le dimanche. LIGNES 23 et 39 : Les bus se suivent. Prolonger en site propre La Bâtie/les Oursinières. Créer une piste cyclable les Oursinières/centre-ville	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES
3	Mme BRIAM	TCSP- A prolonger jusqu'au PRADET TCSP : LA SEYNE/MER – AEROPORT DE HYERES LE PRADET et CARQUEIRANNE dépourvues de lignes essentielles Demande des précisions sur lignes TER : HYERES/LASEYNE et MARSEILLE/CARNOULLES Augmenter la fréquence des bus :	(2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES

		LE PRADET/GARE LIGNE 23-39 :Intensifier les rotations en été Créer nouvelle ligne jusque : ALMANARRE/PORT DE HYERES/LA CAPTE Diminuer la pollution en allégeant le trafic sur le littoral Abandon du Tramway	
4	Mr GALVEZ	Critiques : LE PRADET = Zone blanche Objectifs PDU basés sur elts anciens et trop limités Demande des lignes essentielles et non de proximité LIGNES 39-23-91-92 demande cadencées au ¼ d'heure Coordonner les horaires des lignes du PRADET en direction de TOULON et de HYERES Mieux relier le PRADET aux communes de TPM Exige des navettes, à défaut de création de lignes, entre LE PRADET/LA GARE DE LA GARDE - hôpital Ste Musse. Abandon Tramway- gâchis financier Aménagement Pont de la Clue AVIS DEFAVORABLE	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS
5	Mme GALVEZ	ANNEXE N°2 Critiques : Pas de LHNS, pas de lignes essentielles	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS

		actifs et retraités oubliés, idem commerçants	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES
		Abandon Tramway – recul par rapport au précédent PDU	- MODIFICATION DE LIGNES
6	Mme BORTAOTTI	Ligne 23 : A prolonger jusqu'au rond point La Diligence	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES
		Ligne 39 ne passe que vers le haut de la ville.	- MODIFICATION DE LIGNES
7	Mr et Mme BUCLON	LE PRADET est oublié	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER
		Des investissements colossaux	(4) – ABANDON DU TRAMWAY
		Pas de LHNS entre le PRADET et LA GARDE	(5) - LHNS-TCSP-BHNS
		indique que leurs avis rejoignent ceux indiqués du N°2 au N°6	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES
			- MODIFICATION DE LIGNES
			(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
			(8) - PISTES CYCLABLES
8	Mme CARRE	Optimiser le réseau entre LE PRADET(Collet Redon) et TOULON Morillon (Polygone).	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER
		LIGNE 91 : Horaires non adaptés pour élèves du lycée du Coudon- (7H37 arrêt Collet Redon- trop tard)	(5) - LHNS-TCSP-BHNS
		information PDU via le CUT (adhérente)	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES
			- MODIFICATION DE LIGNES
			(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
9	Mr CHANUT	Critiques :	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER

		Inquiétude : Pas de lignes essentielles, pas de LHNS Le PRADET non desservi par le TCSP	(5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES
10	Mme RIQUELURE	Demande ligne directe avec une fréquence matin et soir entre Le PRADET et les hôpitaux de HYRES et de Ste Musse.	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
11	Mme CHURET	Fréquence trop faible des bus pour se rendre à HYERES quasi impossibilité de se rendre à HYERES en train. Dangerosité en trajet direct pistes cyclables entre LE PRADET et HYERES, et trop long 20km par le bord de mer.	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (13) - LES TER – LES GARES – SNCF
12	Mr JP LEBY	En accord avec les précédentes remarques sur la pitoyable desserte en TC Aucune des 46 actions ne traite des trottoirs (discontinus, étroits, encombrés, accès aux plages) LIGNES 91 et 92 : doute sur la fréquence à 20mn.	(5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (11) - CIRCUITS PIETONS
13	Mme BRIAM Mr FORTUNA	ANNEXE N°01 Critiques :	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY

	CUT	LE PRADET = OUBLI TCSP – Abandon du tramway Absence totale déplacements nord/sud vers LA GARDE et LA VALETTE . Prolongation TCSP BHNS jusqu'au PRADET. Dégradation des dessertes bus du PRADET en direction de TOULON et de HYERES, et demande mise en place de lignes essentielles. Améliorer la coordination des horaires de bus Aucun aménagement routier listé (carrefours-pont de la Clue, contournement centre-ville). Aucune action spécifique chemins piétonniers Pistes cyclables nord/sud et centre du PRADET Favorable à la billettique interopérable mais bonne coordination à mettre en œuvre entre TER/VARLIB et MISTRAL Tracé flou des 4 LHNS Interrogation sur le coût des investissements sans savoir la technologie retenue pour le TCSP.	(5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (10) - GRATUITE – TARIFICATION- -BILLETTIQUE INTEROPERABLE (11) - CIRCUITS PIETONS (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS
14	Mme MANDON représentante locale du PCF/front de gauche	Critiques : LE PRADET = ZONE BLANCHE Abandon Tramway EMD 2008	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES

		Étude non prévue pour la gratuité des transports Mettre davantage en avant l'intermodalité Appel Bus pour les Oursinières et la Garonne	(10) - GRATUITE – TARIFICATION- -BILLETTEQUE INTEROPERABLE
15	Mme MISTRAL	Lignes 91 et 39 : augmenter les fréquences Dangérosité piste cyclable (centre ville -Oursinières)	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES
16	Mr FERRAND	PDU néglige LE PRADET, notamment les TC Priorité aux pistes cyclables .	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (8) - PISTES CYCLABLES
17	Mr KINTZIG	PMR et personnes âgées délaissées par les offres du TC Arrêts de bus supprimés qui desservaient un centre pour handicapés	(7)- DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (12) - PMR
18	Mr RAMAGE	LE PRADET = OUBLI projet TCSP abandonné jusqu'au PRADET Pas de lignes essentielles. LIGNE 91, et 39 -23: pas de coordinations LIGNE 6 : prolonger jusqu'au PRADET Dangérosité Pont de la Clue	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (14) - DANGEROSE DE CERTAINS SECTEURS
19	Mme PEREY	Pistes cyclables entre centre-ville et les Oursinières Aucune coordination de bus pour se rendre gare de TOULON	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES

20	Mr PEREY	Critiques : LE PRADET pas pris en compte dans le PDU Modes de déplacements collectifs adaptés aux personnes âgées Favoriser les lycéens, étudiants et personnes âgées Inégalité de traitement entre LE PRADET et villes voisines PDU : pas à la hauteur des espérances des Pradétans	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (12) - PMR
21	Mr FORET	Encourager l'usage du vélo par des aménagements, sécurisation. Demande de remettre les arceaux vélos proche place Flamencq	(8) - PISTES CYCLABLES
22	Mme MANDON	Augmenter la Fréquence des bus entre LA GARDE et les Oursinières. Mettre un minibus desservant différents quartiers et centre ville comme la Cibonne	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
23	Mme LAUGA-MANDON	Critiques : Des lignes de proximité : rien de nouveau LIGNES 23 et 39 : fréquence LIGNE 23 et 91 : Le dimanche Améliorer l'accès à la Gare de LA GARDE Tarification unique Organiser des transports depuis le Parking-relais La Bâtie	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (9) - PARKINGS (10) - GRATUITE – TARIFICATION- -BILLETTEQUE INTEROPERABLE

24	Mme GUILLEVIC	Critiques : LE PRADET = OUBLI Abandon tramway Pistes cyclables non prises en compte centre du PRADET Explorer la gratuité des TC (certaines catégories de personnes)	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (8) - PISTES CYCLABLES (10) - GRATUITE – TARIFICATION-BILLETTE INTEROPERABLE
25	Mme SANDEZ	Critiques : PDU LE PRADET : « que de belles intentions ? » Absence TCSP au PRADET Abandon Tramway – achats fonciers déjà réalisés. LIGNES 23 et 39 : non classées lignes essentielles Liaison entre la gare de LA GARDE, La Garonne et les Oursinières LIGNE 23 : Fonctionnement le dimanche demandé Aménagement du Pont de la Clue Aménagement cyclable centre ville et vers les plages Zone 20 en centre-ville supprimé ?	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS
26	Mme BRIAM CUT cf N°13	Critiques : D2 - Carte page 12 : Le trafic du PRADET non représenté. Diagnostic incomplet sur lequel TPM a basé ses études. Pistes cyclables sécurisées pour	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES

		accéder à TOULON et à HYERES, mais aussi aménagement stationnement vélos. POLLUTION-ENVIRONNEMENT : le choix du tramway s'impose. Relier en lignes essentielles HYERES-Port- La Capte-La tour Fondue-L'Almanarre – Carqueiranne - Le Pradet – TOULON. Remise en cause de l'utilité actuelle de certains parkings relais (La Bâtie-La Chaberte).	NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS
27	Mme BOISGIBAUT	Aménager et sécuriser chemin de la Foux (pistes cyclables, piétons, route) de façon à ralentir les VL. LIGNE 23 et 39 : fréquence à revoir – les bus se suivent. Abandon du Tramway TER : retards très fréquents- Pas de liaison en TC entre LE PRADET/ la gare de LA GARDE. Mettre des navettes fréquentes l'été pour desservir centre ville/ les plages (gratuité à étudier) Aménagements pistes cyclables - stationnements vélos	(3) - TRAMWAY (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONSPONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (10) - GRATUITE – TARIFICATION- -BILLETTEQUE INTEROPERABLE (11) - CIRCUITS PIETONS
28	Mr et Mme GALVEZ	ANNEXE N°2 LE PRADET = OUBLI – ZONE BLANCHE Inconcevable que LE PRADET soit classée en ligne de proximité et non en lignes essentielles. LIGNE 39-23-91-92 : fréquences au ¼ d'heures demandées.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES

		Coordination horaires lignes avec TOULON et HYERES Meilleure liaison avec les communes de TPM. Exige des navettes, à défaut des créations de lignes entre LE PRADET et la gare de la GARDE ainsi que vers l'hôpital Ste Musse. Abandon du tramway- gâchis financier Aménagements routiers = blanc complet (Pont de la Clue).	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (14) - DANGEROSETE DE CERTAINS SECTEURS
29	Mr Association « Le Pradet environnement »	ANNEXE N°3 : AVIS DEFAVORABLE Pas d'action spécifique par commune Le PDU 2005 prévoyait l'arrivée du TCSP à LE PRADET alors qu'aujourd'hui, ni TCSP, ni LHNS. Prolongation du BHNS en site propre jusqu'au centre du PRADET. Augmenter les fréquences d'au moins toutes les 20mn sur chaque ligne vers TOULON et LA GARDE. Aménager, développer et sécuriser de vraies pistes cyclables, parking à vélos. Aucune précision sur la piste cyclable qui longerait le chemin de la Foux jusqu'à la piste littorale. Rétablissement de la zone de rencontre en centre-ville (entre la place de l'église et l'office de	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS (13) - LES TER – LES GARES – SNCF

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
TOULON

		tourisme) Création de trottoirs en zone dense ou cheminements piétons COP 21 : Orientations timides du PDU Favorable au tramway (CETE-SCOT) et non au BHNS (en contradiction avec SRACE) Circuits piétons à réaliser sans rupture adaptés aux PMR. Objectifs limités et insuffisants au sujet des TC Manque d'ambition au niveau du réseau ferré par rapport au précédent PDU et aucune référence au RER. Le Président du Conseil Régional annonce une diminution du budget ferroviaire avec un transfert de 28 millions d'euros du rail vers le routier ainsi qu'une diminution des horaires d'ouverture des gares .	
30	Mr FORTUNA CUT cf N°13 et 26	ANNEXE N°4 Dangerosité Pont de la Clue – Aménagement à réaliser en urgence. Le site du Pont de la Clue est également un endroit où des risques majeurs d'inondation sont avérés. Nécessité de réaliser des travaux d'aménagement de L'Eygoutier et de certains de ses affluents sur les communes de LA CRAU, LA GARDE, LE PRADET, TOULON et LA VALETTE. Sont joint courriers et arrêt préfectoral.	(14) - DANGEROSETE DE CERTAINS SECTEURS
31	Mr JAMAN	Critiques : BHNS non prévu sur LE PRADET/LA GARDE	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION

		Pas de lignes essentielles- un réseau de proximité identique à la situation actuelle . « Mécontent de ce projet, les Pradétans lésés, souffriront dans les années à venir pour son développement et ses communications »	(4)- DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATIONS DE LIGNES (5) - LHNS-TCSP-BHNS
32	Mme VACHEZ-JOUFFRET	Dangerosité signalée piste cyclable LE PRADET/LA GARDE (interruption La Bâtie/LA GARDE) LIGNE 23 : pas le dimanche et jours fériés LIGNE 39 : fréquence et amplitude-correspondance TER Absence chemin piéton : La Cibonne/ La Navicelle et rond-point Dr Coulet aux chemins de l'Artaude et du Traversier	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (11) - CIRCUITS PIETONS
33	Mr KINTZIG Cf N°17	ANNEXE N°5 La suppression de l'arrêt Roches Bleues n'est pas logique. Situé dans une zone à forte densité de PMR comportant un centre pour handicapés. Il était aussi l'arrêt desservant la Plage des Bonnettes.Cela augmente la distance entre l'arrêt des Gravettes et des Meuniers à 772m.	(12) - PMR
34	Mr et Mme HARE	Aucune liaison rapide avec TOULON, LIGNE 23 :extension en ligne essentielle jusqu'au PRADET. LHNS : gare de la Garde au Pradet, soit par navette ou bus à la demande (CARQUEIRANNE).	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

		Piste cyclable sécurisée La Gare de LA GARDE/les Oursinières.	
35	Famille GASSIN	Remettre l'arrêt de bus 23/39/91/92 « Place Flamencq » sur la place et non devant son immeuble sis Avenue 1er DFL. En été, faciliter la circulation – embouteillages - pollution.	(7) DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (12) - PMR
36	Mme DELAROQUE remets quatre courriers au nom de : Mme VIDAL Mr CHAURIAL Mr et Mme COCHARD Mr FOURNIER	ANNEXE N°6 Mme VIDAL. LE PRADET = TACHE BLANCHE Horaires non cohérents pour aller à TOULON, à l'hôpital ste Musse, à la gare voire à l'aéroport. ANNEXE N°7 Mr CHAURIAL Prendre l'avion à Marseille nécessite arrêt de bus 39 ou 23, en prendre un, prendre le train pour Marseille, prendre un bus pour rejoindre l'aéroport. Trop d'étapes ? ANNEXE N°8 Mr et Mme COCHARD Demeurant le collet du Pastre, ils sont obligés de prendre leurs voitures pour aller au PRADET. ANNEXE N°9 Mr FOURNIER	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES

		Manque de bus le dimanche.	
37	Mme RAIMBAULT	Critiques : PDU décevant – aucune amélioration des TC LIGNE 39 : HYERES/TOULON – retards successifs LIGNE 23 : des pannes et une descente à MAYOL pour échapper aux bouchons de la République. LIGNE 23 ET 39 : Pb fréquences (rapprochées ou inversement) Implantation des arrêts de bus incohérente (3 aux Roches bleues à la place Flamencq très distant de l'Avenue Ganzin). Investissements Tramway – gouffre financier ?	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (12) - PMR
38	Mr SMITH	ANNEXE N°10 courrier remis par Mr PERRIGAULT LIGNE 91 : Améliorer fréquence à 30mn, un bus plus petit, un appel bus pour La Garonne et les Oursinières, et une desserte les Oursinières au parking-relais la Bâtie et/ou la gare de LA GARDE(pôle multi-modal). TCSP et sa liaison avec LIGNE 91 : Le tramway devait arriver au Pradet et desservir la gare SNCF de TOULON et l'hôpital Ste Musse. Propositions : Prolonger TCSP jusqu'au parc-relais La Bâtie, et	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

		aménager les horaires des lignes 23 et 39. Aménagement sécurisé piste cyclable centre-Les Oursinières Aménagement de trottoirs sécurisés ou (impossibilité technique) de cheminements piétons balisés et protégés : Chemin des Bonnettes et accès plages, avenue Roussel	
39 et 40	Mme MOUTTET référente du groupe local en pays Hyérois, membre « EUROPE ECOLOGIE LES VERTS »	PDU : en régression (abandon tramway) un schéma des itinéraires en site propre, des informations floues ou incomplètes. Il a du changement depuis l'EMD 2008. les périphéries sont oubliées. Un parking relais est positionné à La Chaberte mais aucun passage bus ne passe par là pour pouvoir laisser sa voiture. Vallée du Gapeau : Engorgement de la circulation. Aménager des rabattements par cars sur les gares d'entrée d'agglomération (CUERS et SOLLIES-PONT), mise en place de parking-relais. Le Secteur du PRADET a été oublié (TCSP-TER -fréquence bus rallongée-pistes cyclables, danger pour piétons et cyclistes Chemin de la Foux et avenue Moulin, remettre la zone 20 de rencontre entre la place de l'église et la place Flamencq. Secteur LA GARDE: de fortes interrogations sur le pôle multimodal coïncé dans la zone industrielle et commerciale. Manque d'ambition pour les modes actifs qui fait peser un risque sur la santé et contredit les préconisations du SRACE. Déficit de la concertation pour un	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS

		budget de 2 millions d'euros. Plus de fiches actions particulières par communes. Flou maintenu dans le PDU sur le moyen de transport qui roulera en site propre. Les écologistes ne peuvent se satisfaire de ce PDU.	
41	Mme ROUZIER	Urgence dans la réalisation du TCSP. La desserte de l'arsenal de Toulon n'est pas adapté au départ du PRADET.	(5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES
42	Mr ROUZIER	Urgence dans l'élargissement de l'A57 Les TC sont inexistantes pour rejoindre l'aéroport.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES
43	Mr ROUX	Pas de parking-relais bien desservi au PRADET. Quasiment aucune borne de recharge électrique VL dans l'agglomération.	(4) - QUALITES DE L'AIR (9) - PARKINGS
44	Mr MICHEL	Augmenter les pistes cyclables	(8) - PISTES CYCLABLES
45	Mr TOIBI	Urgence dans l'élargissement de l'A57	(5) - LHNS-TCSP-BHNS
46	Mr LEPRAN	Augmenter les parc-relais et pôles d'échanges intermodaux	(9) - PARKINGS
47	Mr PERRIGAULT	ANNEXE N°11 (identique aux documents collés page 42 et 43). Promesse d'un tramway qui devait au PRADET non tenue. LIGNE 91 +39+9 : Améliorer les correspondances pour les hôpitaux Correspondance le dimanche et	(3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS

		jours fériés pour se rendre à la gare de SNCF de TOULON. TCSP/BHNS à prolonger jusqu'au parc-relais de la Bâtie. LIGNE 23 et 39 : fréquence – synchronisation LIGNE 6 « essentielle » à prolonger jonction TCSP/BHNS LIGNE 91 : augmenter les fréquences à 30mn tous les jours, y compris dimanche et jours fériés. De meilleures dessertes avec minibus et un appel bus. Aménagement du carrefour de la Clue. Améliorer, sécuriser les pistes cyclables avec des parkings sécurisés et circuits piétons (axe Nord-Sud- plages).	PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS (13) - LES TER – LES GARES – SNCF (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS
48	Mr LAUGA	LIGNE 23 et 39 : augmenter les fréquences et coordinations notamment le week-end, et les pradétans reprendront ces lignes de façon significative.	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
49	Mme LAUGA-MANDON	Plan vélo : vérifier la viabilité des itinéraires conseillés avant de les proposer au public. (Cibonne-chemin de la Foux) Les habitants du PRADET peuvent difficilement prévoir une sortie culturelle le soir en utilisant les TC, idem pour se rendre à la gare ou à l'aéroport. Manque de lisibilité pour les PMR	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (12) - PMR

50	Mme BRIAM	TPM aurait dû ou devrait s'inspirer du livre édité par le réseau Action, climat intitulé : « les villes « respire » de demain... » Regret : synchronisation PDU/ ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Parking-relais :Billets gratuits	(4) - QUALITES DE L'AIR (9) - PARKINGS (10) - GRATUITE – TARIFICATION- -BILLETTEQUE INTEROPERABLE (13) - LES TER – LES GARES – SNCF
51	Mr NAOUMOFF	LE PRADET = Zone blanche Abandon du tramway , TCSP devrait venir jusqu'au PRADET Pas de lignes essentielles, pas de lignes vers les hôpitaux Ste Musse et HYERES, vers l'université au départ du PRADET. Pas de navettes intercommunales vers les plages, vers l'aéroport de HYERES ou vers la gare de LA GARDE. Prolonger le BHNS jusqu'au PRADET (accès transport SNCF)	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (13) - LES TER – LES GARES – SNCF
52	Mme MANDON PCF/front de gauche LE PRADET	Remise copie courrier envoyé à Mme FERNANDEZ.	Cf registre observations TPM
53	Mme CARRE	Demande réseau de proximité à partir des oursinières. LIGNE 91-39 et 23 :Optimiser les fréquences Favorable au projet de pistes cyclables ;	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES
53	Mme DENIS	LIGNE 91 : En qualité de	

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

		coiffeuse, avec une clientèle âgée de La Garonne et des Oursinières, elle dénonce une fréquence peu élevée et demande un appel bus pour ses quartiers.	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
54	Mme DEAROCQUE Conseillère municipale	Des parents viennent rencontrés leurs enfants placés au centre départemental de l'enfance ou à l'institut Bel Estello attendent un bus (91) de correspondance qui passe toutes les heures. LIGNE 91 : Augmenter les fréquences Demande un appel bus comme d'autres communes.	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
55	Mr PERRIGAULT	ANNEXE N°12 compléments de l'annexe N°11 -Proposition de la « Finalisation du contournement du PRADET » : La poursuite du contournement , commencée avenue Le Leap, pourrait être poursuivie par une voie empruntant l'actuelle emprise de la piste cyclable (en conservant celle-ci et en la doublant sur des terrains appartenant déjà à la collectivité) et joignant le rond point de la Bâtie au futur rond-point de Montcalm/pin de Galle au niveau de la D559/ avenue Brosset, la mise en sens unique de cette nouvelle voie dans le sens CARQUEIRANNE-TOULON facilitant cette réalisation. -Elargissement du Chemin de la Foux faciliterait l'accès au futur pôle d'échange multimodal	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES

LE REVEST LES EAUX

1N°	NOM/QUALITE	REMARQUES	AVIS DE LA COMMISSION
1	Mme MARTEL	Critiques : Élaboration sans véritable consultation habitants, associations d'usagers, basée sur EMD 2008 trop anciennes. Consultation du projet de pure forme, les choix étaient faits. Les objectifs manquent d'ambition : Budget pour l'usage du vélo faible LHNS Est/Ouest à prolonger OLLIOULES/HYERES Des choix qui vont à l'encontre des objectifs affichés et qui auront un impact négatif sur l'environnement : BHNS/tramway – multiplication de lignes BHNS – élargissement A57 La commune du REVEST est quasiment absente du projet. Propositions : Créer parking relais et covoiturage Augmenter capacité parking à la Chapelle et à la Ripelle Etude à mener pour AB50 à heures fixes pour rejoindre les points de passage des ligne 6 et 55 Harmonisation des tarifs des bus .	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (10) - GRATUITE – TARIFICATION- -BILLETTEQUE INTEROPERABLE
2	Mr VIEUVILLE CIL	ANNEXE N°01 Ligne 55 : fréquence insuffisante Absence de banc arrêt La Ripelle (sens REVEST/UNIVERSITE) Dangerosité des camions circulant sur la RD46 en provenance de la carrière du Fiéraquet avec deux écoles sur le parcours.	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (12) - PMR (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS GISELE FERNANDEZ COMMISSAIRE ENQUETEUR T.A. VULON

		Réfection du vieux chemin de la Ripelle * Revoir ramassage des poubelles : vieux chemin de la Ripelle	* Demande à transmettre
3	Mr GUIGNARDI	Dangerosité de la Route de la Salvatte : stationnements gênants – croisement difficiles :PL-Bus .	(14) - DANGEROSE DE CERTAINS SECTEURS
4	Mr VIEUVILLE	Dangerosité route du barrage Absence trottoirs entre camp de la Ripelle et le croisement de la RD46 avec la route de Tourris.	(11) CIRCUITS PIETONS (14) - DANGEROSE DE CERTAINS SECTEURS
5	Mr GUIGNARDI	Ligne 6 – difficultés rencontrées pour les bus à l'embranchement de la rte du Général De Gaulle et la rte de la Salvatte.	(14) - DANGEROSE DE CERTAINS SECTEURS
6	Mme JANVIER Mme CASALE CIL OUEST TOULONNAIS	ANNEXE N°2 : document remis par Mme CASALE Critiques : Pistes cyclables :discontinuité et maillage inabouti. Intégration de « poumons verts» entre futur espace Chalucet et la voie ferrée, et d'autres quartiers périphériques. Nouvelle enquête EMD Travaux non justifiés et incohérents avec TCSP Tramway raccord du TCSP à l'aérogare de TOULON HYERES	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (8) - PISTES CYCLABLES
7	Mme ENRICO	Ligne 6 :Aménager l'arrêt « La haute Salvatte » prévue pour les PMR de façon à rendre possible le stationnement des VL.	(12) - PMR
8	Famille PASCAL	Favorable au Tramway	(3) - TRAMWAY

9	Mr OUVRARD Mme OUVRARD	Favorable au tramway depuis 13 ans, peu coûteux, rapide, écologique. (ville moderne tournée vers l'avenir) Coût des expropriations et les 200 millions d'euros versés par les entreprises ?	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR

SAINT MANDRIER

N°	NOM/ QUALITE	REMARQUES	AVIS DE LA COMMISSION
1	Mr CANOT Asso « Vélo pour Tous »	Consultation du dossier pour la piste cyclable en bordure de mer et non sur le RD18 – Cf N°31	Cf N°31 (17) – PISTES DE ST MANDRIER
2	Mme MORLON	Favorable pour la piste cyclable en bord de mer (pente , moins de pollution, sécurité,paysage)	(17) - PISTES DE ST MANDRIER
3	Mme DEGOIX-MINO	Favorable pour la piste cyclable en bord de mer (pente-sécurité, paysage)	(17) – PISTES DE ST MANDRIER
4	Mr et Mme BOURGEOIS	Favorable pour la piste cyclable en bord de mer Réaliser : Chemin pédestre bord de mer Promenade pédestre et cyclable (Tamaris au centre LA SEYNE) Trottoirs long route du Cap Cepet avec largeur suffisante Supprimer quilles plastiques RD18 – résidence Vert Bois	(11) - CIRCUITS PIETONS (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
5	Mr CHAMBELLAND	Favorable pour la piste cyclable en bord de mer (pente PMR-sécurité-coût-)	(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
TOULON

6	Mr VOLSY	Favorable pour la piste cyclable en bord de mer (pente -sécurité- Aménagement construction sécurité activité Marine)	(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
7	Mr ROULLET	Favorable pour la piste cyclable en bord de mer (sécurité- Aménagement sécurité sécurité activité Marine)	(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
8	Mr CANO Président association «Vélo pour tous »	Impossibilité Consultation dossier Enquête samedi matin, Consultation dossier Enquête peu accessible PMR Bruit infernal circulation corniche de Tamaris (cf cartographie) Jonction piste cyclable Tamaris- Les Sablettes-ST MANDRIER Village- Corniche de Tamaris :Une seule voie destinée aux riverains Envisager liaison maritime Ferry entre l'Aiguillette et la piscine de Toulon (EST LA SEYNE vers UNIVERSITE ET INDUSTRIES TOULON EST)	Cf Déroulement Enquête (4) - QUALITES DE L'AIR (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES
9	Mr Kopher	Favorable piste cyclable en bord de mer	(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
10	Famille RUFFIN	Favorable à une piste cyclable plate pour relier les Sablettes	(8) - PISTES CYCLABLES (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
11	Mr GIRARD	Favorable à une piste cyclable mais difficile sur RD 18 (descentes dangereuses et inappropriées) Lettre de Mr PAECHT député-maire SEYNE/MER 2001- Possibilité aménagement piste cyclable RD18 - Réalisation bord de mer possible mais refus de la Marine Nationale -	(14) – DANGEROUSITE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
12	Mr MARIN	Création piste cyclable indispensable en bord de mer	(7) – DEMANDE D'AMELIORATIONS

	Adjt au maire urbanisme	pour désengorger le trafic VL de part : -L'accroissement démographique à venir (circulation supplémentaire au niveau de Pin Rolland – village Creux St Georges) -La circulation existante en provenance de LA SEYNE/MER et SIX FOURS. -Le RD18 peu engageant pour les cyclistes et piétons sportifs (pentes) Négociation avec la Marine pour les mesures de sécurité adaptées au site militaire.	PONCTUELLES (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
13	Mr BECCHINO	Favorable pour la piste cyclable en bord de mer (pente , inf à 3km, peu d'aménagement, coût,sécurité) Défavorable sur RD18 : Aménagement difficile, coût supérieur, sécurité)	(14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
14	Mr R.illisible	Favorable piste cyclable en bord de mer	(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
15	Mr et Mme FREDONVILLE	Favorable piste cyclable en bord de mer (Evidence)	(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
16	Mr BECCHINO-BEAUDOUARD	Favorable piste cyclable en bord de mer et non RD18 (dénivelé, circulation intense, risques éboulis, destructions espaces boisés classés et expropriation entrée village, coût, gêne occasionnée pendant la durée des travaux)	(14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
17	Mr COQUILLE	Favorable piste cyclable en bord de mer (évidence- intérêt général- un partenariat avec la Marine Nationale plutôt qu'une opposition)	(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
18	Mr VIX	Élargir et améliorer la sécurité du CD18 pour le doter de trottoirs et d'une piste cyclable.	(8) - PISTES CYCLABLES (11) - CIRCULISTES PIETONS

			(14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
19	Mr TOHEE	Favorable piste cyclable en bord de mer (Evidence)	(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
20	Mr ARNAULT	Favorable piste cyclable en bord de mer (sécurité – dénivelé)	(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
21	Mr FEEET	RD18 dangereux, Favorable piste cyclable en bord de mer (écologie,sécurité)	(14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
22	Mr VUILLET	Favorable piste cyclable en bord de mer (sécurité) et non RD18 Projet de digue avec sécurisation des cuves carburants (pollution majeure dans la rade)	(14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
23	Mr ZARRAGOZA	Il y urgence à sécuriser piétons et cyclistes sur RD18 (camions- nécessité piste cyclable-élargissement) Améliorer le haillon au dessus du RD18 Augmenter la TCSP maritime créneau 17H/21H	(7) – DEMANDES D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (11) - CIRCUITS PIETONS (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS
24	Mme JANY	Favorable piste cyclable et piétonne en bord de mer sinon aménagement chemin piéton sur RD18 sécurisé. TCSP maritime – fréquence - amplitude - cabotage rade Développer le covoiturage Stationnements plus nombreux pour les deux roues	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS

			(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
25	Mr WATRELOT	Favorable piste cyclable en bord de mer (avantages)	(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
26	Mr illisible	Favorable piste cyclable et piétonne en bord de mer (sécurité) et non RD18 (dangerosité)	(14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (15) – GIENS/PORQUEROLLES – LE GRAND SITE (16) - AEROPORT (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
27	Mme FARGIER	Favorable piste cyclable et piétonne en bord de mer (sécurité) et non RD18 (dangerosité) Augmenter les places de stationnements pour ceux qui empruntent le TCSP maritime.	(9) - PARKINGS (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
28	Mr BOUVIER	Favorable piste cyclable en bord de mer (sécurité) et non RD18 (dangerosité) Acquisition aide VAE à prévoir Développer cabotage dans la rade	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
29	Mr JACQUET	Favorable à la piste cyclable bord de mer et non RD18 (dangerosité) Une coordination demandée avec PLU (urbanisation-béton) Favorable aux chemins pédestres (St Elne, Lazaret...) ANNEXE N°01 -critiques dossier, utilité enquête publique, décideurs CA TPM.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (4) - QUALITES DE L'AIR (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (9) - PARKINGS

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

		-durée de validité du billet (incitation à la fraude) -LIGNE 18/28 :Pb horaires sens TOULON/Sablettes/ST MANDRIER, (1 heure d'attente) Aménagement abri-bus (protection intempéries) Pas de ceintures de sécurité dans les bus. Pas de trottoirs , avenue de la mer (Maregau) Pas de liaison le dimanche : Pin Rolland St Mandrier village Marche pour monter dans le bus trop haute Pas de WC aux Sablettes, au ponton central de TOULON (neuf) Respect des horaires LIGNE 28M/28 : pas de correspondance LIGNE18:offre réduite de bus Des améliorations : climatisation,davantage de mini- bus, peu de cabotage sauf certains soirs, horaires adaptés, liaison ST MANDRIER/Mourillon, port de TOULON/Préfecture et gare, peu d'escaliers mécaniques, pas de point d'eau ni wc dan la gare de TOULON, des trains PACA fiables, le ruissellement non maîtrisé, entretien des trottoirs, suppression des motos bruyantes, le co-voiturage, contournement du port de LA SEYNE. LIGNE 8 : bonne cadence à suivre	(11) - CIRCUITS PIETONS (12) - PMR (14) - DANGEROSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
--	--	---	--

		Piste cyclable le long du Lazaret enterrée, idem LGV. E près du stade Pas de trottoirs en face école : avenue Leger/LA SEYNE, idem bureau du tourisme à Pin Rolland.	
30	Mr CANO pdt association « Vélo pour tous »	La spécificité du trace piste cyclable en bord de mer laisse la faculté pour l'exploitant du Lazaret de réglementer les modalités de circulation sur cette piste en fonction des contraintes dont il devrait être le seul juge. ANNEXE N°2 : FAVORABLE à la piste littorale et non de la RD18 avec des aménagements de nature à rassurer toutes les parties prenantes. 10 annexes viennent appuyer le tracé de cette piste bord de mer sans gêner l'exploitation du parc du Lazaret et ce dans des conditions optimales de sécurité : -Avantages et inconvénients des deux tracés. -Les deux parcours et leurs dénivelés -Synthèse du projet, son intérêt et son histoire -Carte dépôt d'hydrocarbures et lettres (Etude Tecnip) - lettre de 2014 du directeur de l'établissement du service d'infrastructure de la défense de Toulon- - Position des représentants du Var : lettre de 2009 du Pdt du Conseil Général du Var – lettre de 2016 du Vice-président du	(14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER

		Conseil Départemental du Var. - Projet de tracé de la piste en bord de mer (isolée de la zone à accès contrôlé) - Plan avec coupe (différentes fonctions) - Copie du projet de mémoire en défense de l'association dans le cadre du référé en annulation de la délibération inscrivant un emplacement réservé pour la piste cyclable en bord de mer et qui reprend des éléments matériels et juridiques. - Lettre d'une ancienne citoyenne du village.	
31	Mr JACQUET	Pas de piste cyclable sur la RD18(trop pentue-dangereux) Coordination PDU/PLU Créer piste cyclable et piétonne avenue de la mer jusqu'à plage Ste Asile. Favorable aux chemins pédestres St Elme, Lazaret...	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
32	Mr GIRARD Cf N°11	ANNEXE N°3 Lettre Direction des routes de 2006 : Pistes cyclables - Aménagement complémentaire de la RD18 - recalibrage complet du RD 18, programmation 2009	(14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
33	Mr POURIN	ANNEXE N°4 lettres écrites en accord avec 5 personnes : Se sentent oubliées, organisation	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES

		co-voiturage W.E :Liaison directe entre ST MANDRIER/LA SEYNE Fréquence bus , dimanche et soirée ST MANDRIER/ Sablettes LIGNE 28 et 18 ; Correspondances Liaison maritime TOULON/ST MANDRIER (vers 11H30) Demande liaison directe ST MANDRIER/Gare de la SEYNE, idem SIX FOURS,Mini-bus rapide pour aller à Pin Rolland.	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
34	Mr et Mme HEQUET	ANNEXE N°5 Lettre remise par Mme CHABRE qui demande la réalisation piste cyclable en bord de mer et non sur le RD18(sécurité et avantage de constituer une digue de rétention) .	(14) - DANGEROSETE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
35	Mr BERGONZI	Dysfonctionnement utilisation carte Mistral avec des conséquences (verbalisation)	(10) - GRATUITE – TARIFICATION- -BILLETTEQUE INTEROPERABLE
36	Mr LHOMME	Dangerosité RD18 : A Elargir et à sécuriser,avec circuits piétons Favorable piste cyclable en bord de mer (sécurité,pente) Cabotage TCSP maritime autour de la rade de TOULON Améliorer : concordance horaires bateaux/bus, trafic routier, circulation des vélos. Créer des parking pour les deux roues	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (9) - PARKINGS (14) - DANGEROSETE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER

			MANDRIER
37	Mr HOEHN	Développer les modes doux Création de parking – Pb été Améliorer : Liaison pour les match de Rugby – horaires et nombre de dessertes à adapter vu le nombre important de passagers (cinéma -rentrée des militaires....) avec en plus insécurité et froid .	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS
38	Mr KUHLMANN	Favorable à la piste cyclable en bord de mer. Améliorer RD 18 (sécurité - élargissement) Problématique : Traversée TOULON et LA SEYNE Améliorer les dessertes de bus (fréquence, le dimanche) Cabotage navettes maritimes dans la rade de Toulon. Aménager un sentier piéton sur RD18 TER insuffisants et manque de régularité. Développer les Parking-relais et parking (été)	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (11) - CIRCUITS PIETONS (13) - LES TER – LES GARES – SNCF (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
39	Mme CHABRE Mr LAURANT	Favorable à la piste cyclable en bord de mer (pente-praticable par tous, digue anti-submersion et de rétention en cas de déversement accidentel de gazole), et non RD18. Développer liaison maritime entre ST MANDRIER et LA SEYNE	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (9) - PARKINGS

		Prévoir cabotage en direction de TOULON Est (LE PRADET-CARQUEIRANNE – GIENS) Augmenter la fréquence des traversées en soirée, au delà du W.E Inciter le co-voiturage – implanter des parking-relais avec usage prévu. La sécurité des piétons avec ralentisseurs et non les « coussins berlinois » Pb feu tricolore entrée LA SEYNE, Côté Brégaillon (installation déclencheur à bonne distance du feu ralentisseur)	(10) - GRATUITE – TARIFICATION- -BILLETTEQUE INTEROPERABLE (11) - CIRCUITS PIETONS (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
40	Mr VINCENT Maire de ST MANDRIER	Créer des LHNS dans l'agglo Développer le bateau-bus et cabotage autour de la rade Correspondances TER/Mistral et augmenter fréquences soirée, w.e, vacances scolaires TER tous les ¼ d'heures aux heures de pointe Réaliser la 2X3 voies de l'A57 en direction de Nice, et une voie réservée au TC Créer davantage de parking-relais, de stationnements pour les deux roues. Poursuivre aide au VAE Encourager le co-voiturage déployer les stations de recharge pour VL électriques Plus de bateaux et de bus hybrides	(4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS (13) - LES TER – LES GARES – SNCF (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (16) - AEROPORT (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

		Créer un lieu dans l'agglomération pour y promouvoir la mobilité Améliorer l'accueil des passagers des croisières Améliorer la desserte de l'aéroport de TOULON HYERES Favorable à la piste cyclable en bordure de mer Elargir le CD 18 et améliorer la sécurité Créer un chemin piétonnier le long de la RD18	
41	Mr ROUVE	Développer réseau bus- bateau par un cabotage autour de la rade Elargir le RD 18 (dangerosité pour tous les utilisateurs) Impératif : une piste cyclable (écologique-santé-sécurité) Développer desserte TOULON/HYERES Encourager le co-voiturage.	(4) - QUALITES DE L'AIR (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (9) - PARKINGS (14) - DANGEROSETE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
42	Mr et Mme COINTE	RD 18 dangereux – favorable piste cyclable et circuits piétons en bord de mer . (sécurité) Développer cabotage autour de la rade Liaison bus demandée le dimanche et jours entre les Sablettes et ST MANDRIER. Poursuivre aide VAE	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (14) - DANGEROSETE DE CERTAINS SECTEURS

			(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
43	Mr et Mme DE LA TAILLE	Désenclavement de ST MANDRIER en : développer bus maritime autour de la rade, et création ligne maritime entre ST MANDRIER et LA SEYNE CENTRE créer desserte directe entre ST MANDRIER/LA SEYNE et LA GARE DE LA SEYNE Améliorer horaires dessertes Mistral(soir-w.e- vacances scolaires Améliorer horaires liaison entre ST MANDRIER et TOULON entre 12H00 et 14H00. Créer un meilleur plan de circulation traversée LA SEYNE et réfection des chaussées Améliorer liaison Aéroport TOULON/HYERES par bus SECURITE DE CIRCULATION et RESPECT ENVIRONNEMENT en : créer piste cyclable RD18 ou en bord de mer Sécuriser la route de la Renardière (sens unique) Supprimer ralentisseur(Pb pollution)-mettre radars Créer des arrêts de bus en retrait de la chaussée Poursuivre aide VAE Installation prise de recharges pour VL électriques	(4) - QUALITES DE L'AIR (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) – PISTES CYCLABLES (11) - CIRCUITS PIETONS (12) - PMR
44	Mme MARECHAL	Développer le réseau bateau-bus	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES (11) - CIRCUITS PIETONS (12) - PMR

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

		par un cabotage autour de la rade, les parking-relais, réseau Mistral (w.e et dimanche), Favorable à la piste cyclable en bord de mer et non RD18 (sécurité) Encourager le co-voiturage.	NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (9) - PARKINGS (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIERcf
45	Mr VENTRE	Favorable à la piste cyclable en bord de mer et non RD 18 (dangerosité) Créer un sentier piétonnier le long de la RD18 développer bateau-bus par un cabotage autour de la rade Augmenter réseau Mistral : soir - w.e, vacances Poursuivre aide assistance VAE et le co-voiturage	(6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
46	Mr ODILE	Favorable à la piste cyclable en bord de mer.	(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
47	Mr COIFFIER Conseiller municipal	Favorable à la piste cyclable le long de la RD 18 (raison sécurité défense)	(17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
48	Mr BOTELLA Mr DESCARTEFIGUAPE	ANNEXE N°6 Document signé par la présidente de l'APE Mme BARES ; accompagné de la copie de	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY

Association pour la protection de l'environnement et l'amélioration du cadre de vie de la presqu'île de ST MANDRIER	l'enquête publique de 2006. -Objectifs vertueux du PDU non atteint depuis 15 ans. -Le PDU 2016 reprend à l'identique les objectifs de 2002 et 2005, et que l'offre de transports en commun n'a pas réussi à être suffisamment attractive pour réduire l'utilisation de la voiture et l'asphyxie routière. REMARQUES GENERALES : - malgré demande, une seule réunion celle du 22/03/2016 - Dossier PDU peu accessible, complexe et cartes peu lisibles. - SUR LE FOND : Choix du TCSP par tramway (et tram/train) idem UDVN83, plutôt que d'un BHNS Mieux développer le maillage inter-cités Aménagement de pistes cyclables et le volet piéton doivent être systématique. POUR ST MANDRIER : Cohérence entre la réalisation des projets immobiliers, les aménagements urbains et celle des TC pour les desservir. Développer les liaisons maritimes avec horaires fréquents et liés aux autres modes de transport Espace vélo pour tous les bateaux. La liaison directe Port de ST MANDRIER/PORT de LA SEYNE (et non un cabotage par	(4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (10) - GRATUITE – TARIFICATION- -BILLETTEQUE INTEROPERABLE (11) - CIRCUITS PIETONS (13) - LES TER – LES GARES – SNCF (17) – PISTES DE SAINT MANDRIER
--	---	---

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. 2015/22
TOULON

		les Sablettes et Tamaris qui rend le bateau non concurrentiel avec le car) n'existe pas, pourtant nécessaire aux Mandréens aussi bien pour les actifs, écoliers, accès aux commerces ou services non présents sur la presqu'île. Envisager une navette électrique Pin Rolland/ Les Sablettes (évite de saturer les parkings sur l'isthme des Sablettes). PDU doit être plus ambitieux pour le développement des voies piétonnes et pistes cyclables Favorable à la piste cyclable en bord de mer par le Lazaret ; APE opposé à l'élargissement de la RD18 tel qu'il est envisagé aujourd'hui (vitesse et accidents en augmentation). Il ne devrait être concevable que pour la création d'une piste cyclable et d'un sentier piétonnier en attendant l'accord du bord de mer par la Défense).. -Très favorable mise à disposition de vélos électriques. Le Plan de déplacement (marine nationale) de ST MANDRIER semble avoir échoué suite constat embouteillage au village et RD18 : Echec du co-voiturage et du TC, une réflexion est à mener. Cette augmentation routière s'accompagne de factures d'entretien des voies plus élevées. Le PDU a revu à la baisse ses ambitions en matière de réduction de la circulation automobile ce qui est désastreux en termes de santé publique(pollution atmosphérique, stress au volant, nuisance sonore et risque d'accidents.	
--	--	--	--

SIX FOURS LES PLAGES

N°	NOM QUALITE	REMARQUES SUR CAHIER	AVIS COMMISSION
1	M.DEBONO	Remise d'un dossier concernant le projet de raccordement Avenue Kennedy-Avenue de la mer et le recouvrement du ruisseau Augias	Hors sujet. Une copie du dossier a été remise au service concerné en mairie de Six Fours
2	Mme MATHIS	Ligne 70 et 72 : dysfonctionnement - Non respect des horaires - bus bondés	CF synthèse point 6
3	M. GNOS	Demandes d'amélioration de certaines lignes : - un bus reliant le centre de Six Fours à sa gare SNCF avec un terminus sur le parvis et non à distance.. - un bus reliant le centre à l'espace santé.. le 70 dépose à distance donc - danger	CF Synthèse point 6 et 7 :
4	Mme RICHARDI	Communication de courriers échangés entre M. le Maire de Six Fours, TPM concernant une modification de parcours des bus 70 et 72	CF Synthèse point 6 et 7 -
5	M. SEGUIN	Après un rappel des orientations du PDU et le constat au niveau des déplacements demandes suivantes : - améliorer la desserte du BRUSC par les lignes 72 et 87 tous les jours par une meilleure fréquence - correspondances plus performantes entre la ligne 87 et les autres lignes - mise en place au moins l'été d'une navette bus pour les Lônes, la Coudoulière, le Brusc et Six Fours centre - amélioration du stationnement sur la commune par une simplification des tarifs, une meilleure visibilité des tarifs, une meilleure desserte des quartiers excentrés en TC, abonnements très longue durée dans le secteurs du Brusc, stationnement près du port à repenser , meilleure organisation des voitures des personnes travaillant sur l'Ile des Embiez avec participation de l'employeur pour le financement des abonnements	CF Synthèse points 6 et 7 Beaucoup de remarques, même pertinentes, concernent les services municipaux, des particuliers et non TPM. Elles méritent cependant d'être transmises pour éventuelles répercussions au niveau Mairie
6	Mme BOULLAND GENET	Bus 84 : adopter les horaires aux sorties du Collège Reynier Manque de TC à partir du Brusc pour Toulon Université Améliorer le réseau de pistes cyclables	CF Synthèse point 7 7 et 8
7	Mme LIROT	Cf dire 11 et lettre 3	
8	PCF	Consultation du dossier cf dire 12	
9	M. PIERRE	Suite à l'intégration de la traversé du centre de la Seyne au tracé de la première ligne LHNS, un avenant à la commande des études confiées au groupement Merlin a -t-il été conclu ?? Le projet de tramway prévoyait au centre de	CF Synthèse points 3 et 5 GISELE FERNANDEZ COMMISSAIRE ENQUETEUR TOULON

		Toulon : deux voies de circulation, deux voies de tramway deux pistes cyclables, des emplacements de livraison et des trottoirs élargis. Sur la Seyne, compte tenu du nombre de déplacement, un élargissement d'au moins une voie est nécessaire pour le futur TCSP/ L'élargissement de l'espace sur le port de la Seyne au droit de la mairie pour le passage de deux voies de TCSP est-il prévu et budgété au compte de déplacement du projet de PDU ???	
10	M. LUCE	Demande d'avis défavorable compte tenu de l'absence de Tramway	CF Synthèse point 3 et 5 - TCSP LHNS TRAMWAY
11	MME LIROT	CF LETTRE 3 DITO	-
12	PCF	Manque de considération Sud/Nord Pourquoi abandon du tramway Manque de ligne de transport haut débit Fréquence des bus à améliorer Manque de panneaux électroniques pour renseignement Manque de ponts entre Six Fours/Sanary Bus à la demande pour PMR et personnes âgées Manque de parkings gratuits Harmonisation des différents types de transport Amélioration des pistes cyclables et extension	CF Synthèse points 3 et 5 - TCSP LHNS TRAMWAY CF synthèse points 6 et 7 et 8
13	M.HOCQUET	Demande d'amélioration de la fréquence des dessertes du Lycée Langevin : à 13H15 et le soir	CF synthèse point 6 et 7 -
14	M. COCAGNE	Boulevard des Ecoles : trafic très important avec de nombreuses zones accidentogènes Il conviendrait de mettre l'Avenue Charles de Gaulles à double sens, de prévoir des ralentisseurs, radar si nécessaire.... Prévoir aussi un giratoire au niveau de la Route des Playes pour fluidifier la circulation	CF synthèse point 14
		LETTRES ET ANNEXES REÇUES	
1		CF DIRE 1	
2		CF DIRE 4	
3	MME LIROT	Demande de mise en place de la borne voyageur indiquant le temps d'attente à l'arrêt « l'hôtel de ville » Le support papier ne stipule pas l'arrêt « Hôtel de ville »...pas de bus pour s rendre de Six Fours à Décathlon, Carrefour Ollioules , Grand Frais à la Seyne... Les lignes 70 et 72 sont bondées, pas de place pour les PMR Incivisme, manque d'hygiène.... Demande que de « vrais voyageurs » assistent aux commissions...	CF Synthèse points 6,7 1

LA SEYNE SUR MER

N°	NOM/	REMARQUES	AVIS DE LA COMMISSION
----	------	-----------	-----------------------

	QUALITE		
1	Mr BISCOS CIL	-Consultation dossier – cf N°7	-idem N°7
2	Mr PIERRE/UDVN83	-Absence adresse internet pour envoyer les observations	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER
3	Mme GARRAUD	-Rétablir le 7H55 Espace Marine de la Ligne 8M	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES
4	Mme BISSEY Mme PENCE	Déplorent que : - Les bus scolaires du matin de la ligne 81 LANGEVIN empruntés par leurs enfants pour se rendre au collège Curie et au lycée BEAUSSIER sont surchargés ou ne s'arrêtent pas aux arrêts. - Un PDES non effectif *- Des réclamations auprès de TPM sans réponse	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES * Observation transmise à TPM
5	Mr WILTZIUS	-Idem N°4	Cf synthèse points : - Idem N°4
6	Mme VELEMIR	*-Accès au bureau du CE difficilement identifiable. Pas d'informations et pas d'accompagnement accueil suffisant . - Informations insuffisantes relatives à l'Amélioration de l'accueil des poids lourds à BREGAILLON – Les projets ne sont pas clairs, ni étayés.	* Cf déroulement enquête. (1) - CRITIQUE DU DOSSIER
7	Mr BOUCHE Mr BISCOS CIL	Remise d'un courrier : ANNEXE N°02 : - communication du tracé précis du TCSP sur la SEYNE/MER - Terminus TCSP au niveau de Bois Sacré et non pas à Espace Marine	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LIGNES TCSP-BEINS

GISELE FERNANDEZ
ENQUETEUR
T.A. TOULON

		- Passage TCSP par la cité Berthe - Profiter des travaux TCSP pour créer des pistes cyclables prévues au PDU - Aménagement du TCSP dès la première phase, la moitié du tracé étant déjà réalisé. - Pourquoi TOULON se prive d'un réseau de tramway. - Les avantages du tramway et les inconvénients du BHNS sont énumérés. - Manque d'ambition. - Erreur de diagnostic. - Le tracé du TCSP est en contradiction avec ce qui a été déjà réalisé depuis plus de 10 ans et prévu dans le précédent projet dans le but de relier le pôle mer à OLLIOULLES.	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES
8	Mr PIERRE	Remise d'un mémoire personnel : ANNEXE N°01 - Bilan Mistral 2005-2015 : Indicateurs sont les mêmes depuis 2009. - Fait état d'un PDU qui n'en est pas un, et qui n'a pour seuls objectifs : de satisfaire à minima les obligations légales 2005-2015 et de préparer la mise en place de BHNS. - Des corridors incompréhensibles qui d'Est en Ouest se superposent à quelques 500m. Compatibilité entre carrefours prioritaires et la circulation automobile accédant à l'autoroute ? - Souligne l'importance du temps de parcours, de la fréquence et la ponctualité des TC	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES

		- Des remarques et des questions avec plan: SIX-FOURS mal desservie par la ligne 70, n'est pas concernée par la DUP -Des flux de TOULON vers LA CRAU, HYERES et vers CARNOULES sont déjà prévus en train et non pas en tram-train ? -Pas de lignes essentielles pour rabattre les voyageurs sur l'axe Est-Ouest (à moins de 10mm) avec une rupture de charge acceptable. -Des lignes méridiennes, de rabattement vers le TCSP Est-Ouest s'imposent pour irriguer et interconnecter les communes à l'Est comme à l'ouest. -Repenser les lignes essentielles en fonction des LHNS qui n'ont pas à entrer dans TOULON ; au delà de Bon rencontre à l'Ouest. -Aucune action forte ne vise à améliorer la desserte des zones économiques à l'Est et à l'Ouest avec une réelle concertation des associations d'entreprises AFUZI et ADETO. -En s'appuyant sur des calculs d'un trajet Mar Vivo Plage/TOULON gare sur différentes lignes, l'utilisation du tramway prévu au PDU 2005 est la meilleure au niveau du temps, et ceci sans rupture de charge. -Quelle étude justifie le remplacement d'une ligne de tramway Est-Ouest au moins de la Pauline à Bon Rencontre (au lieu de LA GARDE/gare à la SEYNE SUR MER) par deux lignes de TCSP sur cet axe central ? -Avec le Prolongement du TCSP aux Ateliers Mécaniques de la SEYNE	GISELE FERNANDEZ COMMISSAIRE T.A. ENQUETEUR TOULON
--	--	---	---

		(CM du 12/02/2016), Est-ce que l'arrêt maritime à L'Espace Marine serait-il encore justifié étant bien desservi par des TC terrestres ? -Quid de la proposition d'un hub maritime Bois Sacré qui permettrait aux Mandréens de rejoindre la SEYNE et le Technopôle. -Considérant que les tracés à LA SEYNE ne sont pas étudiés, le PDU devrait être reconsidéré . AVIS DEFAVORABLE.	
9	Mme KOUTZEVITCH	-Rétablir les horaires et fréquences précédents de la ligne 85 (GHIBAUDO/LAFFRAN) -Aucun arrêt de la ligne 85 (GHIBAUDO) entre 11H20 et 14H45.	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
10	Mr BLONDY-DUPRAZ	-Idem N°4 -Augmenter la fréquence de la ligne 81 - -Horaires non adaptés aux collégiens qui doivent se rendre au collège Curie pour 7H55	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
11	Mme IMBERT	-Idem N°9 -Au nom de sept autres personnes, elle demande aussi de rétablir la circulation en double sens de l'avenue COTSIS.	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
12	Mr DELFINO ACPM	-Fait état de la dangerosité du croisement route d'OLLIIOULES / SANARY à hauteur de l'arrêt bus	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES

	OLLIOULLES	Franca. Le rond-point en construction prend-il en compte l'accès piéton et cyclable ? -Demande d'accroître la capacité des bus de la ligne 120, mais également le passage de bus vers 08H30 et vers 17H00 dans le sens de La Baume/Gare d'OLLIOULES SANARY. -Demande un abri bus à l'arrêt Franca	- MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (11) - CIRCUITS PIETONS (14) - DANGEROSETE DE CERTAINS SECTEURS
13	Mme GIRARD	*-Équiper de signalisations les fauteuils roulants électriques empruntant les voies de circulation.	* Observation transmise à TPM
14	Mr TOUREILLE Association SOS MEDITERRANEE	-Demande lors de la création du nouvel embarcadère pour desservir le quartier en mutation de Bois Sacré que l'on prennent en compte les 28 emplacements bateaux de façon à ce que les utilisateurs puissent continuer leur activité associative. Action N°3 -Fait remarquer que des embarcadères trop rapprochés (8M et 18M) n'ont aucune utilité.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES
15	Mr ROCHAIS	Idem N°11 afférent au rétablissement du double sens de circulation Avenue Cotsis.	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
16	Mr et Mme BODARD CIL	Passage du TCSP jusqu'à Bois Sacré avec réalisation d'une piste cyclable. Améliorer horaires ligne 8M	(5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES
17	Mr HALHAC	Voies de bus utilisées par moto-cross	(7) - DEMANDE

		Gratuité des transports Interdire la circulation de VL non-professionnel en centre-ville	D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (10) - GRATUITE – TARIFICATION- -BILLETTIQUE INTEROPERABLE
18	Mr EL GARTI	Fluidifier la circulation jusqu'à Bois Sacré Améliorer les TC dans les zones à forte densité	(5) - LHNS-TCSP-BHNS (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
19	Mme PARDINI	Proposition de modification tracé ligne 8 Améliorer les lignes 8 – 81 – 83 Moto-cross rond-point 8 mai/BERTHE	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS
20	Mr PIERRE UDVN83-FNE	Question :Contrat-avenant-budget avec le Groupement Merlin pour le prolongement Gare de la SEYNE/ Ateliers mécaniques. Élargissement quai saturnin Deux lignes de BHNS au lieu d'une ligne tramway Effectuer Etude TRAM/TRAIN Terminus à Bois Sacré vu nouvelles constructions	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (5) – LHNS-TCSP-BHNS (7) – DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (13) - LES TER – LES GARES – SNCF
21	Mme PARDINI	Plan du Projet de la ligne 8 – cf N°19	Cf synthèse points – idem N°19
22	Mr BONNET CIL	Aménager la corniche Tamaris/parc la Navale vu les projets immobiliers et industriels.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION

		Objectif part du vélo trop faible Effectuer pistes cyclables et piétonnes Technopole de la Mer/gare de la SEYNE Box sécurisés vélos Explications ou erreurs coûts – Action N°26 Choix incompréhensible du BHNS au lieu du Tramway Conclusion PDU : Déception	(3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS
23	Collectif des CIL	PETITION « mes opinions.com » créé le 15/09/2016 : 134 signatures et 40 commentaires : TCSP Moyens de transport BHNS Abandon du TRAMWAY Aménagement Pistes cyclables et piétonnes Prise en compte secteurs en expansion:Porte Marine- Bois Sacré-Gai versant-Berthe inclure la SEYNE dans la 1ere phase de travaux	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES (11) - CIRCUITS PIETONS
24	Mr POURCHIER	Favorable au TRAMWAY et non au BHNS (confort-pollution-coût) Opposé au tracé NORD/SUD par BREGAILLON	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS
25	Mr POURCHIER	Difficultés énumérées par points et	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER

		secteurs LA SEYNE: -Aménagement et création de trottoirs, de pistes et bandes cyclables -Non-respect du Code de la Route par les motards, et VL -Incitation au TC avec des dessertes sur quartiers excentrés -100% pour le TRAMWAY et non au BHNS -Projet RD559 à repenser -Faciliter la circulation des véhicules prioritaires -Améliorer les conditions de livraison des commerçants (horaires et stationnements) -Fréquence TCSP maritime -Prévoir embarcadère supplémentaire -Elargir et entretenir les voies de circulation -Création Parking-relais -sécuriser stationnements vélos -Améliorer la signalisation routière	(3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS
26	Conseil quartier Ouest	Observations et critiques de cinq personnes sur les points suivants sur secteurs LA SEYNE : -Pistes cyclables et zone piétonne -Box sécurisés et équipés prises électriques -Stationnements-Verbalisation -TC : Bus et bateaux-bus – SNCF-fréquence-amplitude -Entretien voirie	(3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES

		-Tramway / non favorable au BHNS -TCSP via quartier Berthe -Itinéraire bus CD216 demandé -Améliorer Lignes 83-70-72	(9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS (13) - LES TER – LES GARES – SNCF
27	Mr PIERRE UDVN83-FNE	-Manque de concertation PDU/élaboration -Évaluation coût BHNS/TRAMWAY -Propose d'étudier le choix et plan d'un réseau maillé de tramways et tram-train dans les corridors LHNS avec ses avantages, et la prise en compte de ce qui a déjà été réalisé.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (13) - LES TER – LES GARES – SNCF
28	Mr PIERRE	Élargissement du quai Saturnin au droit de la Mairie de la SEYNE en comblant partiellement le port. Coût et budget sont-ils prévus au Compte de déplacements ? -Avenant Groupe MERLIN (idem N°20) ? -TCSP à 100% de la SEYNE à TOULON Centre. -Ligne directe gare de la SEYNE à BON rencontre par Lagoubran	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES
29	Mme CUMIBURKI	-Favorable au : -TRAMWAY et non au BHNS -Tracé proposé par le maire de la SEYNE	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
T.A. TOULON
ENQUETEUR

		-Pistes cyclables et non aux bandes cyclables	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES
30	Mme GILBERT	Favorable au tracé du TCSP mais le prolonger au delà d'espace marine. Développer pistes cyclables et piétonnes.	(5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES (11) - CIRCUITS PIETONS
31	Mr WURCKLER	ANNEXE N°4 Constat :Dangerosité Avenue Carmille Propositions : Vitesse - Aménagements -Trottoirs- PMR Prise en compte des actions 16-19et 33	(11) - CIRCUITS PIETONS (12) - PMR (14) - DANGEROSE DE CERTAINS SECTEURS
32	Mr PIERRE UDVN83-FNE	ANNEXE N°5 OBSERVATIONS SUR OBJECTIF N°5 : Annexe N°5 avec plans lignes BHNS et réseau (idem N°27) TRAMWAY et TRAM/TRAIN dans corridors LHNS. -Comparaison surface, énergie et polluants :2 lignes BHNS/1 ligne TRAMWAY	(3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS
33	Mr ROBERT	Favorable à : Ligne directe LA SEYNE/TOULON	(3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS

		mais pas par le technopole d'OLLIOULES, LHNS vers Bois Sacré, TRAMWAY.	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES
34	Mme CYRULNIK CM et Pdte de la CLAVAP	Pb de passage LHNS entre LA GARDE/Bois Sacré. Étudier un maillage secondaire pour éviter le blocage au rond-point Toussaint-Merle. Développer TCSP maritime 8M ET 18M – créer cabotage-- parkings-relais Pistes cyclables et piétonnes (AVAP Balaguier-Tamaris-Les Sablettes-Le Lazaret approuvée en octobre 2016). Stationnements anarchiques Abondance de mobiliers urbains encombrants Confortement du terre-plein sud du port du Manteau. Pb Stationnements des remorques à bateaux port du Manteau	(5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS (12) - PMR
35	Mr SANCHEZ	ANNEXE N°7 Pb corniche Michel et Pacha Bonaparte : circulation dense, vitesse, état chaussée, stationnements, verbalisation Expérimentation vitesse à 20km/h corniche Pb rond-point Louis Baudisson et avenue des Anciens combattants d'Indochine:zone accidentogène – vitesse excessive et dangerosité piétons et cyclistes.	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS (14) - DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS
36	Mme SANCHEZ	Pb d'accès chemin littoral : -Entre Petite Mer et Chapiteau de la	(8) - PISTES CYCLABLES (11) - CIRCUITS PIETONS

GISELE FERNANDEZ
COMMUNISPIES
ENQUETEUR
T.A. TOULON

		mer -Entre Môle de l'armement et IPFM	
37	Mr PIACONTINO	Adéquation demandée entre futurs projets immobiliers de Bois Sacré et trafic terrestre et maritime.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES
38	Mme TRENTINELLA	LIGNE 18 M : augmenter la fréquence aux heures de pointes, et durant la saison touristique, revoir aménagement parking du ponton de Tamaris LIGNE 81 : De Montplaisant , aucune ligne directe pour se rendre à TOULON centre.	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (9) - PARKINGS
39	Mr NICOL	ANNEXE N°8 Préconise vu les pb d'embouteillages existants et à venir avec Bois Sacré : Reconstruction de la Grande jetée, du quai Balaguier avec son épi protecteur.	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
40	Mr MEYER	Préconise installation panneau signalisation feu tricolore sur avenue J Moulin au croisement avenue Carmille.	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
41	Mr HAURE-PLACE	ANNEXE N°9 Critiques : TCSP LHNS Remplacement Tramway par bus Tramway mieux adapté – Étude	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS

		CETE/CERTU 2009	
		Objectifs limités plan d'actions, projet peu défini.	
	ANNEXE N°3 Inconnu	Document trouvé dans le registre le 14/10/2016 : Plan faisant état de l'impact de la réhabilitation du port pour les riverains. Stationnements saturés- absence zone d'arrêt d'urgence	(9) - PARKINGS
	ANNEXE N°6 MrTOULIER	Document envoyé à la mairie et transmis également à la Présidente de la commission d'enquête. Critiques du dossier sur de nombreux points : pollution, circulation automobile, coût, comportements du citoyen, mobilité électrique, parking relais, bus ou tram, enquêtes publiques Étude influencée par la pensée dominante. Proposition étude du funiculaire ou du tram enjambeur ? Soigner le passage amont et aval du quai S.Fabre Passer le TCSP par Berthe, et prolonger jusqu'à Bois Sacré Prévoir des arrêts de bus en retrait de la circulation. A quand le port de plaisance, l'aménagement des corniches jusqu'aux Sablettes avec pistes cyclables	:(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (4) – QUALITE DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (9) - PARKINGS

TOULON

N°	NOM QUALITE	REMARQUES	AVIS COMMISSION
1	CIL VALBOURDIN	Demande : - un circuit minibus entre Gare Avenue de Claret Bd du Faron .. - création d'un arrêt devant la résidence Valbourdin Remarques : - Excellente présentation du PDU en amont	CF Synthèse points 6 et 7  GISELE FERNANDEZ COMMISSAIRE

at GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
AINS TPM 2015/2025
TOULON

		- Qualité du conseil de secteur	
2	M. COLL Gérard	Critiques : - EM de 2008 - Méconnaissance des nouveaux aménagements (Hôpital Ste Musse, Avenue 83.... - Objectifs du SRCAE pas suffisamment respectés - Absence de desserte de toute la zone d'activité de Toulon Est et de la Farlède	Cf Synthèse point 1
3	M. CHEKHCHONKH	Projet prometteur en matière d'accessibilité Satisfait des aménagements des trains corail mais prévoir des rehaussements de quais Un tramway aurait été préférable	CF synthèse points 5, 6, 7
4	M. TEILLARD A	Suggère que la ligne 3 circule de façon alternée avenue de la république et Bd de Strasbourg	CF Synthèse points 6 et 7
5	CIL Fort Rouge	- Création de pistes cyclables plutôt que de couloirs - Demande de l'échéance des travaux 3^{ème} voie - Date de prochaine DUP sur le BHNS	- Demande à transmettre pour améliorer la sécurité - Le plan d'action précise un échéancier page 41 - Hors objet de l'enquête mais demande transmise à TPM
6	M. RICORD	L'implantation du TRAMWAY est indispensable à l'agglomération toulonnaise.. C'est le choix unanime des élus dans le PDU 2005 20015	CF Synthèse point 5
7	Mme SCIARRA	Même remarque sur le TRAMWAY, plus rapide, plus confortable, moins polluant...	CF Synthèse point 5
8	M. FRANCESCHI TVD	Manque une mise à disposition de dossiers dans les mairies de quartier Manque des fiches d'action par commune	Cf point 1
9	M. DELANGE	Le choix du BHNS à la place du tramway est une bonne solution notamment pour le quartier de la gare Propositions : augmenter l'amplitude horaire le week-end, - imaginer une ligne de cabotage et une desserte du Mourillon – une ligne ferroviaire utilisant la voie ferrée Tessé Roosevelt pour : Gare SNCF, gare routière, pôle universitaire, gare maritime	CF synthèse points 6, 7
11	M. TRIBALLIER	Résumé non technique : Page 5 « aménagement alentours des gares » : insuffisant pour la gare de Toulon Documents 2 : manque d'ambition Document 3 : les 4 LHNS : région est trop délaissée Une meilleure publicité pour la tarification combinée est nécessaire. Y inclure VARLIB est une nécessité Le réseau TER n'est pas suffisant en terme de planche horaire	CF synthèse points 6 et 7 - 8

		Amélioration de la qualité des pistes cyclables Augmenter la capacité des bus par circuits(bus plus long) UN plus : la tarification inchangée depuis plusieurs années	
12	Mme REBOUL	Documents trop complexes et manquant de clarté Abandon du TCSP au profit des LHNS (les présentations du PLU aux CIL faisaient état du TCSP...) En privilégiant la circulation intra-muros les problèmes se retrouvent en grande couronne.. il aurait fallu en tenir compte...PLUS de TER, parkings relais, TC efficaces et confortables. Le budget mobilité active est insuffisant.. que 3% Prise en compte insuffisante des directives pour la protection et l'amélioration de l'air	CF Synthèse points 4 5 ,6 et 7
13	Mme CHEREAU	Un réseau cyclable plus sécurisé . A l'approche des établissements scolaires, prévoir plutôt des pistes que des bandes .. Mieux sécurisé et mieux signalisé les pistes existantes et les circuits existants. (avenue de la République par exemple) Améliorer le nombres , la capacité et la sécurité des parkings vélo Plus de capacité en nombre de personnes aux heures de pointes (bus plus grands ou doublés) Meilleure liaison directe Toulon Ouest/la Seyne Améliorer la sécurité en terme de circulation de certains secteurs ex : intersection route de Faveyrolles	CF synthèse points 6, 7, 8 et 13
14	M.DE UBEDA Secrétaire PC Toulon	Contribution collective reprenant les points suivants : - multimodalité - fréquence et fiabilité - gestion publique et coordonnées entre les collectivités - égalité de service pondérée géographiquement - penser global et agir local - le tramway et son abandon - interconnexion - penser connexion et intégration pour un projet plus cohérent - mise en place de bus électriques - vélo : lieux de garde ,pistes cyclables mieux sécurisées, surtout les traversantes - VELIB électriques - Gratuité comme condition de l réussite	CF synthèse points 6, 7, 8 3, - Demande d'améliorations ponctuelles - Demandes de nouvelles lignes ou de modifications lignes existantes - Pistes cyclables - Velib - Le tramway - gratuité/tarifification - sécurité
15	TVD Le Pdt M.	TVD demande que : - le PDU fasse apparaître des itinéraires de	CF synthèse points Pistes cyclables

	FRANCESCHI	pistes cyclables le long des voies urbaines qui vont être renouvelées la traction électrique pour les TCSP soit inscrite dans le PDU pour réduire la pollution atmosphérique et le bruit	- Lignes électriques et Qualité de l'air
16	M. HIMBER P	Le PDU manque d'ambition - perte de temps avec le pb de DUP - perte de temps avec l'abandon du tramway , mode de transport écologique, plus économique, plus rapide et plus confortable - les élus doivent assumer les conséquences de leur choix - demande de gratuité des transports	CF synthèse point - Le tramway - Gratuité/tarification - Le manque d'ambition
17	M ; FREDON René	Le PDU manque d'ambition - perte de temps avec le pb de DUP - perte de temps avec l'abandon du tramway , mode de transport écologique, plus économique, plus rapide et plus confortable - l'ouverture du second tunnel a apporté une certaine amélioration mis insuffisant aux heures de pointe - Manque la liaison entre aéroport et Hyères centre - Manque de parkings gratuits	CF synthèse point - Le tramway - Gratuité/tarification - Le manque d'ambition - Demandes de nouvelles lignes ou de modifications lignes existantes
18	M. DI MASCIO	Demande de : - développer les pistes cyclables - prévoir des parkings pour les vélos - mise à 2x3 voies de l'A57 urgent	CF synthèse points - Pistes cyclables - Parkings (vélo) - Travaux urgents
19	Joëlle JUBELIN	Prévoir un meilleur accueil des croisiéristes po Créer davantage de parkings relais et favoriser le co-voiturage	CF synthèse points - les parkings(relais et incitation au co-voiturage)
20	Erika PERONE	Le PDU est un bon outil Il faut arrêter de focaliser sur le mode BHNS ou tramway : l'important c'est l'offre et la fiabilité grâce aux sites propres	CF synthèse points - le tramway
21	Jean Louis NONGUA	Les seuls problèmes : - la voiture sur l'agglomération - la difficulté de la marche à pieds dans un cadre agréable : beaucoup d'espoirs à la lecture du PDU	Avis favorable
22	Anne ROTHIER PASTORET	Nécessité de prévoir des stationnements sécurisés pour les vélos aux abords des écoles	CF synthèse points - Parkings (vélo)
23	ALain GRIMALDI	Dommage que lors des réunions publiques les associations »pro tramway » ne laissent pas la parole aux personnes contentes du PDU et du bus.....	CF synthèse points - le tramway

24	Philippe FORTIAS	Rappel du premier objectif « améliorer la réponse du réseau urbain aux besoins quotidien... »/ Travail important réalisé par le réseau Mistral. Le PDU semble cohérent. IL manque cependant des affirmations plus claires par exemple sur l'amélioration de l'amplitude horaire	Avis favorable
25	Ch DAUGE	Le sondage sur les transports en commun a été dirigé par un tuteur « pro tramway »... Les chiffres ne sont pas représentatifs Préférence pour 4 lignes à haut niveau de service et beaucoup partagent cet avis	CF synthèse points - le tramway
26	Hugo RABASTE	Besoin urgent d'un transport en site propre et structurant pour desservir les grands équipements.. Besoin aussi de parkings sécurisés pour les vélos Besoin de développer encore plus le réseau Mistral	CF synthèse points - LHNS - Parking (Vélo) - Demande d'améliorations ponctuelles (Réseau Mistral à développer)
27	Christophe RIZZO	Ligne U très performante Le PDU projette 4LHNS .. c'est parfait. Il faudra aussi étendre les horaires	CF synthèse points - LHNS - Parking(Vélo) - Demande d'améliorations ponctuelles(Réseau Mistral à améliorer amplitude horaire)
28	Odile HENSS	Travail réalisé impressionnant. Le PDU intègre ce qui doit être fait pour améliorer l'existant. Bravo aux auteurs du dossier aux idées novatrices ex prise en compte de la mobilité touristique..	Avis favorable
29	Illisible	Les 4LHNS permettront d'allier la flexibilité des bus à la ponctualité du tramway Il faut continuer à développer les bateaux bus	Avis favorable
30	Moncef BENKHELIFA	Surprenant de retrouver lors des échanges et dans les articles de presse les mêmes arguments contre le BHNS et les 4LHNS.. C'est pas l'objet du dossier. Critiques malhonnêtes	Avis favorable
		lettre	
1	Contribution	- projet porté par les 11 maires de TPM et une abstention - des choix clairement exprimés et plébiscités (7 des 12 maires réélus au 1er tour - une configuration géographique particulière entre Faron et Méditerranée / Les travaux auraient été catastrophiques avec la fermeture du Bd de Strasbourg - Le réseau Mistral : un réseau performant : tarification faible - Le versement transport de TPM reste en	 GISELE FERNANDEZ COMMISSAIRE ENQUETEUR T.A. TOULON

		- dessous de possibilité 1,75 au lieu de 2% - Des nouveaux modes de transport, mieux adaptés : il faut adapter le choix du mode de transport à la demande et regarder le coût des investissements (CRC) – le tram en bout de course (le Monde) – P Vautier RATP le BHNS a l'avantage de pouvoir s'adapter... - Un choix ambitieux et responsable	CF synthèse points - le tramway
--	--	--	--

TOULON TPM

N°	NOM QUALITE	REMARQUES	AVIS COMMISSION
1	G LAURENT	Consultation du dossier	
2	Pas de signature	Dommage que le PDU ne traite pas de la fraude et les incivilités.. Peu de gens paient et c'est très regrettable	
3	Une automobiliste déçue	Critiques : - trop de bandes et pas assez de pistes cyclables - insécurité - horaires non respectés	CF synthèse points 7 et 8
4	Maxence DUPONT	Si le diagnostic sur les faiblesses est bon les plans d'actions comportent des lacunes.. courrier suivra	
5	Alain PARIZOT	Il faut envisager - des parkings gratuits plus persuasifs - gratuité des transports en commun - péage pour les voitures en ville	CF synthèse points 9 et 10
6	Jean Claude NICOLAS	Passage de Saint Jean : quid de la réduction des stationnement Piste Cyclable protégée en ville ?? Extension des horaires surtout le week-end Rechargement des cartes à revoir Augmenter l'aide pour cycles électriques	CF synthèse points 7 et 8
7	CANIONI J.F	Demande des précisions sur le tracé du TCSP par rapport à sa parcelle	Demande à faire directement aux services
8	Ch MICHELON	Rien n'est fait pour faciliter le passage des véhicules « Corsica Ferries » Nécessité de bus dédiés pour éviter engorgement de la ligne 40 Arrêt de bus souvent gêné par le stationnement anarchique Système pour éviter la fraude	CF synthèse points 7 et 10
9	CH GENNERAT	Sur Saint Mandrier, lors des risques de feux, la circulation piétons est interdite sur les pistes.. danger sur la RD 15... Il manque le projet de piste cyclable longeant la côte du Lazaret	CF synthèse point 8
10	PHILIPPE	Demande de prolongement des pistes cyclables centre ville de la Seyne, port de Toulon	CF synthèse point 5 et 10

		Prévoir le remplacement du Diesel par les bus hybrides	
11	Sabine BARBAN	Ligne 6, 36 : bus anciens- horaires fantaisistes Manque de SAEIV Panneaux latéraux souvent enlevés..	CF synthèse point 6 et 7
12	Toulon Var Déplacement	CF Annexe 7 Comparaisons des éléments du diagnostic par rapport à des agglomérations de même strate Mise en évidence de l'importance du choix d'un tramway Le CERTU préconise la nécessité de différents scénarios : rien dans le dossier de PDU	CF synthèse point 1 et 3 -
13	Nicole LEPOUTRE	Ligne 23 ne dessert plus le quartier Claret, les bus 40 et 15 ne sont pas suffisants	CF synthèse points 6 et 7
14	M. LEHMANN	Remise d'un dossier cf lettre 8	
15	Mme WALDMANN	Demande d'amélioration et de création de pistes cyclable ainsi que de liaisons sécurisées	CF synthèse point 8
16	Jean Pierre MALASPINA	Remise d'un dossier cf lettre 9 9.1 9.2	
17	Mme DUBIS Monique	Satisfaite des améliorations Demande plus d'amplitude horaire Aide à l'acquisition de vélo électrique : meilleure information	CF synthèse points 6, 7 et 8
18	CIL PONT-NEUF ESCAILLON	Importance du TCSP mais quid du stationnement avenue E HERRIOT : proposition de réaliser un parking Absence de réponse aux courriers	CF synthèse point 9 - parkings
19	D. GESTAT DE GARAMBE	La solution tramway doit toujours être explorée en même temps que le BHNS.. Lutter contre la fraude Amélioration mode doux à poursuivre	CF synthèse point 3 et 10
20	J ECOCHARD	Cf lettre 19	
21	Sarah TUYSERNE	Satisfaite du déploiement des bus de nuit pour les jeunes	Avis favorable
22	O.MORENO	Nette amélioration de la circulation Ouverture 2ème tube : un plus important	Avis favorable
23	A. PELLETIER	Nette amélioration.. L'élargissement autoroute est indispensable	Avis favorable
24	Guillaume PASTORET	Encore plus de bus la nuit	CF synthèse point 7
25	Romain NOVELLA	Pour la solution BHNS ; le tramway : conséquences économiques	
26	Fanny FORTIAS	Bravo aux bateaux bus	Avis favorable
27	C LOUVEL	Amélioration notoire du transport public	Avis favorable
28	V. COZZONE	Satisfaite du réseau Mistral, des arrêts bien desservis, des parkings relais Il faut continuer à développer les TC et les pistes cyclables	Avis favorable
29	P LEROY	Qualités des orientations générales Les priorités : - augmenter la rapidité par des voies	Avis favorable

		prioritaires	
29'	illisible	Demande de suppression des nids de poules	
30	Faites du Velo	Vélo très dévalorisé dans l'agglomération, aucune envergure, aucun raisonnement à long terme Il faut des pistes séparées, un vrai plan vélo..	CF synthèse point 8
31	H GIRARD	Très satisfait des bateaux bus, surtout ceux écologiques.. IL faut continuer	Avis favorable
32	Gilbert LATOUR	BRAVO pour ce PDU	Avis favorable
33	Laetitia JOLY	Non au tramway oui au bus écologiques Oui au PDU	Avis favorable
34	illisible	Bravo pour le réseau Mistral bateaux.. Il faut le développer Il faut développer aussi les hybrides Penser au transport des vélos sur les bateaux	Avis favorable CF synthèse point 4
35	illisible	Contre le tramway.. les associations prennent les gens en otages : retard des projets	Avis favorable CF synthèse point 3
36	B.MENARD	Qualité des pistes cyclable - Bravo à l'aide développée pour l'achat de vélo électriques Il faut continuer en - développant les pistes cyclables matérialisées et séparées des voitures - permettre aux vélo certains axes en sens interdit - stationnement pour vélo	CF synthèse points 8 et 9
37	illisible	Marre des pro tramway... Il faut laisser les élus appliquer ce PDU	Avis favorable
38	P.BURLET PARENDEL	Véritable volonté dynamique pour un mieux être	Avis favorable
39	Marine COMOY	Priorité : 2x3 voies A57 Développer le bateau bus et l'accueil de croisiéristes TCSP urgent	Priorité : 2x3 voies CF synthèse point 7
40 41	Gisèle AUBRY	le PDU ; les points forts - Meilleure signalétique - Titre unique - Bateaux bus Il faut : - améliorer la desserte de l'aéroport - mettre en place le tramway	Cf synthèse point 16 et 3
42	Michelle BERLIVET	Plus de bus le week-end	CF synthèse point 7
43	CH.BEAUREGA RD	Les besoins des cyclistes sont bien intégrés dans le PDU. Il faut finir de relier tous les trajets et compléter les possibilités de stationnement	CF synthèse points 8 et 9
44	Gérard MATTO	L'élargissement du l'A57 aurait due être prévu en amont Projet d'échangeur à Sanary : Confirmer la gratuité	Cf point 5

45	Valentin GIES FNAUT PACA	Document remis cf lettre 44	
46	P. GARCIA V Pt AFUZI	Document remis cf lettre 45	
47	TVD M.FRANCESCHI	Document remis cf lettre 46	
48	CIL 3B LE PRADET	Document remis cf lettre 47	
49	Auréli DEMEULEMEES TER	Faire de Toulon une ville exemplaire en matière d'usage de vélo : suggestions - Ambition 5% de part modale : insuffisant - Les boulevards doivent devenir vraiment cyclables - Généraliser les contre-sens cyclables - Limiter la circulation à 30km/h dans l'ensemble de la ville : baisse des nuisances, circulation plus fluide.. et surtout près des écoles - Prévoir une journée sans voiture - Box sécurisés pour les cycles - Plus de pistes et voies cyclables - Refonte du plan vélo - Signalétiques à revoir - Téléphérique : prolonger et faciliter l'accès..	CF synthèse points 7, 8, 9
50	M.PIERRE et M.FRANCESCHI	Document remis cf lettre 48	
51	André GHIONDA	Regret de l'abandon du tramway Conséquences : - saturation - pollution - perte d'attractivité des centres villes	CF synthèse point 3 - tramway
52	M.BOUTHINO	Quid de la sortie ste Musse ? Espoir de la résolution sortie Est Quelle solution pour le tronçon commun lignes 40,23,6...	C CF synthèse point 7 -
53	SALMON Caroline et Christian	Développement des pistes cyclables Parkings sécurisés pour vélos et en périphérie pour les voitures Bus avec système transport vélo Amélioration périodicité et amplitude horaire Préférence au tramway pour qualité de l'air	CF synthèse points 3 7 et 8
54	M. et Mme DUBOIS Pierre	PDU pas à la hauteur A quand des lignes en site propre ? A quand la prise en compte de la qualité de l'air ? A quand plus de bus ? A quand une piste cyclable pour traverser Toulon	CF synthèse points 3,7 et 10
55	M Michel VANDENBROUC KE	Bilan PDU 2005 2015 : pratiquement pas d'amélioration. Stagnation, Toulon dans le bas des classements. Quid des sommes perçues sur les salaires	CF synthèse point 1, 3 et 5 GISELE FERNANDEZ COMMISSAIRE T.A. Toulon ENQUETEUR

		Nouveau PDU - objectifs en baisse - TC grand perdants - TCSP ? TRAMWAY ? véritable entourloupette - Pas de comparaison des modes de transport - Pas de travail sérieux mais sorte de pensum..	
		LETTRES JOINTES EN ANNEXES	
1	M.M PIERRE	Demande de dossier	1 bis réponse
2	Aline RENCK – GUIGE B. AUSSIBAL AZEMARD I.	Demande de dossier	2bis réponse
3	Collectif de défense des terres agricoles	Remise en cause du tracé du TCSP traversant Ollioules et allant à la Seyne sans remettre en cause le principe du TCSP Mise en péril d'exploitation maraîchère	Point 5 : LHNS - TCSP- BHNS
4	Jean Cozette	Avis favorable mais : - Rectifier et compléter le tracé des voies dédiées au mode de déplacement doux - TCSP : Terminus au niveau du Bois sacré - Ligne de cabotage pour le tour de la rade	Point 8 : PISTES CYCLABLES Point 6 : DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES : MODIFICATION DE LIGNES
5	BREMOND Jeanne	Pour le tramway	Point 3 : TRAMWAY
6	JP LEROY	Un embryon de concertation : pas de réunion publique annoncée dans la presse, pas d'invitation de tous les CIL, pas d'exposition Concertation dur des bases floues : on parlait de corridors, sans point de départ ni de terminus. Oubli du Pradet : pas de TCSP Des actions pour les piétons	Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER Point 5 : LHNS - TCSP- BHNS Point 11 : CIRCUITS PIETONS
7	Toulon Var Déplacement	Annexes voir Dire 12 Documents information GART – La rue on partage -	
8	Collectif pour l'essor du vélo	Ambition trop timide pour les modes actifs : il faut compléter les actions Développer un réseau d'itinéraires cyclables au quotidien, intercommunal (action 26) Stationnement sécurisé des vélos avec services mis à disposition : consignes bagages , point d'eau... (action 28) Itinéraires protégés en ville « bicyclables » avec mise à disposition de tracé GPS (action 27 et 31) Contre sens Vélo Zone à 30 Ecole de vélo : volet communication action	Point 8 : PISTES CYCLABLES Point 9 : PARKINGS

		32 Action 27 : Mise en place de pont en parallèles des échangeurs, recenser les passages souterrains inexploités.. Aménagement de la voie partagée Sanary Ollioules, pont sur la Reppe.. Action 29 : aides en faveur des VAE pour les kit Volet communication action 31 : prévoir la présentation des futurs aménagements Développer des zones de circulation apaisée (Tamaris) avec piste et non bande cyclable	
9	J.P MALASPINA	Doc : analyse du rapport du CERTU Sondage sur TCSP Ces documents démontrent clairement que le choix du tramway s'impose	Point 3 : TRAMWAY
10	CIL Est Séance 29/9/16	Pas de réponse à sa demande de documents (bilan précédant PDU) Le visuel présenté ne répond pas aux attentes car pas de données précises Enquête ménage 2008 : chiffres erronés Pas de réponse pertinentes sur interrogation quant aux 4LHNS Pas de prise en compte suffisante des modes doux	Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER Point 5 : LHNS - TCSP- BHNS
11	Emmanuelle NIGRELLI	Enquête ménage 2008 : chiffres erronés Problèmes rencontrés : horaires compatibles, réduction du temps d'attente – amplitude.. Pradet oublié malgré gros problèmes engorgement – aucune desserte fiable Nécessité d'améliorer les modes doux	Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER Point 7 : DEMANDE D'AMELIORATION PONCTUELLE Point 8 : PISTES CYCLABLES
12	CIL des ROUGIERES	Critiques : - Obsolescence de l'EMD - Abandon du tramway - Qualité de l'Air - Zones inondables : pas de prise en compte - Absence d'étude sur le réseau routier - Saturation de l'autoroute A57 - Bassin d'emploi Hyérois pas de cohérence avec PLU - Avenue Léopold Ritondale : aucune amélioration alors que les solutions existent - Densité du réseau bus : pas de mise à plat pour optimiser le nombre de lignes - Parkings relais sur l'aire hyéroise : les prévoir aux deux extrémités de la ville - Pas de SD des parking	Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER Point 7 : DEMANDE D'AMELIORATION PONCTUELLE Point 9 : PARKINGS Point 6 : DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES : MODIFICATION DE LIGNES

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
TOULON

		- BHNS : rein entre Hyères et Toulon – pas de réaménagement de l'avenue Ritondale si BHNS la traverse.. il faut trouver des solutions - Trafic des TER Hyérois : problème du passage à niveau de la gare – dommage de ne pas avoir prévu le déplacement de la gare - Navettes maritimes - Ligne SNCF/PACA pas prise en compte - Plan de déplacement d'entreprise : inexistant pour la Base aéronavale, le 54 ème régiment, l'hôpital de Hyères - Problème de hiérarchisation des documents - Lisibilité des documents discutable..	
13	Antoine DESPREZ	Satisfait du PDU mais quelques demandes et remarques : - Action 3 : manque de réaffirmation avec la cohérence avec l'OGS – la diminution du trafic maritime depart Tour Fondue n'est pas évoquée - Action 10 : améliorer les fonctionnalités.. manque une incitation pour les réservations préalables - Oubli de certaines populations : Kayakistes, planchistes..) - Desserte du réseau Mistral : elle doit être suffisante - Sort de la route du sel ? : analyse de l'état existant insuffisant - Plan d'exposition aux bruit	Toutes ces remarques trouveront réponse dans la synthèse
14	Mireille MISTRAL	Pas assez de passage de Bus pour inciter les personnes à utiliser les TC..	Point 7 : DEMANDE D'AMELIORATION PONCTUELLE
15	Tramway pour l'agglomération toulonnaise FNAUT AHTF Toulon Var Déplacement Toulon@Venir Act'Energie MART CIL av Abel Gance	Constat : - Trafic automobile : situation catastrophique - Réseau TC : coordination difficile, irrégularité des passages des bus- Bon développement du réseau maritime - Déplacement doux : leur part stagne –pas de parkings deux roues et de location favorisant le vélo Les convictions : - voir grand	Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER Point 3 : TRAMWAY Point 2 : MANQUE D'AMBITION Point 4 : QUALITES DE L'AIR Point 5 : LHNS - TCSP- BHNS

	CIL La Coupiane Valsud	- définir un réseau dans sa globalité et suffisant, une seule ligne de TCSP insuffisant - créer un réseau performant de vraies pistes et bandes cyclables - assurer la protection environnementale Analyse des décisions prises par TPM - données utilisées ne sont pas pertinentes ex ouverture en 2014 du second tube non pris en compte.. - concertation tronquée et peu sincère : absence de certaines associations lors des ateliers consultatifs, Non respect des articles L 121414 L121424 du code des transport - des propositions insuffisantes et incomplètes : TC à seulement 10% - manque de précision sur les 4LHNS – disparition du tramway - non respect des objectifs en matière de GES - anomalies ou oublis dans les différentes dessertes : zone d'activité de Toulon Est rien sauf la gare de la Pauline, pas d'interconnexion entre les 4LHNS – oubli des extrémités.. – la réalisation de grands projets non inscrits dans les PLU sont très aléatoires – pas de DPE CONCLUSION : Un avis défavorable compte tenu de l'analyse faite -	
16	DEOUS Alain	Certains bateaux sont inadaptés au transport en vélo.. nécessité de plage arrière pour les bateaux	Point 8 : PISTES CYCLABLES
17	CIL Costebelle	Lacunes du PDU précédent : aucune réalisation structurante Méthodologies et hypothèses peu pertinentes. Pas de réel diagnostic des problèmes de circulation Les prescriptions des grands axes routiers urbains mal adaptées Les prescriptions de transport public discutables : liaison Toulon Hyères , l'axe NCF n'a rien arrangé – le pôle multimodal de la gare va augmenter l'offre mais est-ce un bon choix – pas de programmation de la ligne BHNS ou Tramway en site propre inexistante.. pas de liaison Aéroport Centre ville de Hyères et Toulon SUGGESTIONS : - plan axes routiers : exigence de	Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER Point 7 : DEMANDE D'AMELIORATION PONCTUELLE Point 9 : PARKINGS

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE

T.A.

ENQUETEUR
TOULON

		cohérence – réactiver le projet de contournement de Hyères- réactiver le projet de voies médianes Est Ouest pour anticiper PLU Hyères.. - Plan transport public en site propre : voies ferrées Hyères Toulon Marseille à prolonger jusqu'à l'aéroport de Marseille – prolonger la liaison Nord-Sud Hyères centre ville pôle multimodal /Arromanches jusqu'à Giens - Plan Parking relais : nécessaire à l'Ouest et à l'est de Hyères , un près de Magic World, parking de co-voiturage sur les aires d'autoroutes.. Demande de modification du PDU pour préciser et compléter les préconisations sur Hyères	
18	CIL Quartier de la Gare	La ville d'Hyères et le quartier de la gare très impacté par le PDU - infrastructures routières obligatoires en accompagnement (action 13 - parking relais insuffisant - BHNS : difficile entre la gare et le centre ville : il faut des navettes - Il faut préserver l'ancienne voie ferrée pour desserte Aéroport - Continuité circulation piétons et cyclables	
19	MART	Le constat actuel insuffisant : - L'urbanisation devance les moyens de transport qu'elle suscite donc manque de cohérence entre urbanisation : transport collectif (SCOT) : trop de voitures - Les données sont de 2008 - Le trafic routier : les échangeurs doivent tenir compte des trafics liés au fonctionnement des quartiers - Les transports collectifs urbains doivent être aussi interurbains !! rien à l'est et à l'ouest.. - Modes doux et navettes maritimes : beaucoup reste à faire - Flux de marchandises : PDU très discret, pas de plateformes logistiques à l'est et à l'ouest – trafic engendré par le port de Toulon.. - Lignes nouvelles et TER : prévoir une ouverture de la gare de Toulon au Nord – ouverture des haltes de l'Escaillon et Ste Musse sans attendre la 3eme ligne	Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER Point 2 : MANQUE D'AMBICTION Point 4 : QUALITES DE L'AIR Point 5 : LHNS - TCSP- BHNS

		Demande d'avis défavorable	
20	M.P DELAROCQUE Le Pradet	Constat : population vieillissante préférant un tramway. Dans ce PDU abandon du tramway et du Pradet.. Aucune perspective d'amélioration Il faut - 2 lignes essentielles (3 passages par heures) une sur axe EST/OUEST vers Toulon et vers Carqueiranne et une vers le nord , La Valette - Le TCSP : jusqu'au cœur du Pradet - TCSP Pradet Hopital Critiques : Pourquoi les CIL hors Toulon n'ont pas participé à la concertation ?? Le RER projeté est trop excentré	Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER Point 3 : TRAMWAY Point 5 : LHNS - TCSP- BHNS
21	Michelle DEMENGÉ	Pour le Tramway Il faut améliorer les pistes cyclables Pollution due au trafic maritime dans le port de Toulon	Point 3 : TRAMWAY Point 8 : PISTES CYCLABLES Point 4 : QUALITES DE L' AIR
22	P. NAUTIN	Pas de bilan du PDU 2005 Pas d'actualisation (tunnel, pôle mer, évolution de la population...° Action 1 : 4LHNS avec tracé quasi parallèle sans actualisation ? Action 2 Parkings relais La CHaberte, Arromanche, la Batie sont trop éloignés des lignes HNS Il convient que ce PDU soit revu. (aspects environnementaux, coût d'exploitation, faiblesse des résultats..)	Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER Point 4 : QUALITES DE L' AIR Point 5 : LHNS - TCSP- BHNS
23	M.Mme GROSSIN	- développer et structurer le réseau ... pourquoi l'abandon du tramway - TCSP Maritime ; pour qui hors saison ? - Service Mistral en soirée, week-end et vacances - Renforcer TER : plus de gares.. - Pôles d'échanges en entrée d'agglomération : prévoir plus grand - Assurer un continuité piétonne et cyclable autour des gares : indispensable	Point 3 : TRAMWAY Point 5 : LHNS - TCSP- BHNS Point 7 : DEMANDE D'AMELIORATION PONCTUELLE Point 9 : PARKINGS
24	Serge MINARD	Difficulté de se déplacer en vélo : trop dangereux Les remarques : - Le PRADET non desservi par TCSP - Abandon du tramway une aberration - Dégradation annoncée par le déclassement de lignes comme 23 - Possibilité de s'exprimer trop limitée	Point 3 : TRAMWAY Point 5 : LHNS - TCSP- BHNS Point 7 : DEMANDE D'AMELIORATION PONCTUELLE

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

		- Il faut un maillage des voies dédiées au bus - Certaines artères sont malou pas repensées ex Avenue de la république à Toulon, 1ere DFCI au Pradet.. Il faut un tramway...	
25	J.F CADIOU	Diagnostic : analyse approfondie et pertinente mais l'objectif de 3% pour les déplacements doux est insuffisant. La traversé de Toulon en vélo reste difficile. Il faut des parkings sécurisés ; Plus d'amplitude horaire pour Les bus	Point 8 : PISTES CYCLABLES Point 7 : DEMANDE D'AMELIORATION PONCTUELLE
26	Michel RENAUD	Demande que la station Barnier soit à nouveau desservie par les 2 lignes de bus en direction de la ville	Point 7 : DEMANDE D'AMELIORATION PONCTUELLE
27	Roseline VIDEAU	Que signifie LHNS ?? aucune réelle précision	Point 5 : LHNS - TCSP- BHNS
28	Elisabeth JOUASSIN	Vivre est travailler à Toulon sans voiture est impossible... Le PDU manque d'ambition, il est hors la loi, indigne de la République... nous sommes très en retard.	Des termes vraiment excessifs et non argumentés
29	Jean Alain VIDEAU	Données 2008 dépassées et non actualisées. Méconnaissance de certains nouveaux secteurs.. Changement du principe de l'axe structurant pour 4LHNS : aucune explication.. Prise en compte insuffisant des questions d'environnement	Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER Point 3 : TRAMWAY Point 4 : QUALITES DE L'AIR
30	Lambert Cedric	Action 26 doit être complétée par des parkings vélos sécurisés Plus de vélos électriques Services dans les parkings Ecole du Vélo Cf dire 8	Point 8 : PISTES CYCLABLES Point 9 : PARKINGS
31	BRUN Madeleine	Mauvaise concertation Oubli de certains secteurs Danger de l'action 3 pour Giens : plus de circulation Trop de circulation sur Toulon	Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER
32	AP2H Hyères	Manque d'ambition, pas à la hauteur de la future métropole Est : parent pauvre , il manque une vraie dorsale.. A57 saturée Pas de prise en compte du PLU de Hyères Parkings de délestage à l'Est et à l'ouest Aéroport : liaison avec la gare pas assez ambitieuse ; il faut prévoir un mini tramway Pôle multimodal de la gare doit vite	Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER Point 8 : PISTES CYCLABLES Point 9 : PARKINGS Point 16 : AEROPORT

		fonctionner Réseau de piste cyclable discontinu... à améliorer	
33	CIL DAUMAS	Manque d'ambition Pas de liaison Nord Sud Manque de pistes cyclables dans l'agglomération, créations de raccourcis nécessaire Pas de véritable concertation	Cf synthèse points 1 , 8, ..
34	J.VAURY	Flou dans les termes LHNS et sur le problème principal : le tramway. Le corridor est oust est le nœud du problème Pour les actions 3 4 5 6 9 10 11 12 13	Cf synthèse points 3 et 5
35	Y et F Capoulade	Nécessité de trouver une solution pour assurer une meilleure desserte de port Cros et le levant Revoir les infrastructures du port civil du Levant Formaliser les escales de secours avec les autorités militaires Améliorer le transport maritime et revoir le montant dû Le transport terrestre sur l'Ile du Levant est a prendre en compte	Cf synthèse point15
36	M.Chevrier J	Quid du tramway ? Révision ? Qu'est qu'une LHNS ? Amélioration nécessaire du réseau mistral : amplitude + importante Parcs relais en pleine ville !!! Prise en compte de l'environnement pas assez précise Concertation insuffisante	Cf synthèse points 1, 2, 3,4, 7
37	CIL Le Levant	Amélioration des horaires des liaisons maritimes Aménagement des horaires de bus entre le port de Hyères, le centre ville, la gare et l'aéroport	Cf synthèse points 7 et 15
38	D.Lenriot J	Le PDU pas assez incitatif pour le TC Où seront les couloirs bus ? Absence de TCSP	Cf synthèse points5 et 9
39	Maxence Dupont	Bonne expertise technique Le diagnostic ne maque pas de pertinence Mais compte tenu des chiffres 2008, le diagnostic est un peu erroné et l'absence d'étude récente cache certaines nouvelles dynamiques Sur le plan d'actions : - Manque d'ambition de recomposition des parts modales , TC insuffisants, part du cycle relève un manque consternant de volonté et le mode de calcul du linéaire de piste est fort contestable..	Cf synthèse points 1 , 2, 3, 13

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOLON

		- Le PDU est un vrai laboratoire terminologique, « rideau de fumée » parvenant presque à faire effet...Le HNS se monte à toutes les sauces...Le PDU ne mentionne pas le projet de BHNS objet d'une enquête publique : Le plan proposé ne convient pas. - Renforcement du transport ferroviaire : TPM n'est pas l'autorité compétente !!	
40	Ramel Georges	Proposition d'un Tram'Bus : Plus régulier, plus rapide, plus sûr, moins cher...	Cf synthèse points 5
41	CCIVar	Projet ambitieux qui est amené à être précisé au travers d'outils de programmations (Schéma directeur des sites propres, des parcs relais...). Demande de la CCIVar d'être associées à ces démarches - Les projets de LHNS constitue un enjeu fondamental pour la desserte des espaces d'activités : il conviendra de mesurer régulièrement les actions - Opérations à enjeux majeurs : échangeur de Château-vallon – réaménagement des PEM - Action 2 : nécessaire pour renforcer l'attractivité des centres urbains - Sur le flux des marchandises : plusieurs chantiers sont à mener : améliorer la gestion et l'organisation du transport de marchandise en ville – améliorer l'accueil des poids lourds à Brégaillon - L'incitation au co-voiturage est très important de même que les axes d'amélioration d'accessibilité et de dessertes des portes d'entrées maritimes et aérienne - Grand Site : le projet est intéressant mais il doit respecter les besoins des entreprises et offrir des alternatives adaptées à leurs activités. PDU très complet dans ses orientations	Analyse positive du PDU considéré très complet Avis favorable avec souhait de continuer un travail en concertation
42	J et M Jarry	Document qui reste imprécis 4 LHNS ??? Pour le tramway	Cf synthèse points 4 et 5
43	Gisèle Froli	Le Pradet n'est pas oublié... Très surprise par la réunion du 19 septembre organisé par un comité des usagers inconnu jusqu'alors !! Le PDU laisse une énorme chance : améliorer le réseau de proximité afin de le connecter efficacement aux différentes polarités	Avis favorable

		La piste cyclable est parfaite Bonne concertation	
44	Toulon @venir	Rappel de l'objet du PDU et analyse de la situation actuelle de l'agglomération Le mode d'élaboration du PDU : - rappel des décisions et motivations - mise à disposition du public insuffisante , pas de site dédié mais une simple page web - les données utilisées ne sont pas pertinentes : données trop anciennes pour correspondre au paradigme actuel : demande de retrait du PDU - prise en compte très partielle des zones peu ou mal desservies en TC en particulier les accès Est Ouest.. - des hypothèses peu claires sur les modèles utilisés Demande que le projet soit revu de fond en comble en incluant des bases méthodologiques plus réalistes.. - une concertation tronquée et non sincère Etudes des actions proposées : - disparition du tramway ??? - remplacement pas 4LHNS : il faudrait qu'elles soient en site propre pour être efficace... donc choix non pertinent - action 3 : Bonnes mesures - action 4 : la place du téléphérique est surprenante - action 5 : avis favorable - action 6 : objectif soutenu mais propositions trop limitées - action 7 : favorable - action 8 : il faut plus de parkings relais - action 9 10 11 : la création des PEM est une nécessité mais qui dit PEM dit rupture de charge et perte de temps... pour l'action 10 - action 13 et 20 : la vraie question est comment gérer le flux des voitures venant du moyen var en direction de Toulon : rien n'est vraiment prévu. Le nombre des places de parking-relais est discutable. Ils sont tous à l'écart des grands axes et plus encore de l'autoroute... Il faut plus d'ambition en terme de parking-relais... - action 14,26,27 : il faut compléter	Cf synthèse tous les points

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
T.A.
ENQUETEUR
TOULON

		avec la création d'un réseau continu et sécurisé Est Ouest mais aussi Nord Sud.. - action 17 et 18 : les chiffres retenus faussent les diagnostics.. PDU à refaire - actions 21 22 23 : favorable - action 43 : stationnement pour les croisiéristes : surprenant !!! - action 44 : pertinente mais pourquoi pas de tracé sur les cartes ??? action manquante : prise en compte de l'environnement GES par exemple CCL : demande d'avis défavorable n attendant nouvelle EMD	
45	AFUZI	Résumé des réflexions et intervention du comité de pilotage Liste des actions soutenues : 1, 2 (TCSP hautement prioritaire), 6 (soutien sans condition), 8 (demande à faire partie de la commission), 9,10,12 , 13 (pour le retournement de la gare de la Pauline) , 14 (action absolument nécessaire) , 17, 18 (importance +++de ces équipements), 20, 21, 22, 25 (concertation nécessaire avec AFUZI) 26, 27, 30, 31 (bien penser la signalétique) 34,35, 36, 40 (proposition d'intégrer la géolocalisation anonyme par Smartphone pour analyser en temps réel les habitudes et les blocages), 41, 42(idem 40) CCL : 26 actions sur 46 impactent la ZI de Toulon est	Toutes les propositions et remarques seront transmises au MO pour prise en compte Avis favorable
46	Toulon Var Déplacement	Remarques sur la concertation insuffisante Remarque sur le bilan PDU 2005 Remarques sur les objectifs PDU 2015-2025 - qualité de l'air : pourquoi pas de comparaisons de scénarios ? - Vélo : objectif insuffisant - pas de vélos en libre service - quid de des pistes cyclables le long des voies urbaines ? - Transport en commun :objectifs très insuffisants avec l' abandon du tramway CCL sur ce PDU : Manque de concertation Résultats PDU 2005 insuffisants Mauvaise concertation , ignorance du mode de TC faussant le résultat, objectifs TC et vélo en régression...	Cf synthèse point1,2, 3, 4..

		On demande : Réalisation d'un tramway Revoir à la hausse les objectifs Vélos en libre service Navette circulaire électrique dans le centre ville Toulon..	
47	CIL des 3 B Le Pradet	Pour le Pradet : Pas de TCSP pour les pradetans !?? D'est en Ouest, le Pradet doit garder la ligne Néant en ce qui concerne les infrastructures routières Il faut augmenter la fréquence des bus Pas d'action en ce qui concerne les cheminements piétons Au niveau de l'agglomération : abandon du tramway inacceptable Chiffres trop anciens Concertation incomplète	Cf synthèse point 1, 2, 3, 8
48	Conseil de développement TPM	Le conseil de Développement composé de 60 membres représentant la société civile, monde économique, associatif culturel, environnemental, social sportif.. s'inscrit favorablement dans la vision pragmatique du territoire et recommande la même rigueur d'exécution dans sa mise en œuvre. Les grandes actions : Stratégie de développement et densification de la ville : l'action 4 remplit parfaitement cet objectif Foncier public : bonne note sur la volonté d'une meilleure maîtrise du foncier au profit des espaces publics Déplacements collectifs et individuels : le PDU répond au souci de développer une double approche d'une part de logique d'axe entre centre ville et périphérie et d'autre part logique de secteur qui s'efforce de mieux desservir les territoires Smart Mobility : aller plus loin vers la mise en place d'un système interactif permettant une adaptation des comportements des usagers avec les différentes possibilités itinéraires, horaires... Distribution des marchandises : efforts notables d'amélioration de la gestion et l'organisation logistique .. Observatoire de la mobilité : les outils répondent au souci du conseil .. Valorisation des installations ferroviaires existantes : le Conseil prend note de la proposition de relier gare et aéroport.. Velib et VAE : action à soutenir avec taxis collectifs prioritaires sur les grands axes Signalétiques : favorable	Avis favorable Toutes les propositions et remarques seront transmises au MO pour prise en compte

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A.
TOULON

		CCL : travail de qualité. Il faut que la dynamique démographique et économique soit bien prise en compte dans la vision prospective et dans les projections qui pourront être faites	
49	M. Pierre UDVN M. FRANCESCHI TVD	Manquements du projet : - Le projet ignore l'injonction du PAC au SCOT qui demande de justifier le passage du tramway à un BHNS - Le PDU ignore les recommandations du PAC pour le PDU : justifications du choix du mode de transport - Le PDU ignore l'ordonnance transport 200-1307 : le dossier n'évoque pas la non réalisation de la première ligne de tramway, aucune comparaison possible - Le PDU enfreint l'ordonnance EIPPE - L'objectif 5 ,art L1214-2 n'est pas remplie - Le compte de déplacement doit être considéré pour la totalité du plan - Pas de précision de la localisation des infrastructures à venir - Imprécisions des études d'impact - L'indicateur « temps de parcours » ou « temps de déplacement » doit être optimisé selon le PAC au SCOT - Obligation d'achat de véhicules électriques - Le projet d PDU ne prévoit aucun consommation électrique : choix préconçu... - La présentation de coûts génériques au lieu de coûts prévus au compte de déplacement est de nature à fausser le jugement - le projet de PDU non compatible avec PCET non réalisé !!! - le projet de PDU présente une répartition des investissements sans préciser le financement - PDU en retrait Document réalisé pour - répondre à l'obligation de révision à dix ans sans réalisation de bilan à mi-parcours - avaliser la poursuite d'une politique non avouée de transports par véhicules à motricité thermique - les auteurs se dispensent de réviser	Cf synthèse remarques générales et point1,2, 3, 4..

		le PDU 2005 et du projet de tramway demande d'avis défavorable	
50	Blaise et Pierre UDVN FN83	Courrier adressé à Monsieur le Pdt de la CA TPM informant de la remise d'un courrier aux CE	
51	M. Braendlin	Utilise souvent le bus 9 – difficultés pour consulter le document sur internet Quid du TCSP	Cf synthèse point 1,3
52	Mme Thomas	Il faut privilégier les TC, les bicyclettes, la marche à pieds... Le bus doit desservir toutes les villes, tous les quartiers, régulièrement et quotidiennement ; ex le Pradet impossible le dimanche Il faut des navettes pour PMR Il faut tracer des voies cyclables qui ne soient pas réduites à une bande et des espaces piétonniers (ex rue de la paix à la Garde) – il faut des points d'arrêts aménagés Pourquoi pas plus de téléphériques à Toulon	Toutes les remarques seront transmises au MO pour éventuelle prise en compte Cf synthèse points 8, 11
53	Mme Abello S	Un Tramway entre Sanary et la Farlède.. diminution de la pollution	Cf synthèse point 3
54	Pascal Comby	Chiffres 2008 ... Le positionnement des parking-relais : contraire au bon sens Volet environnemental inexistant Avis défavorable	Cf synthèse points 1,3, 4
55	Mme D. Chevrier	Action 1 : manque de lisibilité du tracé des 4 lignes Action 4 : téléphérique est touristique et non pour les transports des usagers Action 13 20 parkings relais mal positionnés Action 20 27 : pourquoi assurer la continuité piétonne et cyclable qu'autour des gares	Cf synthèse points 1, 8,9..
56	M. Strobel Ch.	PDU s'inscrit dans la continuité de l'évolution positive de la ville Satisfait des travaux au Pradet Bonne idée que d'élargir l'A57	Avis favorable
57	A. Villemin	Dans le secteur Technopôle de la mer, espace d'Ollioules, développement des LHNS : report faciliter vers les TC Déjà la ligne U permet ce report Réussite qu'il convient de souligner	Avis favorable
58	M. Debaufalier	Très facile de prendre le bus d'Ollioules pour aller à Toulon Trin du quotidien : excellente idée	Avis favorable
59	Pierre Cohen	Projet semble ambitieux . Il faut continuer comme pour le PDU précédent. Il faut privilégier les espaces verts, les modes doux... Il faut bien maîtriser les dépenses	Avis favorable

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

60	Ch ;Torcheux	PDU : chiffres non actualisés Reprise de tous les points de Toulon@avenir avec quelques nuances Cf point 44	
61	Ramon Sanchez	PDU : occasion de voir une amélioration du cadre de vie Il faut être attentifs à la bonne réalisation des actions : mode doux, aide pour vélo électrique	Avis favorable
62	M .Mme Chassagnac	Dossier cohérent Il faut une démarche qui favorise l'ensemble des citoyens, des modes doux Faire des axes paysagers NON au tramway..	Avis favorable
63	M.Mme Chapparo	PDU ambitieux, amélioration de la desserte TC vers la Seyne, pour l'extension des modes doux Urgence du BHNS pour innover la Seyne	Avis favorable
64	M.et Mme Pasani	Le PDU anticipe la ville de demain, projet de BHNS bienvenu.. très utile de favoriser le vélo	Avis favorable
65	Syndicat Heliopolis	Manque de desserte des îles en dehors de la saison estivale Il faudrait : - que la DSP prenne en compte la liaison le Lavandou, Port Cros Le Levant - aménager les horaires dans le cadre de la DSP - aménager les horaires du bus entre Hyères, la gare, l'aéroport.. - revoir le transport sur l'île	Cf synthèse points 7 et 15
66	C.Charissou	82 ans pour le tramway.. plus confortable, le bus est une gêne pour les voitures	Cf synthèse point 3
67	A Biacabe	Pourquoi 4LHNS alors qu'un tramway suffirait... il faut cette réelle colonne vertébrale	Cf synthèse point 3
68	Roux Marius	Il faut un tramway, colonne vertébrale.. Oui au TCSP maritime Il faut améliorer le réseau Mistral Le chiffres sont de 2008... Pas de prise en compte de l'environnement...	Cf synthèse points 1,3, 4, 8
69	J.P Laffort	Satisfait des pistes cyclables Pourquoi pas d'indication précise entre Tramway et LHNS ?? Pourquoi ne pas parler de la pollution ?? Rond point Bd des Armaris et rue Ste Claire Deville : très dangereux à cause d'une politique de low cost Le positionnement des parking-relais : contraire au bon sens Pour le tramway	Cf synthèse points 1,3, 4, 8

70	X.Durand	oui aux LHNS plutôt qu'à une seule ligne de tramway il faut améliorer les bus vers la gare pour compléter les trains bonne répartition des investissements	Avis favorable
71	H. Diamant	Non au tramway.. assez de concurrence entre TER et TGV	Avis favorable
72	J.C Richard	Projet clair, les ambitions aussi. Le débat sur le tramway n'a pas sa place dans cette enquête Oui aux subventions pour vélos électriques PDU : reflet du dynamisme de la ville	Avis favorable
73	S . Torrès	Il faut prévoir des garages à vélo, des parkings suffisants dans les immeubles, des TC performants	
74	Mme Chevrier	Double lettre 55	
75	UMRT	L'aspect maritime du PDU a retenu notre attention Transports maritime dans le Rade : il faut apporter une attention particulière aux parkings pour faciliter l'utilisation de ce mode de transport Brégaillon : action 25 : les chiffres sont exactes mais augmentent . suggestion de rajouter la problématique du rattachement de Brégaillon par le voie ferrée à la gare de la Seyne Port Toulon La Seyne : action 43 : pas de prise en compte de la future construction du nouveau môle « croisières » au port de Toulon Centre ainsi que le transfert possible des ferries vers Brégaillon : une concertation sera nécessaire L'UMRT se met au service des auteurs du PDU pour participer à la réalisation des actions	Toutes les propositions et remarques seront transmises au MO pour prise en compte
76	ADETO	Présentation de l'association qui anime depuis quelques années un Plan de déplacement inter entreprises Excellent travail collaboratif avec TPM . le PDU est un projet ambitieux 1 – offre de transport collectif globale, plus performante et concurrentielle à l'automobile : encourager l'action 6, favorable à toutes les actions permettant une meilleure irrigation du territoire ; cette première orientation est essentielle 2 – nouveau partage de la voirie : en complément l'association saura proposer des aménagements modestes qui pourront contribuer à une maîtrise de la circulation 3 – un territoire favorable aux modes actifs et aux déplacements des PMR : orientation en	Avis favorable

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE

T.A. ENQUETEUR
TOULON

		parfaite adéquation avec PDIE 4 – une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture affirmé : le PDU est un bel outils de promotion de la mobilité ; l'association envisage en complément un dispositif de covoiturage sur les derniers KM. 5 – une mobilité repensée n période estivale et vers les grandes portes d'entrées maritimes et aérienne : l'association est moins concernée mais note l'enjeu important	
77	CIL Siblas Val Fleuri	PDU repose sur des chiffres 2008 Le concept HNS manque de précision Les parkings relais sont mal placés, il faut les renforcer TER : rien avant 2025 car pas prioritaire pour le SNCF Pistes cyclables et piétonnières : insuffisant La zone du CIL : téléphérique est un atout mais touristique... quartier devrait être mieux desservi, difficile pour les PMR car trottoirs exigus, inexistant.. Quartier à mettre à 30km	Toutes les remarques seront transmises au MO pour éventuelle prise en compte
78	PCF La Garde	Le PDU ne peut se contenter de déclarations de principe mais il doit répondre à des actions concrètes définies par des moyens financiers correspondants. Il doit s'inscrire autour de trois enjeux : social, écologique, économique Elaboration : manque de concertation quasi inexistante à la Garde Compte tenu des caractéristiques de la Garde, il faut des réseaux plus accessibles dans leur amplitude notamment dans les trajets habitat/travail/habitat et habitat/centres commerciaux Il faut inscrire dans le PDU : - augmentation de la taxe transport - inciter les GIE des centres commerciaux à participer financièrement à l'amélioration des transports - retour à la circulation de l'avenue 83 - passage aux bus électriques - mise à l'étude des téléphériques urbains - vélos : parkings , lieux de garde.. - gratuité des transports	Toutes les remarques seront transmises au MO pour éventuelle prise en compte Cf synthèse points 1,7, 8. ;
79	G.Mandon PCF Le Pradet	PDU précédent plus ambitieux et avec projet de tramway.. Manque de concertation Dans ce PDU, les 4 LHNS pas précis, plus de tramway	Cf synthèse points 1,3,.. ;

		Le Pradet oublié... pour les TC, pour les aménagements routiers, pont de la clue non aménagé.. Vote du CM du Pradet est inquiétant.... Critiques des chiffres 2008, du manque de tramway.. il faut envisager la gratuité,	
80	P. Ursat	PJ : LN PACA Ce tracé ne concerne pas l'enquête sauf chapitres 4 et 5 Le doublement de la fréquentation de la gare ferroviaire de TL centre à l'horizon 2030/2040 est une aberration compte tenu des possibilités de circulation autour.. Il faut une recherche d'alternatif au projet ferroviaire en cours Descriptif des alternatives En ce qui concerne le PDU : choix entre Tram et BHNS : faux problème : le tram est bien supérieur , il faut un mixte entre les deux	Toutes les remarques seront transmises au MO pour éventuelle prise en compte
81	CCIVar	Double courrier 41	
82	G. Romancant	Favorable au PDU mais il faut augmenter la qualité des TC . Il faut un TCSP de la Seyne à la Garde, développer les transports maritimes... C'est le challenge du nouveau PDU	Avis favorable
83	M Belli (peu lisible)	Demande de RER pour desservir les petites villes	
84	Videmact	Services de Bus presque parfaits..	Avis favorable
85	Clemens B.	Le bus 18 s'arrête à quelques KM de l'hôpital. Il faudrait le prolonger	Cf synthèse point 7
86	PS Le Pradet Carqueiranne	Pourquoi un PDU 2015 2025 alors que nous sommes en 2016 Pourquoi la technologie Tramway a disparu ?? Pourquoi ne pas envisager en 2eme phase un prolongement de la ligne TCSP jusqu'au Pradet Pourquoi ne pas prolonger la ligne 6 au centre du Pradet Pourquoi ne rien proposer pour les bouchons avenue 1ere DFL et pourquoi abandonner l'idée de contournement Pourquoi ne rien proposer pour le pont de la Clue Pourquoi pas de navette au Pradet Pourquoi ne pas acter la gratuité des transports Pourquoi ne pas prévoir de nouvelles lignes vers les hôpitaux	Toutes les remarques seront transmises au MO pour éventuelle prise en compte Cf synthèse points 3, 7, 14, 10...
87	Mme Doaré	Il faut 5% de part modale pour le vélo	Cf synthèse point 8

		Les boulevards de Toulon doivent devenir vraiment cyclables Limiter la circulation à 30km/h Box sécurisé pour vélos Réduire vitesse aux abords des écoles Vitesse excessive des motards sur pistes	
88	Ch. Lambert	Le PDU va dans le bon sens mais encore trop timoré sur certains points en particulier sur l'usage du vélo.. Il faut des pistes continues, des stationnements pour les vélos, zones à 30, zone de rencontres, utilisations des pistes TCSP pour cyclistes... Plus de voies vertes	Toutes les remarques seront transmises au MO pour éventuelle prise en compte Cf synthèse point 8
89	Comités des usagers Le Pradet	Présentation du comité	
90	Grégoire A Tuitou M	Usagers de la bicyclette Il faut : Respecter les recommandations pour la largeur des pistes, faire une piste entre la garde Centre et Pont de Suve, faire des aménagements montée du Thouar, revoir les feux (Amiral Nomy, Henri Fabre, Frédéric Passy à Toulon) pour permettre un passage exclusif et sécurisé des piétons et cyclistes Finir le marquage avant la faculté de Toulon Réaliser une piste double sens avenue de la République Transformer la voie express sous Mayol en piste cyclable Il faut : Passage des villes à 30km/h Faire respecter les trottoirs Faire un fléchage	Toutes les remarques seront transmises au MO pour éventuelle prise en compte
91	Jan Massé	Il faut remettre à l'ordre du jour l'installation du tramway	
92	M. Bergmann	Projet ambitieux dans toutes ses actions Une demande : gratuité pour les personnes de plus de 60ans ??	Avis favorable Cf synthèse point 10
93	CIL de la Garonne	Courrier reçu hors délai Pourquoi le Pradet est oublié ? Pas de service de navette et/ou appel Bus Pourquoi un PDU 2015 2025 en 2016 ?	

LA VALETTE DU VAR

N°	NOM/ QUALITE	ANALYSE-SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET	AVIS DE LA COMMISSION
----	-----------------	---	-----------------------

		COURRIERS	
1	Mr GUYETANT	Consultation du dossier	Cf N°4
2	Mr PETIT	Demande : « davantage de passages fixes en journée aux Moulières » .	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
3	Mme REBOUL	Demande que l'on précise la compatibilité entre le PDU et le SCOT 2009 qui prévoit une ligne de TCSP reliant LE PRADET à LA SEYNE.	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (5) - LHNS-TCSP-BHNS
4	Mr GUYETANT Le collectif « un tramway pour l'agglomération toulonnaise »	CONSTAT Saturation du réseau routier Bonne fréquentation réseau bateaux bus par rapport au réseau terrestre. INSEE : Les TC sont utilisés en moyenne par 19% des salariés dans les métropoles de la même strate contre 8,3% à TOULON. De nombreux points noirs pour les déplacements doux. CONVICTION ELABORATION PDU : Voir à 20 ans et prendre le périmètre du SCOT. Donner envie de prendre le TC et définir un réseau dans sa globalité et sa cohérence. Créer un réseau performant de pistes et bandes cyclables. Assurer la protection environnementale et le confort de roulage (4 voyageurs au m² aux heures de pointe) ANALYSE DES DECISIONS DU NOUVEAU PDU : Depuis 2008, les embouteillages	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER (2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (4) - QUALITES DE L'AIR (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS (11) - CIRCUITS PIETONS

		qui se produisaient au centre-ville de TOULON se sont déplacés dans les périphéries comme sur l'A50 et l'A57. Il est indispensable qu'une nouvelle EMD soit réalisée. Le projet doit inclure des bases méthodologiques plus réalistes, en prenant en compte l'ensemble du bassin de vie de l'agglomération. La concertation a été réduite au strict minimum réglementaire, plusieurs associations n'ont pas été invitées aux deux réunions dites « Ateliers consultatifs » Cf lettre du 29 mars 20163 jointe. DES PROPOSITIONS INSUFFISANTES : L'usage des TC à seulement 10% est très en retrait sur l'objectif de 12% qui devrait être celui du PDU 2005/2015. Les 4 LHNS dessinées sur un graphe sont peu explicites sauf une à 70% comme précisé lors des réunions sur la DUP du TCSP. Abandon du tramway sans justification alors que plus de 200M€ ont été investis et 70 expropriations alors que le bureau CETE Méditerranée avait conclu au bien-fondé de ce mode de transport (Est-Ouest) Cf lettre jointe au président de TPM. Les Objectifs en matière de GES et de lutte contre la pollution urbaine se situent très en dessous des valeurs fixées par le SRCAE régional. Anomalies ou oublis des différentes dessertes : Zone TOULON Est sauf la Gare de la Pauline, pas d'interconnexion entre les 4 LHNS et les lignes maritimes vers LA SEYNE et ST MANDRIER, Les extrémités de l'agglomération sont oubliées, le développement des parc-relais peu dynamique, l'hypothèse de faire	
--	--	--	--

		circuler des bus sur la bande d'arrêt d'urgence de l'A57 à 2X3 voies paraît peu crédible au vu de l'étroitesse de cette dernière, prendre en compte le nouveau marché de la carrière du REVEST vers Brégaillon, des grands projets non inscrits comme les contournements (LE PRADET-LA CRAU), , barreau des Plantades, franchissement de la Reppe entre SANARY et SIX FOURS. Réalisation des PDE. Rien de concret quant à l'organisation des transports et livraisons des marchandises dans l'agglomération. Les questions par rapport au points présentés ci-dessus sont posés à TPM. AVIS DEFAVORABLE demandée à la Commission d'Enquête.	
5	Mr SEMENOU	Augmenter les fréquences des appels bus.	(7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
6	Mme LESAGE	Une meilleure desserte pour l'université de TOULON LA GARDE et des bus plus tard le soir.	(6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
7	Mr ALLARD	Préférence tramway par rapport au BHNS le TCSP doit passer le plus près du centre-ville	(3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS
8	Mr ARNAUD	Nécessité de mettre des bus hybrides (environnement-bruit) Augmenter les fréquences des bus en fin d'après-midi et en soirée.	(4) - QUALITE DE L'IR (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES
9	Conseillers municipaux	1/ dangerosité pistes cyclables et quasi-inexistantes, Parking-relais à	(1) - CRITIQUE DU DOSSIER GISELE FERNANDEZ COMMISSAIRE ENQUETEUR T.A. TOULON

	« un nouvel élan pour LA VALETTE »	multiplier, dans l'attente du tramway, renforcer le réseau Mistral en soirée et en week.end sur ligne 1, faciliter l'accès à l'aéroport de TOULON HYERES, nécessité d'un tramway. 2/ Regret abandon du tramway : A quoi servent les études ? 3/ EMD 2008 – données périmées. Des concertations à minima pour un projet à 2M€. Deux consultations sans dialogue. Le PDU est incomplet et flou, des cartes imprécises sur le TCSP, Abandon du tramway (avantages) et non au BHNS (inconvenients). Encourager beaucoup plus l'usage du vélo. Aucune information précise pour la mise en place d'un pôle d'échange multimodale. PDU peu ambitieux – AVIS DEFAVORABLE.	(2) - MANQUE D'AMBITION (3) - TRAMWAY (5) - LHNS-TCSP-BHNS (6) - DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES - MODIFICATION DE LIGNES (7) - DEMANDE D'AMELIORATIONS PONCTUELLES (8) - PISTES CYCLABLES (9) - PARKINGS
--	------------------------------------	---	---

LES QUELQUES REMARQUES VERBALES

Toutes les remarques verbales se retrouvent dans les dires et lettres. La commission n'a pas souhaité les retranscrire pour éviter toute interprétation.

Le seul point qui nous semble important de souligner : la critique des riverains de la voie qui mène au centre Leclerc à Hyères (avenue Marion Besnard) : Croisement et blocage de l'artère par des PL, nuisances sonores, pollution...

C – SYNTHÈSE OBSERVATIONS - RÉPONSE MO - AVIS COMMISSION

Pour une meilleure compréhension, cette synthèse reprend, en la complétant, celle adressée au MO le 21 octobre (annexe 1). Elle conserve la même

numérotation. Les points 1 à 3 seraient ici redondants (objet, déroulement de l'enquête, dires lettres et remarques ...).

La réponse du MO est surlignée en bleu.

L'avis de la commission apparaît en vert.

4 - Les remarques de la commission

Sur la forme du dossier :

Aucune remarque particulière sur la présentation générale mais nous notons :

- Echelle des cartes souvent trop petite,
- Graphiques souvent peu lisibles,
- La présentation par kakémonos sur chaque site a permis une approche synthétique du dossier facile d'accès.

Sur le fond du dossier :

A noter que les observations reprennent souvent nos propres remarques « générales », en particulier :

Remarques générales

- Pas de réelle passerelle explicative entre PDU 2005 et PDU 2015

Le PDU est un document de planification de la mobilité qui vise à organiser les déplacements des personnes et des biens sur le ressort territorial dont il dépend (ici, le territoire communautaire).

1/ Le lancement de la mise en révision du PDU

La mise en révision du PDU a été actée par **délibération n°14-06-107 du conseil communautaire du 19 juin 2014 (Annexe 2)**. Cette délibération rappelle les raisons de la mise en révision du Plan de Déplacements Urbains :

« En vertu des dispositions de l'article L1214-2 du Code des Transports, TPM, en sa qualité d'autorité organisatrice de transports urbains, doit élaborer un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Ce document a pour objet de déterminer les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus.

Le Plan de Déplacements Urbains de Toulon Provence Méditerranée actuellement en vigueur a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire, le 4 juillet 2006.

Ce PDU a été initialement établi pour 10 ans, pour la période 2005-2015.

Depuis, le contexte législatif a évolué. En particulier, la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II » impose aux collectivités d'intégrer davantage les objectifs du développement durable dans leurs politiques sectorielles.

Par ailleurs, sur le territoire communautaire, nombre d'évènements sont intervenus modifiant sensiblement le contexte dans lequel le PDU avait été élaboré

- L'intégration au sein de TPM en 2009 de la commune de La Crau ayant pour

conséquence d'élargir le périmètre des transports urbains (PTU) ;

- L'engagement par d'autre collectivité ou entités publiques de programmes importants en matière d'organisation des déplacements, dont les incidences sur le territoire communautaire seront significatives : notamment l'ouverture du second tube de la traversée souterraine de Toulon et le programme régional de cadencement des services ferroviaires de Transport Express Régional (TER) entre Toulon et Hyères.
- L'adoption en 2009 du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'aire Toulonnaise et sa mise en révision avec lequel le PDU doit être compatible.

...il apparaît nécessaire d'engager la révision du PDU communautaire **avant son terme originel de 2015**, tant les évolutions constatées ou attendues paraissent importantes.

Il paraît donc opportun, afin de maintenir, voire renforcer, la dynamique actuelle en faveur d'une organisation différente des déplacements, de doter la Communauté d'Agglomération d'un document de planification en cohérence avec les autres politiques sectorielles communautaires, qui témoigne d'une ambition en matière de transport public et qui s'inscrit dans les orientations nationales, régionales et locales en faveur d'un développement durable, maîtrisé et responsable du territoire métropolitain.»

2/ Le Bilan du PDU 2005-2015

Dans cette même délibération, il est indiqué notamment que :

« Une évaluation du PDU en cours est obligatoirement prévue.

Celle-ci permettra de fournir un bilan des actions engagées dans ce cadre, mais aussi de préciser et mesurer toutes les évolutions induites par les différentes réalisations et les effets des nouvelles dispositions législatives et réglementaires.

L'évaluation d'une politique publique, comme celle des transports, doit être considérée comme un temps de réflexion stratégique sur à la fois le contenu et la méthode de mise en œuvre des actions du PDU communautaire.

Elle fait appel à des mesures quantitatives pour en évaluer l'efficacité ou l'efficience, mais également à des mesures qualitatives pour en évaluer la pertinence.

L'objectif de cette démarche d'évaluation consiste à apprécier l'impact de la politique publique en matière de mobilité au regard des attentes des différents acteurs et à établir la correspondance entre les axes stratégiques prioritaires et les actions menées. »

Avant de mener à bien la révision du PDU pour aboutir au projet PDU 2015-2025, le bilan du précédent projet a été réalisé et a été actée par **délibération n°16-02-1 du conseil communautaire du 12 février 2016 (Annexe 3)**.

Le bilan note notamment que « Les 5 priorités regroupaient plus de 120 actions, dont plus de 80% ont aujourd'hui été livrées, sont en cours de mise en œuvre, ou en préparation. Plus de 90% des investissements initialement prévus ont été réalisés sur ces 10 années passées, soit près d'1 milliard d'euros. »

Ce bilan constitue le trait d'union entre les deux projets, il a permis d'analyser l'exercice passé pour poser les bases du diagnostic sur la situation actuelle avant de se projeter sur les 10 ans à venir.

3/ Les éléments de diagnostic du PDU

Le diagnostic est une pièce à part entière dans ce nouveau projet : il rappelle de cadre réglementaire associé à cette démarche, les liens avec les documents prescripteurs et les différents schémas directeurs, les objectifs et défis auxquels il doit répondre et plusieurs éléments nouveaux :

- les nouvelles échelles de réflexion (TPM à 12 communes avec l'intégration de la commune de La Crau en 2009, l'aire urbaine avec l'adoption du SCoT Provence Méditerranée en 2009 et sa révision en cours),
- les projets en matière de transports réalisés dans le cadre du PDU 2005-2015 (second tube de la traversée souterraine de Toulon, augmentation de la cadence des TER et aménagement des gares en pôles d'échanges multimodaux, reconfiguration et renforcement de l'offre Mistral, constitution de l'offre interurbaine de cars Varlib,...)
- les projets urbains de l'agglomération réalisés au cours des 10 dernières années (Hôpital Ste-Musse, Campus universitaire Porte d'Italie, Technopôle de la Mer, Quartier Porte Marine,...)

Ce nouveau contexte territorial ainsi que le nouveau contexte réglementaire (Loi Maptam et Notre qui ont été étendues les compétences des agglomérations en matière de transports) et le contexte économique de plus en plus en contrainte, concourant à une approche rationnelle et pragmatique de l'action publique, ont conduit à réinterroger l'ensemble des projets à l'étude ou non réalisés inscrits dans le PDU 2005-2015 pour construire le PDU 2015-2025.

Le projet de PDU 2015-2025 s'inscrit dans la continuité du précédent PDU en réaffirmant la volonté de :

- doter l'agglomération d'un RER toulonnais avec une fréquence d'un TER toutes les 15 minutes en heure de pointe,
- développer le réseau de transport maritime de la petite Rade avec une augmentation des fréquences, l'aménagement des embarcadères et l'étude de nouveaux embarcadères,
- poursuivre la réalisation de parking-relais en lien avec le réseau urbain Mistral reconfiguré et renforcé autour de 4 LHNS,
- hiérarchiser, compléter le réseau routier primaire de l'agglomération et doter le territoire d'un plan de modération des vitesses
- finaliser les aménagements autoroutiers avec l'élargissement de l'A57 à 2x3 voies, en réservant la BAU aux transports en communs en période de congestion, et la réalisation de l'échangeur autoroutier d'Ollioules-Sanary
- proposer le doublement du réseau cyclable, le développement d'une offre de stationnement sécurisée pour les deux roues et promouvoir les zones de circulations apaisées dans les centralités du territoire
- réorganiser l'offre de stationnement et les transports de marchandises
- faciliter les déplacements en transports en commun par la mise en œuvre d'une billettique interopérable, d'une communication et d'une information renforcée aux arrêts de bus et par les outils du numérique

Les grands changements apportés par la révision du PDU concerne l'offre de transport en commun urbaine avec la volonté de construire une ossature du réseau

Mistral autour de 4 LHNS présentant une fréquence aux 10 minutes et des corridors de site propre. Le projet de TCSP, dont les caractéristiques seront définies dans le cadre de la future DUP actuellement en cours de réalisation, s'inscrira au sein de cette ossature.

Le PDU 2015-2025 propose des avancées conséquentes sur l'offre interurbaine de cars qui n'apparaissait pas dans le précédent PDU avec la constitution d'un réseau de cars à haut niveau de service depuis les polarités voisines à l'agglomération avec une fréquence d'un car toutes les 30 minutes. Enfin, il promeut également de manière plus importante les "nouvelles mobilités" (mobilité automobile "propre"), le covoiturage, les plans de mobilités (PDE, PDIE,...), la desserte des grandes portes d'entrée du territoire (aéroport, port, gares...) et les actions en faveur de la mobilité touristique

La commission considère que cette réponse permet d'inscrire la révision du PDU dans la démarche globale et souhaite que le dossier soit complété, pour une meilleure compréhension par ces précisions en préambule du diagnostic (réserve 1)

- Pas d'explication sur les choix retenus comme mode de transport

Il est ici intéressant de noter que dans son courrier d'avis en tant que personne publique associée, le Préfet du Var rappelle dans son courrier du 08 juillet 2016 qu'« il est acquis que le projet de réseau de transport urbain sera précisé sur son contenu et ses modalités de fonctionnement, notamment au regard du futur TCSP (sur les quatre LHNS, l'offre kilométriques à l'horizon 2025, les caractéristiques du matériel roulant... etc.) dans le cadre de la future déclaration d'utilité publique (DUP) dont la procédure est actuellement en cours. »

Le précédent PDU 2005-2015 a été construit sur la base d'un projet de tramway validé par une déclaration d'utilité publique (DUP 2000). L'organisation du réseau de transport étant une partie essentielle d'un PDU, le PDU 2005-2015 ne pouvait donc pas l'ignorer et a donc été bâti conformément à ce projet.

La DUP2000 a fait l'objet de modifications pour répondre aux nouveaux enjeux et développement du territoire, en 2005. En 2010, cette DUP modificative est devenue caduque ; il est intéressant de noter qu'aucun recours n'a alors été intenté par les personnes expropriées pour la réalisation des travaux au bénéfice du projet de TCSP ;

La situation d'aujourd'hui est différente : le projet de PDU doit se construire sans préjuger des études en cours sur l'organisation du réseau de transport de demain. Les études devant aboutir à une nouvelle DUP avec un mode de transport identifié sont actuellement menées (**Décision communautaire n°DC15/769 du 19 octobre 2015, Annexe 5**). Le PDU 2015-2025 ne pouvait pas présager des choix qui sont en train de s'opérer, la concertation préalable au projet de TCSP s'étant déroulée du 13 juin au 19 septembre 2016 (**Délibération n°16/02/2 du 12 février 2016, Annexe 6**), mais a toutefois identifié le besoin de mieux structurer et organiser le réseau de transports en commun. Cela s'est traduit par une segmentation des besoins en déplacements auxquels correspondent différents niveaux d'offres : les lignes à haut niveau de service (LHNS), essentielles et de proximité. In fine, le projet de TCSP en

cours d'étude constituera une des quatre LHNS identifiées.

La commission considère que le PDU ne doit pas, en effet, anticiper sur les études en cours et plus particulièrement sur la procédure à venir de la nouvelle DUP. Les réponses apportées au point 3 « Tramway » complètent ce thème et pour la commission, en aucun cas l'abandon du tramway ne justifie un avis défavorable au PDU qui traite du déplacement dans son ensemble.

- Pas de fiche synthétique par commune

La commune n'est pas forcément l'échelle adaptée à la territorialisation d'un PDU communautaire. Si une échelle plus fine que l'agglomération est souhaitée, des fiches synthétiques par bassin de vie sur les 3 grands pôles urbains que sont La Seyne, Toulon et Hyères seront réalisées pour superposer les différentes solutions de mobilité proposées dans ce projet.

Ces fiches seront annexées au plan d'action.

Pour la commission, des fiches par communes ne sont pas nécessaires d'autant qu'il faut impérativement intégrer la notion d'agglomération voire même les liaisons indispensables entre TPM et les territoires voisins. Les fiches par bassin sont, elles, essentielles à une meilleure lisibilité du dossier et à une meilleure compréhension. Ce point fera l'objet d'une réserve pour en souligner l'importance. (réserve 1).

- Chiffres 2008

L'utilisation des données issues de l'EMD2008 a été détaillée dans la note d'analyse des avis des PPA. Ces chiffres ne sont qu'une partie des données utilisées pour bâtir ce projet PDU 2015-2025 ; ils ont fait l'objet de traitement et d'actualisation pour construire un diagnostic mobilité actuel fiable et partagé.

Il est intéressant de noter que les services de l'Etat, dans leur courrier adressé à l'association Toulon Avenir, considère que « le grief fait à TPM de ne pas avoir réalisé de nouvelle enquête ménages-déplacements (EMD) avant révision du PDU [...] apparaît non fondée pour plusieurs raisons, ... »

Tous les dix ans environ, le ministère chargé des transports et l'Insee conduisent une enquête nationale sur les transports (ENT). La dernière, l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD), s'est déroulée en 2007-2008.

L'enquête ménages déplacements (EMD) est un outil de connaissance des pratiques de déplacement d'une population urbaine.

En 2013, et depuis 1976, 98 EMD ont été réalisées dans 55 agglomérations.

Historique des enquêtes ménages sur Toulon

Enquête ménage de 1986

- Lancée en 1985 par le SITCAT, réalisée en 1986,
- 2500 enquêtes à domicile sur 8 communes du SITCAT

- Coût 2.5MF subventionnable à 50% par l'Etat

Enquête Ménage de 1998 – PDU 2005-2015

- Lancée en 1997, réalisée de décembre 1997 à avril 1998
- 2500 enquêtes à domicile sur 8 communes du SITCAT + 4 communes complémentaires (Si-Fours, La Farlède, La Crau, Solliès Pont)
- Coût de 3,5MF subventionné par l'Etat.
- Maîtrise d'ouvrage : DDE et SITCAT
- Maîtrise d'œuvre : INSEE Paca et CETE

Enquête Ménage Déplacements de 2008 – PDU 2015-2025

- Lancée en 2005, réalisée en 2007-2008
- 5241 ménages sur 44 communes concernées correspondant à l'aire urbaine
- Coût 1,4M€ avec 400 000€ TPM, 400 000€ Département, 400 000€ Région et 200 000€ Etat
- Maîtrise d'ouvrage : Conseil Générale du Var
- Assistance à maîtrise d'ouvrage : AUDAT et CETE Méditerranée
- Maîtrise d'œuvre : Bureau d'études privé

Une enquête ménage déplacements, étude très couteuse, se fait environ tous les dix ans, correspondant au rythme des enquêtes nationales sur les transports. Il est pertinent que la périodicité soit alignée sur les études nationales de transports réalisés par l'Etat. Il n'y a donc pas d'anomalie à ce que l'EMD sur TPM de référence soit celle de 2008, en cohérence avec l'enquête nationale de 2008.

Par ailleurs, il faut considérer le bassin de vie, tant dans sa configuration et que dans sa temporalité de mutation.

En effet, le bassin de vie impactant le territoire de TPM sur la mobilité est plus large que le ressort territorial de la collectivité. Il est donc pertinent d'élargir à l'aire urbaine le périmètre sous un pilotage Conseil Départemental comme cela a été fait en 2008 (ou dans les Bouches du Rhône, les Alpes Maritimes).

Par ailleurs, l'ouverture du second tube de la traversée souterraine de Toulon (mars 2014) ainsi que l'augmentation du niveau de service ferroviaire (novembre 2015) vont permettre, avec un phénomène de latence, un changement de la mobilité.

Pour toutes ces raisons, une enquête ménage déplacements à horizon 2018 permettra une bonne exploitation des données pour la révision à mi-parcours prévue en 2020, car de toute façon, la demande de réaliser une EMD n'est pas compatible avec les délais de réalisation du PDU. Une EMD prend environ 2 à 3 ans pour être réalisée.

Autres agglomération de la région

	Date PDU	Date EMD	Ecart
CA Pays d'Aix-en-Provence	2015	2009	-6
Marseille Provence Méditerranée	2013	2009	-4
CA Amiens Métropole	2013	2011	-2
CAVEM	2015-2016	2011-2012	-4
Grand Dijon	2012	2009	-3
Grand Besançon	2015	2005	-10
CA de La Rochelle	2012	2011	-1
Communauté de l'agglomération havraise	2012	2007	-5
Lorient Agglomération	2012	2004	-8
Montpellier Agglomération	2010	2003	-7
CA Rouennaise	2013	2007	-6
CA Royan Atlantique	2013	2010	-3
Eurométropole de Strasbourg	2012	2009	-3
Agglomération Tourangelle	2013	2008	-5
Grand Troyes	2014	1998	-16

Enfin, il sera fait observer que le précédent PDU adopté en 2005 se basait sur une EMD de 1998 sans que cela n'ait suscité de réactions particulières.

Les données actualisées utilisées sont les suivantes :

Réseau Mistral (réseau terrestre et maritime) :

- Fréquences lignes Mistral en 2014-2015 (JO - Samedi - Dimanche - Vacances scolaires - Eté)
- Fréquentation lignes Mistral 2012-2013-2014-2015
- Fréquentation par points d'arrêts Mistral ?
- Enquête O/D Mistral ?

Réseau maritime vers les îles d'or (TLV)

- Fréquences lignes vers les îles d'or : 2012-2014
- Fréquentation des lignes vers les îles d'or : 2012-2014

Réseau téléphérique

- Fréquentation de la ligne en 2014
- Réseau Varlib
- Fréquences des lignes Varlib en 2014-2015
- Fréquentation des lignes Varlib en 2012-2013--2014
- Fréquentation par points d'arrêts 2014
- Enquête O/D par ligne 2013

Réseau TER

- Fréquentation des gares et fréquences des gares 2009-2014

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUÊTEUR
TOULON

Réseau routier

- Trafics routiers du réseau départemental 2008 à 2013
- Trafics routiers DIRMED de 2006 à 2014
- Trafics routiers sur les grands boulevards toulonnais avant et après ouverture du tunnel 2013-2014-2015
- Etudes de circulation menées par les communes
- Données accidentologie 2009 à 2013
- Données vitesse de circulation autorisée 2015
- Données congestion 2015

Stationnement (données partielles)

- Nombres de places payantes sur voirie et en ouvrage 2015
- Nombre de places gratuites et en zone bleue sur voirie en 2015
- Nombre de places deux roues en 2015
- Nombre de places PMR en 2015
- Nombre d'aires de livraisons en 2015

Modes actifs

- Trafics vélo sur la piste cyclable du littoral 2012 à 2015

Portes d'entrée du territoire

- Nombre de passagers ferries et croisières au port de Toulon : 2000 à 2013
- Nombre de passagers aéroports Hyères-Toulon 2005-2014

Données sociodémographique :

- Recensement de la population INSEE 2006 à 2011
- Migrations domicile-travail 2006 à 2011
- Nombre d'emplois salariés 2014 (DIANE+)
- Constructions logements 1999 à 2013 (SITADEL)

Les actions portées par le projet PDU tiennent compte de ces données, comme en témoigne les actions 1 à 3 sur l'amélioration des transports en communs de l'agglomération ou l'action n°9 sur le renforcement de la place du TER

Pour la commission, cette réponse est suffisante et atteste du souci de TPM de s'appuyer sur des chiffres cohérents. Il est dommage que ces explications n'aient pas figuré dans le diagnostic qui pourrait être complété en ce sens. De plus, la commission considère qu'une nouvelle enquête sur la mobilité devra être effectuée lorsque les nouvelles habitudes de déplacement (délai de latence) seront prises.

Le document Plans d'actions D3 gagnerait à expliquer en préambule qu'il s'agit d'un plan, et qu'en tant que tel il doit définir les grands principes de la politique publique de mobilité sans aller dans les détails. Il est important d'avertir d'emblée le lecteur que des documents de mise en œuvre viendront charpenter le projet en donnant une véritable substance aux actions décrites.

Ce préambule pourra être ajouté.

Cet ajout est demandé par la commission avec insistance

A cet égard on peut noter que les lignes à haut niveau de service sont tracées sur les différentes planches, sans qu'il soit vraiment possible de savoir quelles voies ou rues elles empruntent, et sans qu'elles soient étudiées dans un des schémas directeurs.

Question : pourquoi ne pas lire page 93 « schéma directeur des LHNS et des sites propres ».

Nous souhaitons dissocier l'infrastructure de l'offre de transport. L'offre de transport doit être améliorée et structurée (action 1). Son efficacité dépend entre autres de l'infrastructure sur laquelle elle va se déployer, en site propre ou non, avec une priorité aux carrefours, ... (action 2).

Réponse satisfaisante

Le Plan d'Actions se décline logiquement en orientations et actions. Toutefois il ne permet pas aux habitants d'une commune de bien se rendre compte de ce qui va changer pour eux dans l'offre de transport. **Serait-il possible de compléter le document par une fiche par commune ou par bassin ?**

Ceci sera fait par la réalisation de fiches synthétiques par bassin de vie (cf. remarque générale).

Réponse satisfaisante

Il est acquis, comme le précise le Préfet du Var (lettre du 08 juillet 2016 – annexe page 6, 2ème paragraphe), que les caractéristiques du matériel roulant fonctionnant sur les lignes à haut niveau de service seront fixées dans la DUP en cours. A ce stade, le PDU ne doit donc pas privilégier trop explicitement l'option bus.

L'objectif n'est pas de privilégier l'option bus et les erreurs relevées seront corrigées sans faire apparaître un mode privilégié sur les LHNS

Réponse satisfaisante

Ainsi ne serait-il pas souhaitable de :

- Doc 3 – page 8 – colonne droite – ligne 20 : supprimer le mot « bus »

OK, nous parlerons ici de « transport en commun ». Cette correction sera également apportée page 9, dans les indicateurs.

- Doc 3 – page – 11 – colonne gauche – 1^{er} paragraphe : donner également la vitesse de déplacement d'un tramway

Idem, nous parlerons ici de vitesses des transports en commun, qui est fonction de l'infrastructure sur lequel il circule : en site propre ou non.

- Doc 3 – page 22 – légende – lire lignes à haut niveau de service ?

OK

Réponse satisfaisante

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T. A.
TOULON

L'action 24 prévoit la constitution d'un groupe de travail pour mener des réflexions et dégager des solutions relatives à l'amélioration de la gestion des flux de marchandises. Il n'est pas mentionné parmi les instances de mise en œuvre du PDU (page 92). **Ce groupe de travail ne devrait-il pas figurer aux côtés du groupe de travail**

urbanisme/déplacements qui lui ne traite pas de cette problématique (page 97) ?

Il s'agit d'un oubli dans les instances de suivi et de mise en œuvre du PDU.

Un groupe de travail spécifique à la gestion des flux de marchandises sera ajouté ; en effet, les problématiques et les interlocuteurs sont différents lorsqu'on traite de l'urbanisme et de la logistique urbaine.

Réponse satisfaisante

Le compte de déplacements, document D4, devrait retranscrire fidèlement les données financières du plan d'actions. Ainsi :

- Action 7, page 3, ne sont mentionnés que Europe, Etat, Région, Département comme partenaires

OK, le document sera corrigé en conséquence.

Réponse satisfaisante

- Action 17, page 4, ligne « partenaires », supprimer SNCF et rajouter ESCOTA

OK, le document sera corrigé en conséquence.

Réponse satisfaisante

Ne faudrait-il pas expliquer pourquoi l'action n°8 transports interurbains (D3 p. 21) indique un coût de fonctionnement de 8M€/an alors que le financement par le département et la région s'élève à 20M€/an (D4 page 8) ?

Il s'agit de deux choses différentes :

- L'action n°8 concerne le réseau de transport interurbain départemental Varlib' uniquement, dont les coûts de fonctionnement annuels sont de 8M€/an sur la durée du PDU.
- Les 20M€/an évoqués dans le compte de déplacement représentent le financement des réseaux de transports interurbains départementaux et régionaux (le réseau Varlib', les TER et les LER).

La commission prend acte de cette réponse.

Globalement, la commission considère que les réponses apportées à ses remarques sont pertinentes et argumentées, et donc satisfaisantes. Elle ne peut que regretter que le dossier n'ait pas comporté à l'origine :

- La passerelle entre PDU 2005 2015 et le PDU mis à l'enquête
- les fiches par bassin
- les modalités d'actualisation des données.
- Oubli du groupe de travail « livraison et marchandise action 24 »

Les précisions apportées par tous ces éléments auraient évité de nombreuses contestations.

La commission note enfin que le PDU nécessitera une force de mise en œuvre considérable (observatoires, instances de concertation, schémas directeurs, ...) qui est certes listée, mais dont la réalité paraît à ce jour complètement virtuelle (organisation, ressources, humaines, budget ??). Il nous semble essentiel que le document 3 soit complété soit par une nouvelle action, soit par un tableau récapitulatif rappelant :

- les organismes à créer,
- les instances de concertation à mettre en place,
- les documents à rédiger,
- le budget alloué s'il y a lieu,

et pour chacun, un planning.

Cette demande fera l'objet d'une réserve (réserve 2)

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TONLON

5 - Synthèse des demandes (Dires et lettres)

Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER

- Pas de bilan du premier PDU

Bilan fait et approuvé par délibération n°16/02/1 du conseil communautaire du 12 février 2016 (**Annexe 3**).

Une synthèse de ce bilan a également été réalisée, disponible sur le site internet de l'agglomération. (**Annexe 4**)

- Pas une réelle révision

La révision a été votée par le conseil communautaire le 19 juin 2014 (**Annexe 2**)

Cf. remarque générale

Sur ces deux points, la commission considère que les documents annexés et disponibles sur le site apportent des réponses juridiques complétées par celles faites à ses observations.

- Manque d'information – publicité à minima – pas de transmission des remarques par internet – pas de réunion publique

Toutes les informations ont été mises à la disposition du public sur le site internet de l'agglomération

Les mesures de publicité réglementaires ont été respectées ; des campagnes d'affichage supplémentaires ont été réalisées dans les bus du réseau Mistral, sur les panneaux d'affichages et d'informations lumineux de la ville de Toulon, et les magazines édités par certaines communes.

La prise en compte des remarques par courriel n'a pas été souhaitée par le maître d'ouvrage, en accord avec la commission d'enquête.

Des ateliers consultatifs ainsi que des présentations dans différents CIL se sont déroulées.

Sur ce point la commission considère que la publicité légale a largement été complétée..

- Manque de concertation voire même absence volontaire (CIL non représenté malgré demande écrite...) Non-respect des articles L.1214-14 à L.1214-24 du code des transports

Il faut bien distinguer deux phases dans l'élaboration du projet PDU, les modalités réglementaires de la concertation étant bien différentes :

- La phase d'élaboration du projet, avant son arrêt par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité
- La phase d'arrêt du projet, entre le moment où le projet est arrêté et le moment où il est approuvé

Pendant la première phase, rien d'obligatoire n'est prévu par le code des transports ; l'article L1214-14 précise juste que :

« Les services de l'Etat, de même que les régions et les départements au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport ou de gestionnaires d'un réseau routier et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme sont associés à son élaboration.

Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet. »

La délibération n°15-06-110 du 18 juin 2015 précise les modalités d'association et de consultation relatives à la révision du plan de déplacements urbains :

« Les orientations du PDU sont le fruit d'une réflexion collégiale et constructive d'association encadrées par :

- Un Comité de Pilotage qui planifie les étapes clés d'analyse, définit et valide le programme de travail et entérine les résultats (diagnostic, projet). Il décide des orientations stratégiques.
- Un Comité Technique qui prépare la commande. Il suit la réalisation des études, propose des scénarii et options et est chargé de l'instruction des décisions à prendre par le comité de pilotage.

Lors de l'élaboration du projet, les acteurs institutionnels et réglementaires constituant le comité technique se réuniront en plus pour travailler au cours :

Des ateliers thématiques où seront approfondis les différents volets de ce nouveau PDU, et sans que cette liste soit limitative :

- Intermodalité et articulation des Autorités Organisatrices des Transports (AOT)
- Les transports urbains

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

- Voirie, sécurité et stationnement
- Modes actifs et éco-mobilité
- Mobilité maritime et interface littorale
- La logistique

Des ateliers territoriaux, où les thèmes évoqués ci-dessus seront déclinés au niveau des territoires concernés :

- A l'Ouest (Sant-Mandrier, Six Fours, La Seyne, Ollioules, Toulon)
- Au centre (Toulon, Le Revest, La Valette, La Garde)
- A l'Est (Le Pradet, Carqueiranne, La Crau, Hyères, Toulon)

Des ateliers consultatifs, où seront présents les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement, qui en auront préalablement fait la demande, au cours d'ateliers qui se dérouleront avant l'arrêt du pré-projet.

Ces ateliers seront l'occasion de partager les travaux réalisés avec les différents acteurs des questions de mobilité sur le territoire. »

La seconde phase concerne la transmission du dossier aux personnes publiques associées suivie de l'enquête publique.

Demandes reçues pour la participation aux travaux de révision

Association	Agrée* / L.1214-14 CT	Interlocuteur
CIL La Coupianne Valsud	Non	Jean-François GUYETAND
Le Pradet Environnement	Non	Chantal MOUTTET
Toulon Var Déplacements	Oui	Jean-Paul KLEIN Maurice FRANCESCHI Michel PIERRE
UDVN83	Oui	Ramon LOPEZ Michel PIERRE
Toulon Avenir	Non	Valentin GIES
Vélo pour Tous	Non	Jean-Marie CANO
APAJH	Oui	Jean-Marc PEDRONA

*La liste des associations agréées pour la protection de l'environnement dans le Var est disponible sur le site internet de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Listes des participants aux ateliers consultatifs du 26 janvier et 22 mars 2016

Atelier du 26 janvier 2016	Atelier du 22 mars 2016
Magalie TOUITOU (Association Environnement et Partage), Philippe CRETIN (Président de la FNAUT PACA), Jean ECOCHART (Président du mouvement d'action pour la Rade de TOULON), Jean-François GUYETAND (Collectif Tramway), Michel PIERRE (UDVN 83), Ramon LOPEZ (Président UDVN 83), Chantal DANIEL (UFC Que Choisir), Denis PASTORELLI (UFC Que Choisir), Jean BRUET (Vélo pour tous Saint MANDRIER), Jean-Charles BOURGEOIS (Vélo pour tous), Jean-Marie CANO (Vélo pour tous), Maurice FRANCESCHI (Toulon VAR Déplacement), Alain KHELIL (ADAPEI du VAR), Françoise BEART (Comité de Réflexion Ethique et de Reconnaissance des Aînés), Geneviève BOUGNIERES (Comité de Réflexion Ethique et de Reconnaissance des Aînés), Luc MINARD (Association pour adultes et jeunes handicapés du VAR), Jean-Marc PEDRONA (Association pour adultes et jeunes handicapés du VAR), Jean Paul KLEIN (Collectif et masse critique / Association Française des Vélos routes et des voies vertes), Jean Marc MONTAGNEL (Professionnel du Transport dans le VAR), Pierre BONIFACIO (Union départementale des associations de Var), Stéphane DELORMES (Association des Paralysés de France)	Magalie TOUITOU (Environnement et Partage), Françoise MARTIN (FNAUT PACA, CIL de La Gare à Hyères), Jean ECOCHARD (Mouvement d'action pour la Rade de TOULON), Jean-François GUYETAND (FNAUT PACA, Collectif Tramway), Michel PIERRE (UDVN 83), Michel BLAISE (UDVN 83), Denis PASTORELLI (UFC Que Choisir), Jean ROULET (Vélo pour tous Saint MANDRIER), André ARNEAU (Vélo pour tous Saint MANDRIER), Jean-Marie CANO (Vélo pour tous), Maurice FRANCESCHI (Toulon VAR Déplacement), Vincente CHASTEL (Toulon Var Déplacements), Alain KHELIL (ADAPEI du VAR), Jean Paul KLEIN (Collectif masse critique / Association Française des Vélos routes et des voies vertes), Gilles LEHMAN (Collectif Masse Critique), Stéphane DELORMES (Association des Paralysés de France), Mickaël COQUIDE (Association pour adultes et jeunes handicapés du VAR), Joseph DHO (Famille rurale ORGECO), François CALZADA (Famille Rurale ORGECO), Francis POURCHIER (CIL La Seyne Ouest et Sud), Andrée PATIES (CIL des Mouissèques), Bruno ANTHONY (Fédération des CIL de l'Ouest Toulonnais), André BONIFAY (OTRE83), Jean-Claude ALBERIGO (Démocratie Locale et Participative), Jean-Louis BANES (Démocratie Locale et Participative), Solange BOTTELA (Association Pour l'Environnement à Saint- Mandrier), Valentin GIES (Toulon Avenir), Jean-Paul LEROY (Toulon Avenir / Pradet Environnement), Colette PINHAS (UNAFAM), Alain EVENT (Fédération des CIL de l'Est Toulonnais), Anne-Marie REBOUL (Fédération des CIL de l'Est Toulonnais), Alain VITTET (Taxis)

Par ailleurs, seul le CIL La Coupiane – Valsud a fait une demande alors que ce CIL n'entre pas dans le cadre défini par l'article L1214-14 du Code des Transports. Pour les CIL, le Groupement Départemental des Associations d'Intérêts de Quartiers (GDAIQ) a été invité à participer aux deux ateliers consultatifs en tant que représentant des CIL, l'ensemble des CIL ne pouvant pas être matériellement convié à ces ateliers. Pour information, le président du CIL La Coupiane – Valsud a tout de même participé aux ateliers consultatifs en tant que Président du Collectif Tramway.

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

Ces explications précisent le cadre juridique de l'élaboration du PDU et la liste des personnes ayant participé aux différents ateliers est édifiante. La commission avait d'ailleurs souhaité que la liste de tous les ateliers, groupes de travail figurent dans le document « Pièces complémentaires » page 91 et suite pour une parfaite information.

- Aucune liaison explicative entre le PDU 2005 et celui mis à l'enquête publique

Cf. remarque générale

- Aucune comparaison de scénarios pour les choix retenus

Deux scénarii ont été étudiés : le scénario « fil de l'eau » et le scénario « projet ». Ces scénarii ont été travaillés lors des différents ateliers thématiques et territoriaux (5 ateliers thématiques et 3 ateliers territoriaux). Ces scénarii sont décrits dans le rapport environnemental (Projet PDU, document 5, pages 25 et suivantes)

- Pas de fiche synthétique par commune

Cf. remarque générale

- Carte illisible

Cf. remarque générale

- Diagnostic : chiffres erronés ou dépassés

Cf. remarque générale

- Incohérence entre PDU et certains PLU

Les PLU en vigueur disposent d'un délai de 3 ans pour se mettre si nécessaire en compatibilité avec les dispositions opposables du PDU. Les PLU élaborés ou révisés postérieurement au PDU devront respecter la même obligation.

Ce sont donc les PLU qui doivent être en conformité avec les documents supra-communaux. Pour mémoire, ce projet PDU a été construit de manière collégiale, en associant les communes du territoire avant tout autre partenaire.

La commission note que des observations dénoncent le non respect des différents PAC du SCOT, des PLU.. Le SCOT Provence Méditerranée fait partie des PPA et son avis est favorable.. les auteurs du PDU n'ont pas à intégrer les remarques de PAC d'autres documents. Le principe de compatibilité s'applique aux PLU vis à vis du PDU. Il conviendrait peut être de rappeler cette obligation de façon plus impérative aux communes lors de l'avis de TPM sur les PLU (recommandation).

- Insuffisance des outils de mise en œuvre et de suivi des actions

Le Plan d'Action du PDU liste pages 92 à 97 les outils de mise en œuvre qui seront

mis en place : les documents de programmation détaillés, les guides d'aménagements, et les outils de suivi et d'aide à la décision.

Certains outils seront ajoutés : Un groupe de travail spécifique à la gestion des flux de marchandises.

- Actions trop « générales » et « floues »...

Le PDU constitue la feuille de route pour les 10 ans à venir, ce n'est pas un programme de travaux détaillé.

La rédaction de fiches de synthèse détaillées et évoquées ci-dessus sur les 3 grands bassins de La Seyne, Toulon et Hyères viendront préciser le projet de façon plus précise.

- Le compte de déplacement : peu explicite sur le mode de calcul.

Le compte de déplacement doit présenter le chiffrage global cohérent au regard du plan d'action et des capacités financières des partenaires acteurs de la mobilité sur le territoire de TPM.

Il fait la synthèse des dépenses d'investissement et de fonctionnement associées à chaque action, pour en donner l'enveloppe sur les 10 années du PDU.

Chaque action a été valorisée par les partenaires pour disposer de ratio, de coûts moyens qui ont permis de bâtir un « budget prévisionnel » pour les 10 ans à venir. Cette enveloppe budgétaire a ensuite fait l'objet de discussions pour aboutir au scénario présenté, où les coûts des actions présentées reflètent les dépenses à venir et en cohérence avec les capacités financières de tous les partenaires.

L'observatoire permettra de suivre l'évolution des dépenses années par années, et la révision à mi-parcours des ajustements.

La commission souhaite que soit prévue une réactualisation du chiffrage lors du choix définitif du mode de transport (recommandation).

- flux des marchandises : PDU très discret, pas de plateformes logistiques à l'est et à l'ouest...

Les enjeux liés aux flux des marchandises et à la logistique urbaine en général ont été traités lors de la révision du PDU : deux ateliers spécifiques sur la « logistique décarbonée » ont été organisés par TPM. Les transporteurs, les acteurs économiques, les fonctionnaires en charge de développement économiques ont ainsi pu échanger sur ces sujets, et constater leurs complexités.

La mise en place d'un groupe de travail dédié est la première des mesures nécessaire qui est ressortie de ces ateliers : la multiplicité des acteurs, les contraintes propres à chacun, les impacts forts sur le quotidien des entreprises et de la population imposent à la collectivité une vision claire et pragmatique des choix à venir.

C'est donc un choix de la collectivité de ne pas porter la réalisation de plateformes logistiques dans son projet. Cette action ne présente pas aujourd'hui le niveau de maturation nécessaire au regard des 10 années à venir. Il n'est donc pas raisonnable de l'afficher tout en sachant qu'elles ne seront pas réalisées dans les 10 ans à venir.

Le PDU fera cependant l'objet d'une évaluation à mi-parcours et la question de la gestion du flux des marchandises se posera à nouveau à la lumière des nouvelles réflexions menées entre autres par le groupe de travail livraison et marchandises.

La commission considère cette réponse courageuse et franche mais prend acte du principe de l'évaluation à mi-parcours qui devra être précisée avant l'approbation du document (moyen, calendrier, modalités..) (réserve 2).

- Coût des expropriations ?

Les expropriations relèvent du projet de TCSP en cours d'étude, et ne concernent donc pas directement le PDU.

Les montants correspondant aux expropriations sont toutefois disponibles dans le rapport de la chambre régionale des comptes qui a validé l'utilisation du versement transport majoré au bénéfice des travaux réalisés dans le cadre du projet TCSP (**Annexe 8**).

Réponse satisfaisante

- Montant des versements des entreprises et quelle utilisation ?

Le versement transport fait l'objet d'un vote du conseil communautaire (**Délibération n°09/07/24/129 du 04 juillet 2009, Annexe 8**). Son utilisation est faite conformément à la réglementation (cf. rapport de la chambre régionale, p.34 : « La totalité du montant de la majoration prévue par l'article L. 2333-67 du CGCT, soit 185,6 M€ fin 2012, est affectée à des travaux correspondant au projet du TCSP et réalisés en particulier dans la ville de Toulon »

Réponse satisfaisante

- Adéquation future souhaitée entre PDU et PLU

Cf. remarque précédente – Les PLU en vigueur disposent d'un délai de 3 ans pour se mettre si nécessaire en compatibilité avec les dispositions opposables du PDU. Les PLU élaborés ou révisés postérieurement au PDU devront respecter la même obligation.

Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document de rang supérieur. L'article L.131-4 du code de l'urbanisme rappelle cette compatibilité du PLU vis-à-vis du PDU.

Le principe de compatibilité s'applique au PLU vis à vis du PDU

Point 2 : MANQUE D'AMBITION

- Précipitation pour réaliser ce document sans attendre « la Métropole », sans attendre le SCOT, sans prise en compte réelle des communes limitrophes (la Londe, Cuers..) ce qui a pour conséquences des choix dépassés (TER, lignes SNCF...)

La révision du PDU est une nécessité, puisque le précédent projet s'achevait en 2015.

Concernant le SCoT et la Métropole, la révision de l'un et la venue de l'autre ne doivent pas geler l'avancée des réflexions nécessaires au développement de l'agglomération.

- Les objectifs sont identiques voire même plus faibles que dans le PDU 2005

Les objectifs ont été définis avec tous les acteurs de la mobilité, et constituent une réponse pragmatique au besoin de l'agglomération, en accord avec ses capacités financières et celles de ses partenaires.

Dans le PDU 2005-2015, les objectifs ont été définis sur la base de volumes de déplacements estimés en 2004 qui se sont avérés erronés au regard de l'EMD2008 :

Mode	Estimation 2004	Objectifs 2015	EMD2008	Objectifs 2025
Voiture	64%	57%	58%	50%
Transports en commun	6%	10%	6%	10%
Marche à pied	27%	28%	30,90%	33%
Vélos	3%	5%	1,30%	3%

Au niveau des ambitions, il est faux de dire qu'elles ont été revues à la baisse, le vélo en est un bon exemple :

PDU 2005-2015

En tenant compte des flux estimés en 2004, l'objectif affiché était de passer de 46.000 déplacements à 81.000 (+76%) à l'horizon 2015. Au regard de l'EMD 2008, le nombre de déplacements à vélo était en fait de 18.000 (-60% par rapport à l'estimation 2004)...

PDU 2015-2025

Objectif de passer de 18.000 déplacements à 44.500 (+150%) à l'horizon 2025, soit le double de l'ambition du précédent PDU.

Pour mémoire :

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

*Flux journaliers et parts modales
"horizon projet de PDU"*

	VP	TC	Vélo	Marche	Total
Flux 2004	856 000	84 000	46 000	367 000	1 353 000
Parts modales 2004	64%	6%	3%	27%	100%
Flux 2015 avec PDU	924 000	162 000	81 000	454 000	1 621 000
Parts modales 2015 avec PDU	57%	10%	5%	28%	100%
Ecart/2004	68 000	78 000	34 500	87 000	267 500
Progression en %	8%	93%	74%	24%	20%

La commission regrette là encore que ces explications n'aient pas été données dans le cadre du diagnostic. Elle note que ce manque d'ambition reproché est plus une prise en compte de la réalité qui s'appuie sur des objectifs contraignants à atteindre et des habitudes difficiles à modifier. Elle rappelle que de nombreuses observations (grille TOULON TPM) considèrent au contraire que ce PDU est ambitieux, à hauteur de l'agglomération...

Point 3 : TRAMWAY

- Abandon du projet sans explication
- Flou sur le mode de transport dissimulant le choix politique d'abandon du Tramway
- Quid du versement transport affecté au tramway ?
- Quid de la DUP ?
- Absence de réelle comparaison : coût global, environnement, qualité de transport
- Qui paie les conséquences du changement de choix,
- Quid des expropriations ?

La question du tramway ne se règlera pas dans le cadre de la révision du PDU2015-2025. Comme expliqué ci-dessus, il s'agit d'un ancien projet dont la déclaration d'utilité publique (DUP) a expiré et qui fait actuellement l'objet d'études pour l'obtention d'une nouvelle DUP.

Ce projet PDU ne peut donc pas préjuger du choix qui sera fait, il propose une organisation du réseau urbain de transport en commun basé sur une hiérarchisation des besoins auquel répond une hiérarchisation du réseau, le projet de TCSP à l'étude n'étant qu'un maillon de ce nouveau réseau.

Enfin, ce projet de TCSP a fait l'objet de nombreux débats qui ont été repris en séance du conseil communautaire le 12 février 2016, lors de la présentation du bilan du PDU2005-2015. Ces débats sont retranscrits dans le Procès-Verbal associé

(Annexe 9).

La concertation préalable du projet de TCSP qui s'est déroulée du 13 juin au 19 septembre fera l'objet d'un bilan soumis au vote du prochain conseil communautaire.

La commission considère une fois encore que ce point soulevé de façon récurrente est un faux débat, voire même un débat porté par une contestation politique qui devra avoir lieu dans le cadre de la future DUP. Elle considère en effet, et le rappelle, que le PDU ne doit pas anticiper sur les études en cours et plus particulièrement sur la procédure à venir de la nouvelle DUP.

Lors du CC du 12 février 2016 (annexée) la problématique du moyen de transport (tramway/bus/BHNS) a été largement débattue. On ne peut donc pas parler de langue de bois de la part des élus.

Point 4 : QUALITES DE L'AIR – ENVIRONNEMENT

Le PDU respecte strictement les directives énoncées dans les documents supérieurs (SRCAE, PPA). L'explication détaillée se trouve dans la note d'analyse de l'avis des PPA pages 21 et 22.

Il est ici intéressant de noter l'avis de l'Autorité Environnementale, qui en préambule de ses remarques, note que « L'évaluation environnementale globalement de qualité s'appuie sur une analyse exhaustive, réaliste et équilibrée, des effets du PDU sur l'environnement, couvrant tous les champs des enjeux concernés. »

- Le PDU s'engage sur des évolutions en matière d'énergie et de rejet de GES sans relevé de la situation actuelle

La situation actuelle en matière d'environnement est décrite dans l'Etat Initial de l'Environnement (EIE), page 27 de l'Evaluation Environnementale. Il est intéressant de préciser qu'une telle évaluation ne peut pas se faire sans cet EIE.

La commission considère que le sujet de la consommation énergétique et de l'émission de gaz à effet de serre est correctement abordé dans le volet « état initial » de l'Evaluation Environnementale (pages 66 à 73). En particulier les tableaux 10 à 12 et la figure 39 attestent bien que la situation actuelle est précisément connue.

- Importance du choix des moyens de transport non précisé dans le PDU

Le PDU se propose d'organiser les conditions de mobilité sur le territoire, sans en définir le mode. Les mesures en faveur de la transition énergétique sont décrites dans les actions 36 à 38 du Plan d'Action. Elles concernent les véhicules personnels électriques, les flottes de véhicules des collectivités, et le réseau de transport en commun.

Il est important de souligner que suite à l'adoption de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV), le décret concernant les

matériels roulants n'est pas encore paru au journal officiel.

La Commission considère que d'une manière générale l'impact sur l'environnement des moyens de transports dépend à la fois de la nature du moyen lui-même et aussi de la part modale qu'il représente. Elle note à cet égard que le projet de PDU prévoit des mesures pour limiter l'impact des moyens polluants (actions 36 à 38) et qu'il tend à réduire la part modale de la voiture individuelle. Mais c'est bien la performance d'ensemble qu'il conviendra d'apprécier, l'essentiel aux yeux de la Commission étant que les objectifs en matière de préservation de qualité de l'air et de consommation d'énergie soient atteints (réserve 3).

- Pas de prise en compte des énergies renouvelables

Le développement des mobilités renouvelables est pourtant envisagé, dans les actions 36 à 38 évoquées ci-dessus, mais aussi dans les mobilités douces objets de la troisième orientation du PDU.

La Commission considère que le développement des énergies renouvelables a été convenablement pris en compte.

- Consommation d'énergie : PDU non conforme avec le SRCAE

Les objectifs du SRCAE sont respectés et rappelés dans la note d'analyse des réponses adressées par les PPA.(annexe réponse PPA page 23)

La Commission observe une différence d'appréciation entre le MO et l'Autorité Environnementale quant aux objectifs de consommation d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre à viser dans le PDU. Ne s'estimant pas compétente pour trancher, elle retient que TPM s'engage à atteindre en 2025 une réduction respectivement de 21% de la consommation énergétique et de 23% des GES.

- L'hypothèse de la consommation de 15000T de biocarburant (évaluation environnementale page 166) est contestée par l'association ACTénergie S pour les trois raisons suivantes :
 - utilisés purs ces 15000T permettraient de rouler 37,5 M de KM, alors qu'actuellement les bus du réseau Mistral ne parcourent que 12,5M de KM
 - ce biocarburant doit être dilué à hauteur max de 7%
 - quelle serait l'origine de ce biocarburant sachant que le Var en produit très peu???

Il y a confusion entre deux unités de mesure : la tonne (t) et la tonne équivalent pétrole (tep). La tep représente la quantité d'énergie contenue dans une tonne de pétrole brut

Le graphique page 160 de l'évaluation environnementale est exprimé en tonne

équivalent pétrole, et fait apparaître une consommation en biocarburant à horizon 2025 de 14.775 tep.

Le « biocarburant pur » est constitué d'éthanol d'origine végétale incorporé à du carburant conventionnel pour pouvoir être utilisé et qualifié de biocarburant. Les 15.000 tep affichées représentent les tonnes équivalent pétrole de biocarburant (éthanol + carburant)

Ce graphique représente l'évolution des consommation énergétiques sur le territoire **tous modes confondus** : transports en commun, mais aussi automobile, poids lourds, etc...

La production de carburant en France est assurée par les différentes raffineries présentes sur le territoire national, comme la raffinerie Total de Fos sur Mer.

La commission considère cette réponse satisfaisante au regard de la question posée par l'association.

- PDU : trop général sur les moyens d'atteindre les objectifs de réduction de consommation de carburant et de rejets de GES

Le premier objectif d'un PDU est rappelé dans l'article L1214-14 du code des transports :

« L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé ». Les objectifs 4 et 5 concernent la diminution du trafic automobile et le développement des Transports en Commun et des modes actifs.

C'est la somme des actions proposées dans ce projet de PDU 2015-2025 qui doit parvenir à faire évoluer les comportements de mobilités des citoyens, permettant in fine l'amélioration des conditions de déplacement et de qualité de l'air.

Pour la Commission, on touche là un point sensible de la cohérence du PDU. En effet, d'un côté, le projet améliore sensiblement l'offre de transport au profit des véhicules automobiles (élargissement de l'A57, échangeurs, voie de contournement) dans le but de fluidifier une circulation par endroits déjà congestionnée, et de l'autre, il veut réduire la part modale de la voiture individuelle afin d'atteindre les objectifs SRCAE et PPA.

Il est crucial de mesurer de façon continue, sur la durée du PDU, la progression des indicateurs environnementaux et des parts modales. La Commission demande donc que cette responsabilité particulière, qui n'est que mentionnée dans les attributions de l'observatoire de la mobilité, soit clairement affichée comme un rôle essentiel de l'observatoire du PDU (réserve 3).

L'offre de transport en commun est considérablement étoffée dans le PDU, mais il n'est pas garanti qu'elle suffise, à elle seule et sans autre incitation, à faire évoluer les comportements, et ce d'autant que la voiture individuelle circulera mieux. Il reviendra à l'observatoire du PDU d'apprécier, à l'occasion de l'évaluation en 2020, le besoin d'engager une politique plus volontariste pour atteindre les parts modales projetées. Parmi les moyens envisageables, une action

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

vis-à-vis du stationnement serait sans doute efficace, comme le préconise l'Autorité Environnementale.

- PDU muet sur les moyens de rendre moins polluants les TC

L'action n°37 décrit pourtant les conditions d'amélioration de la qualité environnementale du matériel roulant (50% du matériel composé de véhicules à faibles émissions en 2020 ; 100% en 2025, conformément à la loi sur la Transition Énergétique et la Croissance Verte...)

La réponse est satisfaisante.

- Pas d'engagement sur le passage, au moins partiel, de véhicules à la motorisation électrique

L'agglomération a fait le choix d'utiliser du matériel hybride, tout en respectant les impératifs réglementaires rappelés ci-dessus.

Le parc de matériel roulant et navigant se modernise avec 22 bus hybrides et 2 éco bateau bus ce qui en fait le 2^{ème} réseau le plus propre de France.

La technologie électrique se développe et atteint des niveaux de performance qui seront bientôt compatible avec l'exploitation de notre réseau. La collectivité continuera ainsi ses efforts en matière de mobilité durable.

La réponse n'appelle pas de commentaire.

- Pas d'incitation au co-voiturage

Le covoiturage fait l'objet de l'action n°34 qui prévoit la mise en place d'un schéma départemental du covoiturage, avec aires de stationnement, plateforme d'échange communautaire et dispositif d'animation. Au-delà de ça, des aires de covoitages sont imaginées autour des échangeurs autoroutiers, et les conditions de stationnement sur voirie ou dans les parcs en ouvrages seront facilitées.

La réponse est satisfaisante.

- Pas d'incitation réelle au TC

C'est l'objectif premier d'un PDU : favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes actifs.

La préoccupation du public est justifiée car c'est à l'aune du succès des TC que se mesurera celui du PDU et, partant, la qualité des déplacements dans l'agglomération. On peut recommander qu'une vigoureuse campagne d'explication et d'incitation accompagne le choix du moyen de transport issu de la DUP en cours. Ultérieurement l'observatoire du PDU pourrait éventuellement préconiser une politique encore plus volontariste vis-à-vis de la voiture individuelle et du transport de marchandises.

- Prise en compte COP21

La COP 21 a fixé des objectifs, repris ensuite dans plusieurs textes de loi (exemple local : les Territoires à énergie Positive pour la Croissance Verte, TEP-CV). Ces lois font évoluer le cadre réglementaire général, et celui du PDU en particulier.

La Commission atteste que le présent projet de PDU a été élaboré dans un parfait cadre légal et réglementaire.

- Pollution due au trafic maritime dans le port de Toulon

La pollution maritime dans le port de Toulon est prise en compte : les deux derniers bateaux bus du réseau mistral fonctionnent grâce à une motorisation hybride, et ne produisent plus d'émissions lorsqu'ils sont au port et pendant les manœuvres d'amarrage.

L'évolution des motorisations de la flotte des bus et bateau bus du réseau Mistral est décrite dans l'action n°37.

La réponse est satisfaisante pour ce qui concerne la pollution par les bateaux bus.

- Bruit – atteinte au paysage – eaux...

Les incidences du PDU sur ces différents éléments sont décrits partie 4 de l'Evaluation Environnementale, et concernent la qualité de l'air, les nuisances sonores, la consommation énergétique et les émissions de GES, la consommation d'espace, la biodiversité et les paysages, les sites Natura 2000, la ressource en eau, les risques naturels et technologiques, et la sécurité routière.

L'évaluation environnementale analyse avec pertinence les incidences du PDU sur l'environnement et propose des mesures pour en atténuer, le cas échéant, les effets néfastes. Tous les domaines cités par le public ont été abordés.

Point 5 : LHNS - TCSP- BHNS

- Incompréhension des corridors (problème d'échelle ?) : ligne qui se croisent, priorités ???

Nous avons voulu séparer deux choses : l'offre de transport et l'infrastructure. L'offre de transport correspond au réseau hiérarchisé suivant 4 niveaux pour répondre à 4 types de besoins identifiés, l'infrastructure correspond aux corridors sur lesquels vont circuler les lignes du réseau (Action n°1)

- Les LHNS sont les 4 lignes structurantes identifiées qui circuleront dans les corridors privilégiés avec site propre et priorité aux carrefours, là où ils seront nécessaires
- Le TCSP correspond à une de ces lignes structurantes
- Le BHNS est une solution de transport en commun qui associe fréquence élevée (5 à 10 min en heure pleine, moins de 15 min en heure creuse), amplitude horaire élevée, parcours rationalisé, et itinéraire partiellement ou complètement en site propre, priorité aux carrefours, et accessibilité assurée pour les PMR.

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T. A. TOULON

- Demande de plus de site propre

C'est l'objet de l'action 2 : déployer un réseau de sites propres et doubler le linéaire disponible aujourd'hui pour atteindre les 30km.

- Demande de prolongement des lignes vers les communes de la couronne

C'est l'objet de l'action 1 : réorganiser le réseau de TC pour distribuer l'offre là où elle est pertinente.

La Carte présentée sera complétée par le 3^{ème} niveau de lignes TC : le réseau de proximité où figurent les liaisons dont toutes les communes vont bénéficier.

- Discontinuité sur les graphiques

Les cartes seront corrigées / précisées si besoin

- Bande d'arrêt d'urgence A57 : critiques +++

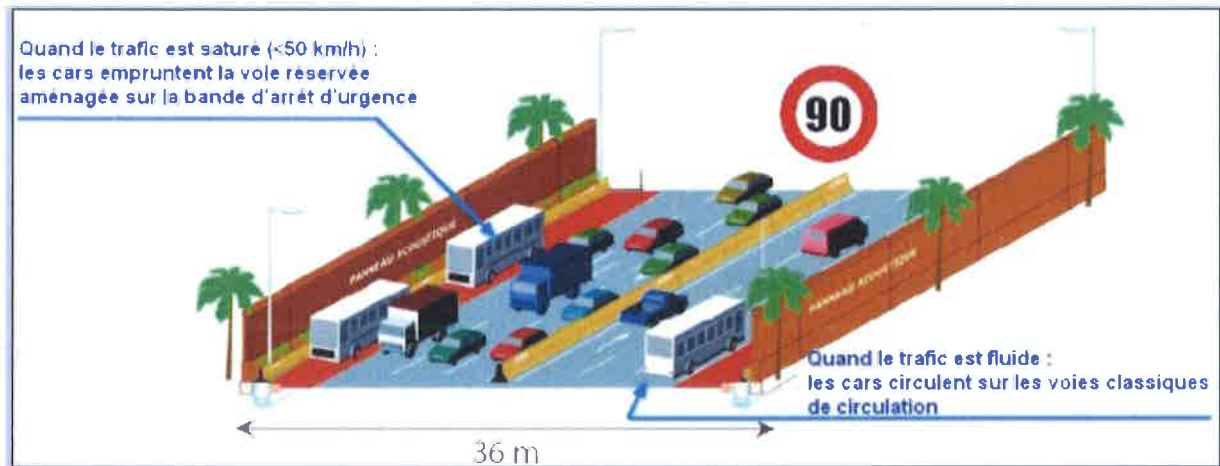
L'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence par les TC lorsque la vitesse de circulation descend sous les 50km/h a fait l'objet d'une concertation menée par les services de l'Etat en 2008, et constitue le scénario retenu par la population.

Il s'agit de rendre les TC compétitifs vis-à-vis de la voiture (première orientation du PDU), en mutualisant l'espace disponible sur la bande d'arrêt d'urgence lorsque les conditions de circulation deviennent urbaines (<50km/h) et l'utiliser comme un site propre.

Extrait du dossier de concertation de l'Etat :

« Le premier principe propose une gestion confondue du trafic de proximité et du trafic de transit. Il conserve donc le fonctionnement actuel de l'autoroute. Il favorise le report modal vers les transports collectifs.

Ce scénario consiste à élargir à 2x3 voies l'autoroute en conservant son principe de fonctionnement actuel. Pour favoriser le report modal, elle améliore les conditions de circulation des cars sur l'autoroute, ce qui fait des cars une alternative efficace et concurrentielle à la voiture particulière. En effet, lorsque le trafic est dense et sous certaines conditions, les autocars peuvent emprunter une voie réservée qui se substitue à l'habituelle bande d'arrêt d'urgence (BAU), ce qui leur permet de franchir rapidement les embouteillages. »



Ce projet d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies avec circulation autorisée des transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence lorsque la vitesse est inférieure à 50km/h a été initiée par les services de l'Etat et est aujourd'hui confiée dans le cadre d'une concession à la société ESCOTA, fera l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique et sera mené dans le respect des réglementations (études d'impacts, sécurité routière, environnement, ...).

Les précisions apportées permettent une meilleure compréhension du projet.

- Remise en cause du tracé en zone A

Le projet de TCSP prendra en compte les études d'impact obligatoires pour arrêter son itinéraire définitif, objet de la déclaration d'utilité publique.

- Revoir le terminus au niveau du Bois Sacré

Le projet de TCSP a été soumis à la concertation préalable et cette demande sera étudiée dans ce cadre.

Un pôle d'échange terrestre et maritime est cependant à étudier au niveau de Bois Sacré. A ce stade, il ne paraît pas nécessaire de modifier dans le PDU l'itinéraire porté à la concertation préalable du projet de TCSP.

La commission est satisfaite de ces réponses mais rappellera en observations tous les engagements du MO.

Point 6 : DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES : MODIFICATION DE LIGNES

- manque de liaison entre de nombreux centres –villes et quartiers extérieurs : Six Fours Ollioules, Hyères, Le Pradet....
- Manque de coordination entre les lignes et les horaires
- Bateau bus
- Navette maritime
- Navette terrestre

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
TOULON

Ces demandes sont déjà étudiées au cas par cas, dans le cadre des réorganisations annuelles nécessaires du réseau et dans la perspective du réseau hiérarchisé de l'action 1 et du développement maritime de l'action 3.

Point 7 : DEMANDE D'AMELIORATION PONCTUELLES :

- Amplitude (Soir, Week-end...)

Cf. Action n°5

- Fréquence
- Arrêt
- Appel Bus
- Bouclage plus pertinent de certains secteurs

Ces quatre points renvoient à l'action n°1

- Accroissement démographique à prendre en compte

Les hypothèses d'évolution démographiques sont précisées page 1 du plan d'action, et sont de +0,3% par an sur les 10 ans du PDU, sur la base du travail du SCoT.

- Signalisation et amélioration de la voirie, capacité des bus, embouteillages « Avenue 83 » et autres secteurs

Les problématiques de signalisation et de cheminement des piétons sont traitées au travers des actions 30 et 31.

Concernant le gabarit des bus, le parc du matériel roulant est dimensionné pour absorber la charge aux heures de pointes avec la meilleure efficacité sur le plan social, économique et environnemental.

Enfin, la gestion de la voirie et des conditions de circulation en général font l'objet de la seconde orientation du PDU relative au partage de la voirie et à la circulation automobile maîtrisée.

Réponses satisfaisantes mais la commission tient à ajouter que si le public montre un très fort attachement au réseau Mistral et à son fonctionnement, il est très sensible aux réorganisations régulières du réseau et s'interroge sur la prise en compte des intérêts des usagers.

La commission recommande qu'une meilleure communication soit effectuée sur l'évolution du réseau et le processus de prise de décision (recommandation).

Point 8 : PISTES CYCLABLES

Les cinq points évoqués ci-dessous font l'objet des 4 actions n°26 à 29.

- Insuffisance des pistes,

Le développement des pistes cyclables fait l'objet de l'action n°26, pour le développement d'un réseau cyclable du quotidien. L'objectif de ce PDU est de doubler le linéaire de pistes cyclables actuelles, pour le porter à 400km d'ici 2025.

- Dangers des bandes cyclables, Manque d'entretien

Les pistes et aménagement cyclables dépendent aujourd'hui de plusieurs maîtres d'ouvrages différents : les communes, les syndicats, le département, TPM... L'harmonisation prochaine liée à la métropolisation du territoire permettra de rationaliser la gestion de ces aménagements pour en améliorer le fonctionnement.

- Manque de sécurité

Les demandes particulières sont traitées en collaboration avec les partenaires concernés et les associations d'utilisateurs pour trouver des solutions aux problèmes relevés sur le terrain.

- Manque de liaison entre les pistes et surtout manque de signalisation

Le maillage des aménagements cyclables est également pris en compte dans l'action n°26, afin de connecter ensemble tous les tronçons déjà réalisés et à venir.

- Discontinuité

Idem, le maillage des aménagements cyclables est également pris en compte dans l'action n°26, afin de connecter ensemble tous les tronçons déjà réalisés et à venir.

- Absence de VELIB

Des réunions de travail ont été menées en présence du monde associatif, sur la réalisation d'itinéraires cyclables sur le territoire. Ces usagers ont fait remonter le besoin absolu de développer les infrastructures cyclables de qualité, pour permettre le développement de l'usage des deux roues en toute sécurité. Le développement d'un réseau cyclable « du quotidien » objet de l'action n°26 est donc bien une priorité, contrairement au développement d'une offre de vélos en libre-service.

A ce sujet, il est intéressant de noter que les retours d'expériences menées dans plusieurs grandes agglomérations ont montrés le coût important et le faible ratio socio-économique des solutions de mobilité type Vélo en Libre-Service. La Communauté d'Agglomération TPM a donc fait le choix de promouvoir les modes de déplacements doux dans les déplacements quotidiens, par la mise en place d'une aide à l'achat de vélos à assistance électrique.

Nous avons réfléchi à la mise en place de bornes de vélos en libre-service, identiques à celles qui existent dans d'autres villes comme Lyon ou Paris. Le coût fonctionnement annuel d'un vélo est estimé entre 2500 et 4000€, 25 à 40

fois plus que la moyenne du déficit budgétaire en matière de mobilité alloué par habitant et par an par les collectivités en France.

Par contre, certaines communes comme Toulon par exemple vont profiter du renouvellement de leur délégation de service public concernant la gestion de leurs parkings pour y implanter un système de vélos en libre-service pris en charge par le prestataire et financé par les automobilistes.

Par ailleurs, dans l'édition du 03 octobre 2016 de Var matin, le collectif pour l'essor du vélo à Toulon s'exprime : « ce n'est clairement pas la priorité. Il faudrait déjà aménager des routes et des pistes cyclables en ville pour assurer la sécurité et favoriser la multiplication des cyclistes. »

C'est pourquoi, l'action n°26 reprend le développement des itinéraires complétés par l'action n°28 sur le stationnement qui permet de garantir une chaîne de déplacement complète et sécurisée en vélo.

Enfin, la collectivité a fait le choix d'encourager les déplacements à vélos, par la mise en place d'une aide à l'achat de VAE depuis 2014. Cette aide sera poursuivie et fait l'objet de l'action n°29.

- Aide insuffisante VAE

Cette aide est pourtant un vif succès. Fin septembre 2016, 1300 dossiers ont été reçus et plus de 300.000€ d'aides auront été versées. Concernant les Kits, seul une dizaine de demandes ont été déposées.

- Quid des pistes cyclables en accompagnement des futurs projets routiers

Les aménagements cyclables sont systématiquement pris en compte dans les projets de réaménagement de voirie, ou lors de création de voirie.

- Accepter le « contre sens » dans certains secteurs

Il en existe déjà (exemple à Toulon ou La Seyne) Cf. action 26 et 27.

- Permettre de prendre Bus et Bateau avec Vélo (plage arrière)

La prise en charge des vélos sur les bus n'est pas souhaitée suite aux retours d'expériences négatifs d'autres collectivités pour des questions de réglementation, de sécurité, et de performance des transports en commun. Le cas des bateaux-bus est différent : certains bateau-bus ont pu faire l'objet d'adaptations permettant d'embarquer une dizaine de vélo et la collectivité cherche à développer ce système.

- Ecole de Vélo

- Communication sur tous les nouveaux itinéraires
- Création d'événements : journée du vélo

Ces trois points pourraient faire partie des dispositifs innovants objets de l'action 35.

La commission prend acte de toutes ces réponses. Elle tient à préciser les nombreux avis favorables formulés par les cyclistes qui demandent surtout des améliorations : extensions des pistes, création de nouvelles, meilleure liaison, signalétique.... Les actions 26 à 31 sont précises, riches..

Nous souhaitons qu'un réel travail collaboratif avec les associations d'utilisateurs soit effectué ou poursuivi dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur des aménagements cyclables .

Point 9 : PARKINGS

- Parking vélos sécurisés à prévoir avec services mis à disposition : consignes bagages, point d'eau...

Ceci est développé dans l'action 28

- Parkings relais insuffisants pour incitation au co-voiturage

De nombreux P+R existent déjà, et cet effort va se poursuivre. C'est l'objet de l'action 20.

- Gratuité des parkings pour incitation aux TC

Les P+R sont gratuits, sous réserve de la présentation d'un titre de transport validé. Parallèlement, dans les autres parkings, il est admis qu'une offre de stationnement gratuite est un appel à utiliser son véhicule personnel, et donc un frein à l'utilisation des TC.

- Limiter les parkings en ville pour limiter les voitures

Même s'il ne s'agit pas de supprimer le stationnement dans les centres-villes, c'est l'objet de l'action 21 sur la limitation du stationnement aux abords des sites bien desservis par les TC.

- Remise en cause du choix des emplacements des futurs parkings ou des parkings actuels ne répondant plus aux besoins (La Pauline, Gare de Hyères, Espace Marine La Seyne...)

Le schéma directeur des P+R vise à organiser l'offre de stationnement en lien avec le développement des TC. L'observatoire du stationnement devra de son côté analyser l'offre globale sur l'agglomération (outils de mise en œuvre).

Le précédent schéma directeur date de 2009, il sera révisé dans le cadre du PDU

2015-2025.

La commission note cette future révision du schéma directeur qui pourra permettre lors de l'évaluation à mi-parcours une modification de certaines actions. Elle souligne une fois encore l'importance de cette évaluation.

- Parkings relais La Chaberte, Arromanches, la Batie sont trop éloignés des lignes HNS

Ils ont le mérite d'exister. A terme, leur utilisation pourra véritablement décoller avec la réorganisation de la desserte interurbaine, l'OGS et la circulation sur la Presqu'île de Giens et le Port de Hyères, ou la montée en puissance de la gare de La Garde.

La commission émet la même remarque sur ces parkings mais effectivement ils ont le mérite d'exister..

Point 10 : GRATUITE – TARIFICATION - BILLETTEQUE INTEROPERABLE

- Demande de la gratuité totale des transports pour en faciliter l'accès et limiter les voitures

La gratuité dans les TC n'est pas souhaitée par l'agglomération, d'autant plus que le prix du voyage sur le réseau Mistral est de plus l'un des moins chers de France.

Il est ici intéressant de rappeler la position du Groupement des Autorités responsables de Transport (GART) concernant ce point : « Si celle-ci peut être pertinente dans certains réseaux où les recettes tarifaires sont très faibles, voire inférieures au coût de la perception, elle ne peut toutefois pas être généralisable à l'ensemble des territoires. C'est pourquoi, le GART n'encourage pas cette pratique ». **(Annexe 10)**

Les différents experts s'accordent en effet pour dire qu'au regard de leur différentes études les avantages sont peu nombreux et les inconvénients plus soutenus. Il faut cependant prendre en compte le contexte du territoire concerné qui peut être propice à cette politique publique des déplacements.

C'est généralement le cas pour des petites et moyennes collectivités (moins de 100 000 hab.) à faible niveau de service, avec des recettes faibles où le poids financier de cette mesure n'impacte pas ou peu les équilibres qui peuvent être compensé soit par le Versement Transports, soit par la Fiscalité.

Ce n'est pas le cas de Toulon Provence Méditerranée qui par ses caractéristiques est un réseau avec :

- Un niveau de qualité de service important : fort taux de couverture et fréquence acceptable et acceptée
- Des investissements lourds à réaliser
- Une tarification déjà très basse
- Un niveau de recette important
- Un Versement Transport en limite

- Une volonté de stabiliser la fiscalité

- Demande de tarifs préférentiels (socio-économiques)

La gamme tarifaire a été jugée lisible, cohérente et particulièrement attractive car le réseau Mistral figure parmi les réseaux les moins chers de France. Même le PDU traite de tarification à travers l'action n° 10 qui vise à améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable complète pour une tarification combinée et à faciliter les modalités de paiement, il n'a pas vocation à rappeler les textes de loi qui s'appliquent sur la construction même de la gamme tarifaire.

Il n'évoque pas non plus la convention qui lie le Conseil Départemental du Var, Pôle Emploi, et TPM pour favoriser l'accès aux transports aux personnes en situation de recherche d'emplois, par exemple.

C'est pour ces raisons que la gamme tarifaire des réseaux de transports collectifs n'a pas été abordée dans le PDU.

- Billets à durée de validité plus grande (problèmes quand retards...)

Les correspondances ont été récemment améliorées : depuis juillet 2016, l'heure de correspondance est valable quel que soit le trajet effectué, aller-retour compris.

- Demande de billets interopérables

Cette offre existe déjà (Mistral + TER). Il est prévu de l'étendre également au réseau interurbain Varlib'. (Objet de l'action n°10)

Il est également prévu d'étendre cette interopérabilité aux services proposés sur les pôles de correspondance, comme les parcs vélos sécurisés ou l'accès aux P+R.

Sur le principe de la gratuité la commission partage l'analyse du MO. La gratuité peut en effet avoir un effet pervers et inciter l'utilisation des voitures lorsque ce principe s'applique également au P+R. Elle rappelle que des observations demandent un plus « grand contrôle des tricheurs » ce qui sous-entend que de nombreux utilisateurs ne remettent pas en cause le principe du paiement.

Le principe de gratuité demandé en particulier par le PC, repose sur celui plus général de gratuité de tous les services publics. C'est un choix politique de mode de gestion.

Les améliorations suggérées sont à mettre en pratique (recommandation).

Point 11 : CIRCUITS PIETONS

- Trop peu de circuits piétons « confortables » accessibles aux PMR, fléchés, sécurisés...
- Discontinuité importante

Ce travail est entrepris par les communes depuis des années ; il sera poursuivi. C'est l'objet des actions 30 à 33

Réponses satisfaisantes

Point 12 : PMR

- Problème des quais souvent trop hauts
- Gênes créées par le mobilier urbain
- Créer des abris-bus pour les PMR et personnes âgées (parfois trop espacés) mais problème : le mobilier urbain peut gêner les PMR

Les quais bus et le mobilier urbain font partie de la problématique générale des cheminements piétons. Ils font l'objet d'un traitement spécifique via les actions 30 à 33.

- Offres TC à améliorer et à adapter pour les PMR et personne âgées.

L'amélioration de l'offre TD est prévue de manière quantitative (action 1, 2, et suivantes...), mais aussi de manière qualitative (action n°32 en particulier). Il faut ici souligner que plus de 30% des points d'arrêt sont accessibles (contre 18% sur la moyenne nationale), et que 100% du matériel roulant est accessible.

Réponses satisfaisantes

Point 13 : LES TER – LES GARES - SNCF

- Trafic des TER Hyérois : problème du passage à niveau de la gare
- Dommage de ne pas avoir prévu le déplacement de la gare de Hyères
- Ligne SNCF/PACA pas prise en compte
- Lignes nouvelles et TER : prévoir une ouverture de la gare de Toulon au Nord
- Ouverture des haltes de l'Escaillon et Ste Musse sans attendre la 3^{ème} ligne

Les études et travaux correspondants sont en cours (LNPCA, CPER). Ils font l'objet d'un traitement particulier dans l'action 9.

- Correspondance, Fréquence et amplitude des trains à améliorer

C'est l'objet des actions 8 à 14, sur l'optimisation et le renforcement des réseaux de transports interurbains et l'amélioration des interfaces entre ces offres de transports.

Les infrastructures liées au PEM de la gare de Hyères et les déplacements induits constituent une problématique très complexe dans un quartier densément habité. Les solutions émergeront à l'issue des études et travaux entrepris.

Beaucoup de demandes dépassent largement la compétence de TPM ; les actions précisent les différents acteurs qui devront collaborer.

Nous notons que ces projets sont inscrits au CPER et donc parfaitement pris en compte au niveau de la Région.

Point 14 : DANGEROUSITE DE CERTAINS SECTEURS

- Etat de la voirie, notamment Pont de la Clue, RD18 à ST MANDRIER, et

autres...

- Chemin de la Foux
- RD 46
- ...

L'amélioration de la voirie est prévue au travers de la deuxième orientation du PDU, ou plus spécifiquement pour les piétons avec l'action 33 ; le PDU n'est par contre pas un programme de travaux.

La commission prend acte de cette réponse mais souligne cependant qu'il convient que TPM prenne en compte cette dangerosité dans la programmation des travaux et que l'observatoire des déplacements (suivi accidentologie), une fois créé, soit très vigilant. (cf réponse TPM aux PPA point 3.1.3) . (réserve 3)

Point 15 : GIENS /PORQUEROLLES – LE GRAND SITE – LE LEVANT PORT CROS

- La mobilité sur le Grand Site à revoir quels que soient les modes de transport

Le grand site de Giens fait l'objet d'une réflexion globale, dont le volet transport constitue la première thématique identifiée. L'action 45 traite la problématique des accès et de la circulation sur la presqu'île, parallèlement aux avancées des travaux menés par l'OGS.

Cet OGS se déroule en 3 étapes :

- un état des lieux, pour aller à la « rencontre » des acteurs et des partenaires pour recueillir la vision du site de chacun afin de détecter les points de convergences et divergences locales sur l'état et l'avenir du site
- un diagnostic assorti d'enjeux, pour produire du « sens » pour les actions de réhabilitation et de mise en valeur du Grand Site au travers d'une interprétation paysagère de la fréquentation et de la vie locale
- et pistes d'orientations pour faire partager « solidairement » par les différents acteurs une volonté d'agréger les différentes initiatives géographiquement éparses dans une stratégie de gestion globale sur l'ensemble du site

Pour info, des études sont en cours avec les comptages réalisés cet été et cet automne.

- Départ pour Porquerolles / Port Cros / Le Levant
 - Multiplier les bus pour acheminer les passagers

L'offre est multipliée par 3 en période estivale, mais est confrontée aux problèmes de congestion du trafic, annulant ainsi le bénéfice de l'action publique. C'est pourquoi la multiplication n'est pas suffisante et devra s'accompagner par une réflexion plus globale sur la gestion des déplacements sur la presqu'île sur la période perturbatrice liée à la saison estivale.

Cette desserte de la presqu'île de Giens fait partie des sujets traités dans le cadre de l'OGS. Des études sont en cours pour développer l'offre de transports en commun, les infrastructures (sites propres, parc relais) et des services dont une tarification

combinée entre le stationnement, le transport terrestre et maritime.

- Rajouter des bus depuis le parking Arromanches

L'utilisation de ce parking en P+R de rabattement à destination des îles d'Or est prévue, au niveau du schéma directeur des parkings relais (action n°20), mais aussi dans le cadre du développement touristique du territoire (action n°45).

- Contribution du port St Pierre

La desserte des îles de Port Cros et du Levant sont assurées depuis le port Saint Pierre, et un travail est mené dans le cadre de l'action 1 pour améliorer la connexion depuis le centre-ville de Hyères, le parking Arromanche, et l'aéroport.

- Douze ports desservent l'Île de Porquerolles : il faut répartir les départs

La communauté d'agglomération ne peut organiser les transports que sur le territoire qui la concerne. Le port du Lavandou par exemple est hors de son périmètre des transports, et les liaisons qui s'y opèrent depuis se font hors du champ de compétence de TPM.

Pour autant, l'action 3 indique en page 14 du plan d'action que la collectivité souhaite organiser les transports de passagers par voie maritime, notamment en encadrant la destination des îles par un outil de type « règlement d'obligation de service public ».

- La gestion du fret pour Porquerolles n'est pas satisfaisante : trop gros tonnages

La livraison cet été de l'Archipel V est venue renforcer les conditions d'approvisionnement de l'île par l'amélioration de la productivité du moyen de transport et son impact sur l'environnement. Il est prévu notamment de repenser la gestion et l'organisation du fret pour l'organisation des îles d'or dans l'action n°3 et l'action n°24 avec la desserte sur Porquerolles assurée en véhicules électriques

Des adaptations sont cependant faites en saison touristique, pour éviter de croiser les flux de personnes et de marchandises et seront complétées par les réflexions en cours sur le réaménagement de l'embarcadère à Porquerolles.

- Il faut une réorganisation de la desserte de Porquerolles

L'amélioration de la desserte de Porquerolles est actuellement à l'étude, au niveau de la presqu'île de Giens (cf. ci-dessus), mais aussi au niveau du port de Porquerolles où un réaménagement des infrastructures est envisagé.

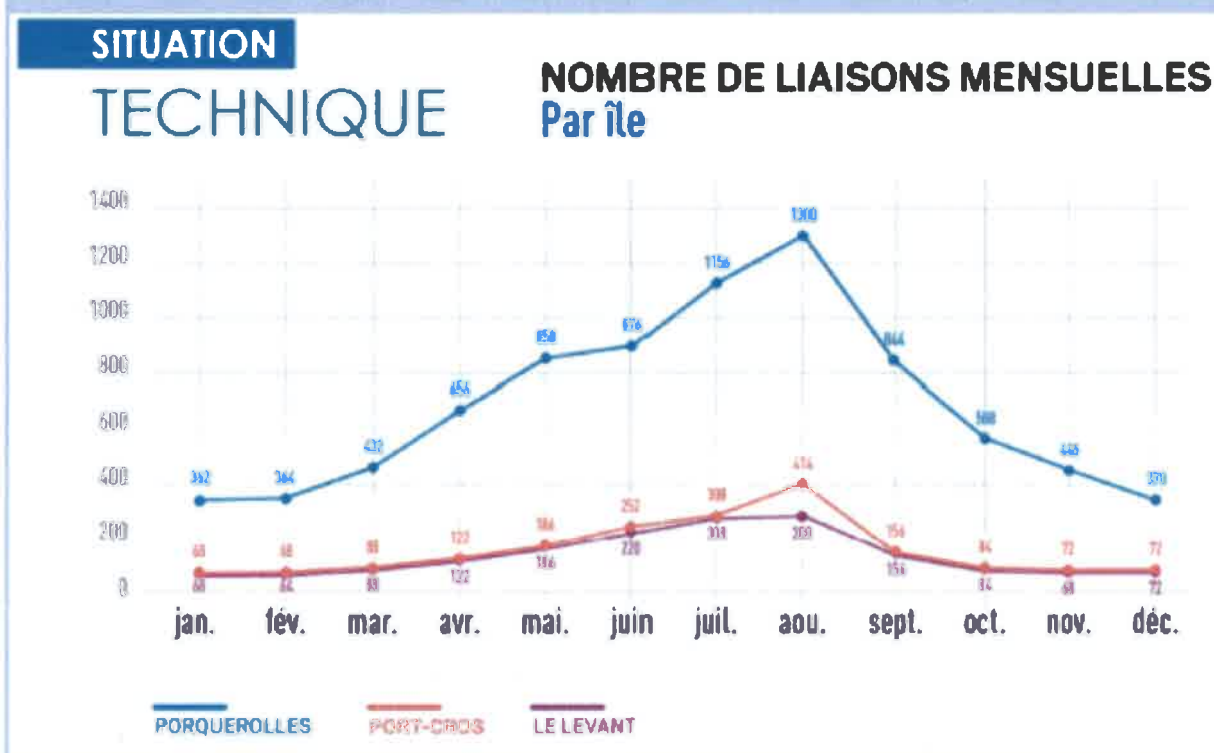
La commission note la volonté de TPM de prendre acte de l'importance du classement Grand Site de la zone concernée. La pertinence des réponses confirment cette prise en compte. Toutefois, la commission considère comme une évidence qu'il faille prendre en compte la globalité de la desserte des îles, c'est-à-dire les liaisons à partir des ports de l'agglomération mais aussi celles depuis les ports situés hors du périmètre de TPM. Les remarques sur

le port du Lavandou sont parfaitement fondées. Vis-à-vis de la desserte des îles, TPM doit raisonner à l'échelle de la rade de Hyères en y intégrant le Lavandou (recommandation).

- Manque de desserte des îles Du Levant et Port Cros en dehors de la saison estivale

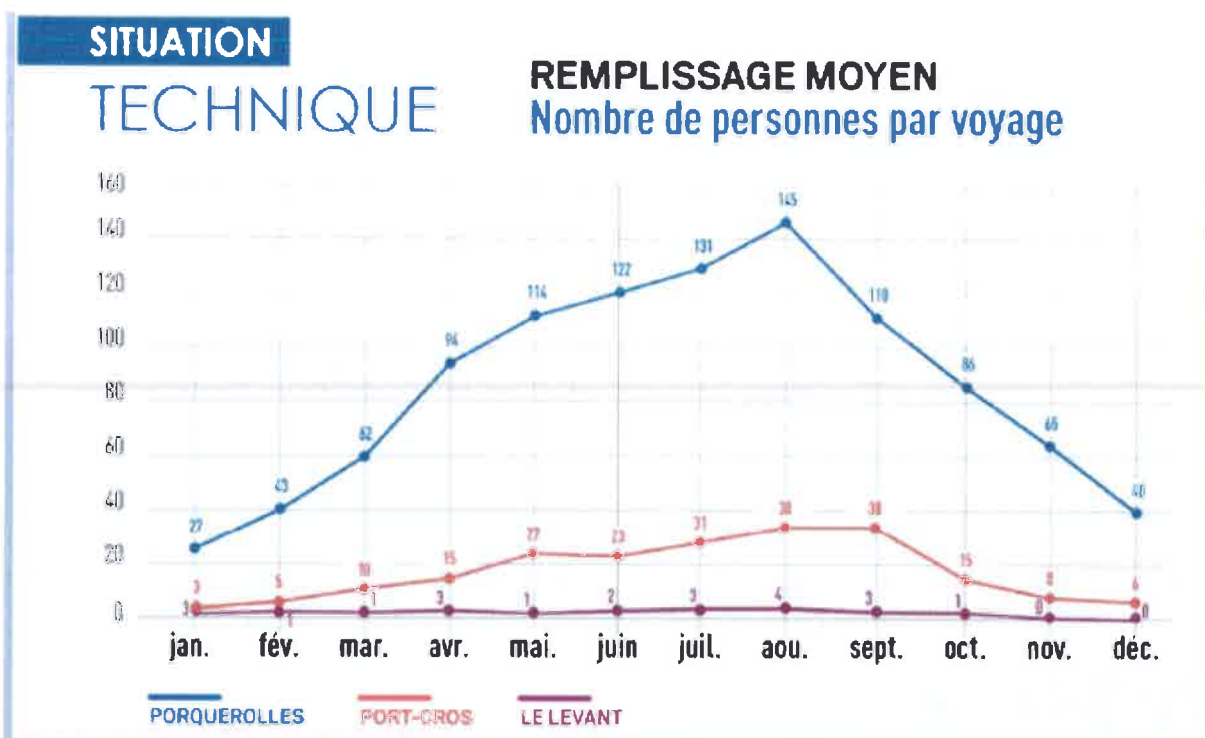
La desserte des îles du Levant et de Port Cros s'effectue à partir du Port de Hyères pour les passagers et les marchandises et à partir de la Tour Fondue pour les véhicules.

Concernant l'offre, le nombre de liaisons mensuelles varient en fonction des mois de l'année, comme en témoigne le graphique suivant. Au plus bas de l'année, 70 liaisons mensuelles environ sont réalisées pour la desserte des îles du Levant et de Port Cros, ce qui se traduit par une offre de service de 4 allers/retours par semaine.



Le taux de remplissage moyen des bateaux-bus permet de connaître la réponse à l'offre et donc de préciser la demande. Pendant l'hiver, les bateaux-bus comptent en moyenne 6 voyageurs par service et l'essentiel de l'activité se concentre sur le transport de marchandises qui bénéficie à l'activité du transport de passagers avec des bateaux-bus mixtes.

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON



La desserte des îles du Levant et de Port Cros existe et la continuité territoriale est offerte aux usagers toute l'année.

Les moyens sont adaptés en fonction de la saisonnalité et de la fréquentation.

L'Autorité Organisatrice de la Mobilité reste prudente et mesurée sur le développement de l'offre en basse saison qui concerne essentiellement les quelques 130 habitants de ces îles tout en poursuivant un objectif d'accompagnement dans le renforcement de l'attractivité de ces îles sur l'année en lien avec l'action 3 du Plan de Déplacements Urbains 2015 – 2025.

- Il faudrait que la DSP prenne en compte la liaison le Lavandou, Port Cros Le Levant, aménager les horaires dans le cadre de la DSP, aménager les horaires du bus entre Gare, aéroport et départ des bateaux

L'article 48-1 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite loi LOTI), créé par la loi du 27 février 2002 précise la nature des autorités organisatrices (AO) des dessertes maritimes des îles :

« Les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles sont organisés par le département et, dans les cas où l'île desservie appartient à une commune continentale, par cette dernière. Ils sont assurés par la collectivité organisatrice ou des entreprises publiques ou privées. »

Par principe, c'est au Département qu'incombe la responsabilité d'organiser la desserte des îles au large de son territoire. Cependant, par exception, lorsque ces îles appartiennent à une commune continentale, c'est à la commune concernée d'assurer cette responsabilité.

En l'espèce, les îles d'Or (Porquerolles, Port-Cros, Le Levant) appartiennent toutes trois à la commune d'Hyères. Par conséquent, c'est la commune d'Hyères qui a la charge d'assurer la desserte maritime des îles d'Or qui constituent son territoire. Cette dernière ayant délégué la compétence Transports à la Communauté d'Agglomération de Toulon Provence Méditerranée, c'est à TPM, Autorité

Organisatrice de la Mobilité, d'assurer la desserte des Îles d'Or.

Le port du Lavandou est hors du ressort territorial de la Communauté d'Agglomération de Toulon Provence Méditerranée, et les liaisons qui s'y opèrent depuis se font hors du champ de compétence de TPM au sens de la LOTI.

Par ailleurs, la compagnie privée des Îles d'Or et du Corsaire opère des relations entre le port du Lavandou et les îles de Port-Cros et du Levant.

Le trajet maritime est plus court (13kms environ) que vers Hyères (20,5kms environ) et surtout, les conditions de vent et de houle sont bien plus favorables. Ce n'est que de façon exceptionnelle que le service doit être suspendu un jour d'hiver en cas de tempête.



Il s'agit d'un service permanent avec des fréquences de desserte adaptées à la saisonnalité.

Cependant, sont proposés au minimum 2 allers-retours par jour, 6 jours par semaine, tant entre le Lavandou et Port-Cros qu'entre le Lavandou et le Levant.

Au Lavandou, les voyageurs peuvent faire correspondance avec plusieurs lignes Varlib sur l'axe Saint-Tropez – Toulon pour rejoindre le Centre-Ville, La Gare ou l'Aéroport (Lignes 7801, 7803, 7821 etc..).

Les flux traités sont de l'ordre de 20 000 passagers par an vers l'Île du Levant (5 000 dans le cadre de la DSP) et de l'ordre de 50 à 60 000 passagers par an vers Port-Cros (55 000 dans le cadre de la DSP).

La desserte vers le port du Lavandou par cet opérateur privé (Compagnie des Îles

d'Or et du Corsaire) s'avère « suffisante » au sens du droit européen, ce qui interdit à TPM de conclure une convention de délégation de service public sur cette liaison.

Au regard de ces éléments, TPM ne peut donc pas intervenir sur l'organisation de la desserte vers le port du Lavandou dans le cadre de sa délégation de service public (DSP).

- Manque d'une gestion publique des transports sur l'île du Levant : coût excessif !!

Nul ne peut nier que les habitants des îles, à fortiori ceux du Levant, sont dans une situation particulière par rapport à ceux qui résident sur le continent. Le maintien de la continuité territoriale est pour eux une nécessité autant qu'un défi : il s'agit de préserver à leur avantage une capacité minimum de déplacement tout en préservant l'état des finances publiques.

A cet égard, l'effort de TPM en faveur des résidents de l'île du Levant est incontestable et ne se dément pas : tout au long de l'année et malgré une fréquentation très faible, TPM maintient en effet une offre de transports maritimes permettant d'assurer la continuité territoriale.

De la même manière, l'instauration de tarifs préférentiels accordés aux habitants des îles d'Or et aux professionnels constitue un effort financier considérable en faveur des déplacements.

Ces actions attestent de la volonté sans faille de TPM de maintenir le lien entre les îliens, qui font partie intégrante du territoire, et le continent.

Ceci exposé, la demande de voir instaurer sur l'île du Levant un service public de transports terrestres a été étudiée.

L'autorité organisatrice doit prendre en compte les conséquences financières du fonctionnement d'un tel service et il lui appartient d'effectuer des choix.

Cela ressort notamment de l'article L 1111-1 du code des transports :

« Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et le rendre effectif à toute personne y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de pouvoir se déplacer, d'avoir la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre. »

L'article L 1111-2 du même code est encore plus explicite :

« La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. »

Force est de constater en l'occurrence, que l'exploitation d'un tel service public sur l'île impliquerait des coûts bien plus lourds que les services assurés sur le continent. Il faudrait non seulement assurer le transfert du matériel roulant et du personnel

nécessaire sur place.

Parallèlement au coût supporté par la collectivité, il n'apparaît pas que le besoin soit d'une ampleur telle qu'il répondrait à un intérêt public suffisant et, par conséquent, qu'il permettrait d'assurer tout au long de l'année une fréquentation minimale pour limiter le déficit d'exploitation à de plus justes proportions.

L'intérêt public suffisant est d'autant plus à rechercher sur la partie civile de l'île du Levant qui constitue pour sa plus grande part, et notamment en matière de voirie, le domaine privé d'un lotissement créé par arrêté préfectoral du 12 février 1932 nommé Héliopolis.

Cette décision doit donc s'inscrire dans un contexte de bonne gestion des deniers publics.

Par ailleurs, il n'est pas prévu dans le code des transports, ni ailleurs, de possibilité de déléguer l'organisation des transports publics à une entité privée. Une association pourrait toutefois prendre l'initiative, sous sa propre responsabilité, de passer des conventions pour assurer le transport de ses adhérents. Elle le ferait à titre privé. Une attention particulière doit être cependant portée sur le fait que les services privés de transport doivent être exécutés à titre gratuit (décret du 7 avril 1987).

Enfin, concernant les tarifs des transports maritimes desservant l'île du Levant, il faut distinguer les services effectués par le délégataire de service public, la TLV, depuis le port Saint-Pierre de Hyères et les services effectués par la Compagnie privée des Îles d'Or et du Corsaire depuis le port du Lavandou.

Les tarifs du service public sont fixés par l'Autorité Délégante sur proposition du délégataire.

Le tarif de l'aller/retour vers l'île du Levant est de 28€10 pour le grand public. Des tarifs réduits existent notamment pour les groupes, les étudiants, les enfants, les professionnels etc...

Depuis 2009, Toulon Provence Méditerranée a souhaité étendre la gamme tarifaire du Réseau Mistral Terrestre et Maritime de la petite Rade aux îliens. Ces îliens, sous réserves qu'ils justifient leur profil d'îliens, ont accès à la même gamme tarifaire que le réseau exploité sur le continent, soit une réduction d'environ 98% par rapport au tarif grand public.

En 2015, dans la poursuite de ses efforts, Toulon Provence Méditerranée a souhaité créer un titre annuel permettant une réduction de 51% pour le grand public, ceci afin de promouvoir l'activité des îles en renforçant leur attractivité toute l'année.

Le tableau ci-après récapitule les efforts considérables fait par TPM pour offrir une gamme tarifaire particulièrement attractive au regard du coût et du déficit important généré par le service :

Aller Retour Le Levant	Date mise en œuvre	Tarif	Réduction	en %
Période normale		28,10 €		
Tarification annuel Tout Public (limité 50 A/R)	juin-15	13,71 €	-14,39 €	-51%
Tarification A/R Professionnel		7,40 €	-20,70 €	-74%

Tarification annuelle Professionnel (A/R illimité, tarif estimatif)	juin-15	4,50 €	-23,60 €	-84%
Tarification Îliens (tarification réseau mistral avec tarif moyen)	juin-09	0,69 €	-27,41 €	-98%
Tarification Îliens (et descendant d'îliens de moins de 26 ans)	juin-15	0,69 €	-27,41 €	-98%

Les tarifs de la Compagnie privée des Îles d'Or et du Corsaire sont fixés à 28€ l'aller-retour pour le grand public, soit, ramené au km parcouru, 57% plus cher que celui proposé par le service public.

Par ailleurs, des profils îliens et saisonniers ont été mis en place par le Conseil Départemental et le coût pour l'utilisateur est de 3€ par trajet, soit 6€ l'aller-retour, soit une réduction de 79%.

Les tarifs ainsi proposés sur ces services sont établis en fonction des charges d'exploitation importantes supportées par les opérateurs. Cependant, des tarifs préférentiels ont été mis en place par les autorités organisatrices sur leur périmètre de compétence, que ce soit TPM ou le Conseil Départemental. Ces efforts sont considérables et permettent de compenser une tarification qui devient donc très attractive pour certaines catégories de population plus concernées par ces services avec le continent.

La commission considère cette réponse particulièrement argumentée et répondant précisément aux questions posées.

Point 16 : AEROPORT

- Nécessité d'une desserte BUS via centre-ville Hyères et Toulon,
- Envisager la remise en état de la ligne ferrée
- Améliorer les liaisons

La desserte de l'aéroport fait l'objet de l'action 44. L'utilisation de l'ancienne voie ferrée fait partie des pistes de réflexions évoquées, notamment dans l'action 2.

Les nombreuses remarques formulées attestent de l'importance de cette desserte de l'aéroport depuis Hyères, Toulon, St Tropez .. Nous souhaitons que ce point fasse l'objet d'une attention approfondie, nécessaire tant au niveau du développement touristique qu'au développement économique même si l'action 44 semble être la réponse à toutes ces observations : il faut définir le point de cohérence entre l'objectif de fréquentation affiché par l'aéroport et l'offre de desserte dans sa globalité (recommandation).

Point 17 : PISTES DE SAINT MANDRIER (cyclable et piétons)

- Choix à faire entre piste littorale et RD 18

La liaison cyclable entre le centre-ville et Pin Rolland est nécessaire et identifiée. Les études et réalisations à venir se feront en respectant la réglementation et les contraintes liées au site.

La commission est absolument convaincue des exigences de sécurité liées au site du Lazaret, d'autant plus que les menaces terroristes sont plus que jamais d'actualité. Elle est tout autant convaincue de l'intérêt primordial de relier le Pin Rolland aux creux ST Georges par un mode doux distinct de la RD 18. Pour faire converger ces deux positions apparemment contradictoires, il conviendrait que l'exploitant du site analyse plus finement son besoin de protection et que le porteur du projet (piste cyclable et voies piétonnes littorales) présente des solutions techniques de nature à satisfaire ce besoin.

D - PPA REPONSE MO et AVIS COMMISSION

Le tableau ci après reprend l'ensemble des remarques des PPA, la réponse du MO et notre avis

Carqueiranne

Demande de reformulation des actions 28 et 42

Action n°28 : " Pour les opérations de logements collectifs d'au moins deux logements comprenant un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble, les PLU pourront fixer des règles pour le stationnement des vélos"

"Les PLU pourront fixer des règles pour garantir une offre de stationnement conséquente sur leurs lieux d'études en considérant que cette offre s'adressera également au personnel enseignant et administratif"

Action n°42 : "Pour les nouvelles constructions de bureaux, les normes "plancher" de réalisation de places de stationnement prévues dans les PLU pourront être désormais des normes "plafond"."

Les actions 28 et 42 ne font que préciser des éléments imposés par le code. Concernant l'action n°42, la commune de Carqueiranne n'est pas concernée par cette action.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

La Crau

Avis réputé favorable.

La Garde

Avis favorable sous réserve de prise en considération des propositions et remarques suivantes :

"Créer un groupe de travail et de réflexion pour le suivi de l'évolution du secteur de La Pauline et plus particulièrement pour la reconfiguration de La Gare de La Pauline afin de définir une OAP à intégrer dans la révision du PDU"

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

Le PDU vise à la création d'un groupe de travail urbanisme/transport. Cela pourra être réalisé dans ce cadre.

→ Projet non modifié

La C.E prend acte de cette volonté de créer un groupe de travail urbanisme/transport (CF Plans Actions- page 97), et de réaliser le suivi du secteur de la Pauline.

"Les infrastructures de la zone artisanale ne sont pas suffisamment adaptées pour ce nouveau pôle multimodal de La Pauline, cet aménagement viendra aggraver la desserte et le fonctionnement déjà difficile de cette zone, il s'avère nécessaire d'étudier un renforcement et une nouvelle organisation viaire du secteur avant la réalisation de ce projet."

Ce projet viendra nettement renforcer la desserte en transport en commun du site depuis Toulon, Hyères, la Vallée du Gapeau... Une partie des flux actuels pourront être captés par les réseaux de transports en commun (LHNS, PEM,...) et limiter le trafic sur certains secteurs.

Le projet devra intégrer une réflexion sur le réseau viaire. Le PDU a pris la mesure de cette problématique en inscrivant des projets de barreau routier (action n°18) et des projets de requalification de la RD 67 dans la zone artisanale (action n°18). Le PDU propose également d'étudier la reconfiguration de l'échangeur de La Bastide Verte et ses abords dans le cadre de l'aménagement du PEM de La Pauline (action n°17).

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

"Analyser le projet de LNPCA, étant précisé que la commune n'a pas été associée à ce projet et ne peut donc se prononcer sans en avoir eu connaissance".

Le Projet LNPCA dépasse nettement l'horizon du PDU (2025). Néanmoins, le PDU a bien anticipé le projet à travers l'action n°9 concernant les projets d'infrastructures ferroviaires.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

"En l'état d'avancement des études et dans l'attente des documents intégrateurs, rappeler la problématique du traitement des eaux pluviales et la nécessité de réalisation de bassins de rétention et d'un réseau pluvial connecté"

Cette problématique est rappelée à plusieurs reprises dans le rapport environnemental du PDU et notamment dans la partie concernant les incidences du projet PDU sur la ressource en eau. Dans le paragraphe sur les mesures d'atténuation envisagées, il est inscrit : "Pour chaque ouvrage potentiellement polluant (augmentation de la charge de polluants, artificialisation diminuant l'infiltration), des mesures adaptées doivent être mises en place : protection des

captages d'alimentation en eau potable, gestion et traitement des eaux pluviales (espaces végétalisés possédant une structure perméable de filtration et de régulation des eaux pluviales)..."

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Prioriser la desserte Est de l'agglomération par la LHNS, secteur saturé par l'engouement de la zone d'activités, son université et son important pôle d'emploi.

Le projet du TCSP, actuellement en cours d'élaboration par TPM, précisera le phasage de réalisation de la première ligne.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Certaines voiries inscrites en ER du PLU seraient susceptibles de compléter et renforcer le maillage viaire de la zone d'activités, il s'agirait de relier les ER n°14 et n°69 (voir plan de situation annexe 1)

Amélioration et sécurisation du carrefour du Pont de La Clue

Le PDU n'a pas vocation à citer l'ensemble des projets routiers de l'agglomération (création de voie, aménagements de carrefours,...). Seuls les plus structurants à l'échelle de l'agglomération ont été inscrits (barreau des Plantades, barreau Transfix, requalification de la RD 67...).

Pour autant, compte tenu des enjeux, le projet de l'amélioration et de la sécurisation du carrefour du Pont de La Clue peut être intégré.

➔ Le document sera modifié en conséquence.

La C.E renvoie au point 14 « La commission prend acte de cette réponse mais souligne cependant qu'il convient que TPM prenne en compte cette dangerosité dans la programmation des travaux et que l'observatoire des déplacements (suivi accidentologie), une fois créé, soit très vigilant. (cf réponse TPM aux PPA point 3.1.3) . (réserve 3)

Hyères

Avis favorable.

Ollioules

Avis favorable, accompagné de remarques.

« Je regrette toutefois que ce projet de PDU ne réponde pas, au préalable, aux difficultés récurrentes générées par la faiblesse de l'offre et de la fréquence de desserte de notre cœur de ville »

La Commune d'Ollioules bénéficie actuellement de l'offre la plus importante des

communes de l'agglomération avec plus de 40 kms offerts par habitant au-delà de la moyenne des kilomètres offerts par habitant des 23 réseaux de plus de 250 000 habitants qui s'établissait, par exemple en 2013, à 36,2 kms/hab. L'offre kilométrique correspond à 530.000km par an parcourus sur la commune d'Ollioules, correspondant à 4,7% des kilomètres terrestres du réseau alors que la commune ne représente que 3% de la population de l'agglomération.

Réponse jugée acceptable.

« Les temps d'attente, notamment entre les correspondances, doivent être réduits significativement et la fréquence des dessertes plus soutenues »

L'augmentation et l'amélioration de l'offre TC constitue l'enjeu principal d'un PDU, et se traduit ici par le développement d'un réseau construit autour de ses lignes structurantes et essentielles dont Ollioules bénéficiera.

La ligne U et la ligne 12 actuelles ont déjà une fréquence de 15 minutes en heures de pointe par exemple.

Réponse jugée acceptable.

Il est inconcevable qu'aujourd'hui encore, l'offre de desserte des équipements touristiques de Six-Fours-Les-Plages ou de la gare d'Ollioules / Sanary-sur-Mer soit quasi-inexistante tant en matière de transports en commun que de liaison douce

Les liaisons en transport en commun avec les équipements scolaires interurbains doivent être renforcées.

Le confort des voies dédiées aux modes doux doit être amélioré de façon significative pour que l'éco mobilité soit une réalité crédible.

L'action n°26 « Développer un réseau d'itinéraire cyclables « du quotidien » » fixe une volonté ambitieuse du développement du réseau cyclable pour atteindre 400 km en 2025, avec notamment comme principes d'aménagement « des pistes cyclables séparées des flux automobiles lorsque cela s'avère possible » et « la continuité et la lisibilité des aménagements dans une logique d'itinéraire en complétant les portions manquantes et en entretenant les aménagements déjà existants pour maintenir un niveau de qualité d'infrastructure attractif ».

La carte p. 62 rappelle les grands itinéraires à aménager ainsi que les portions à compléter pour pallier la discontinuité actuelle. On y retrouve un itinéraire entre le centre-ville d'Ollioules, sa gare et les plages de Six-Fours, la zone d'activité des Playes, Toulon via la RD206 et le Technopôle de la Mer, et les équipements scolaires de la Cordeille. En outre, étant donné la pluralité des gestionnaires de la voirie, la cohérence des interventions devra être améliorée et mieux définie grâce au schéma des aménagements cyclables.

En ce qui concerne les liaisons en transport en commun, la possibilité de les améliorer est prévue par le groupe de travail inter-AOM (CF page 97 – Plans d'Actions). Quant au réseau d'itinéraires cyclables, le schéma directeur des

aménagements cyclables devra répondre aux besoins économiques et touristiques exprimées par les communes (CF page 92 et 93 – Plans D'Actions).

Le Pradet

Avis favorable avec demande de prise en compte des observations suivantes :

Action n°1 : adapter l'offre de lignes de proximité (fréquence de 20 minutes et plus) afin de connecter efficacement les différentes polarités du territoire du Pradet au PEM de La Garde

Les lignes de proximité n'ont pas été détaillées sur le projet PDU arrêté car elles doivent être définies en lien étroit avec les communes. Une nouvelle carte sera proposée dans le projet de PDU avec les principes de liaisons de proximité.

→ Le document sera modifié en conséquence.

Réponse jugée satisfaisante qui conforte notre demande d'établir des fiches par bassin de vie pour une meilleure compréhension de l'offre de déplacement.

Action n°11 : renommer le pôle de correspondance Mistral-Mistral "Le Pradet-Centre

→ Le document sera modifié en conséquence.

Pas de remarque particulière sur cette demande.

Action n°15 : dans la hiérarchisation du réseau routier, reclasser l'Avenue Ganzin en "boulevard urbain", sur sa section comprise entre l'intersection avec l'avenue Alain Le Léap et celle avec le chemin de La Foux.

→ Le document sera modifié en conséquence.

Réponse jugée satisfaisante.

Action n°18 : rajouter le projet de requalification de l'avenue Alain Le Léap et celui du chemin de La Foux dans les projets de requalification de voiries

La requalification du chemin de La Foux est déjà inscrite dans l'action n°18. Concernant le projet de requalification du Léap, il pourra être intégré au schéma des infrastructures routières.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Le Revest les Eaux

Avis favorable.

Saint Mandrier sur Mer

Avis favorable.

La Seyne sur Mer

Avis favorable, assorti de réserves et d'observations en annexe.

Concernant le transport en commun en site propre (TCSP)

« Que les 3,3 km restants du tracé du TCSP soit impérativement intégrés en totalité dans la phase 1 de réalisation »

Avec sa première orientation « Une offre de transport collectif globale plus performante et concurrentielle à l'automobile », et en particulier dans l'action n°1 « Développer et structurer le réseau Mistral autour de 4 lignes à haut niveau de service » le PDU s'attache à penser l'amélioration des transports urbains sur un périmètre plus large que « le tracé du TCSP » en visant le développement de plusieurs lignes à forte fréquence de desserte et d'aménagements pour garantir leur fiabilité. Un ensemble de « corridors » où seront privilégiés le déploiement de sites propres est cartographié p.13. Ils seront précisés dans le schéma directeur des sites propres. L'agenda de mise en œuvre « du tracé du TCSP » auquel fait allusion la remarque n'est pas défini dans le cadre du PDU mais dans celui du projet de TCSP actuellement en cours d'élaboration.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante. (CF schéma directeur des sites propres page 92 – Plans d'Actions)

« Le maintien impératif du tracé via le quartier Berthe »

L'action n°2 « déployer un réseau de site propre sur l'agglomération pour renforcer l'efficacité des transports en commun » présente dans la cartographie p.13 les corridors privilégiés, et notamment un corridor passant par le quartier Berthe.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

« La prolongation de la ligne 120 (Astégiano – Gare d'Ollioules Sanary) jusqu'à l'intérieur de Brégaillon pour relier les deux sites du Pôle mer »

Une liaison entre la base marine du Pôle Mer et la gare d'Ollioules Sanary ainsi que la base terrestre du Technopôle de la Mer via une liaison en transport en commun efficace est souhaitée, sans présager de la solution technique à ce stade.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

« Le tracé du TCSP étant prévu par l'avenue Youri Gagarine, la commune souhaite attendre les résultats de l'étude de mobilité du protocole de préfiguration du NPNRU pour trancher entre l'option de tracé par l'avenue Gagarine ou l'option via l'avenue Gambetta »

Le PDU inscrit le principe d'une liaison qui a la fonction d'assurer un haut niveau de service. Le « tracé du TCSP » auquel fait allusion la remarque n'est pas défini dans le cadre du PDU mais dans celui du projet de TCSP actuellement en cours d'élaboration par TPM.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

« Le report de la circulation automobile vers l'avenue Louis Curet et sur un ouvrage à réaliser sur le port, permettant d'éviter de réduire les surfaces de la place Ledru-Rollin et des quais du port. »

L'action n° 19 « Apaiser les centres villes par la mise en place de nouveaux plans de circulation et le réaménagement des grands axes urbains » prévoit la « requalification du quai Fabre depuis le rond-point du 8 Mai jusqu'à l'avenue Garibaldi en diminuant la place de la voiture afin d'aménager des voies en site propre pour accueillir les LHNS, d'aménager des itinéraires cyclables et d'agrandir les espaces dédiés aux piétons ».

Concernant l'ouvrage sur le port, il sera porté au schéma des infrastructures routières si sa réalisation se confirmait.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante au vu également de la prise en compte de ces évolutions par la mise en place du groupe de travail urbanisme-déplacements.

Le report du terminus du TCSP vers la zone économique Grimaud, avec une intermodalité avec le TCSP maritime, où un appontement sera réalisé à Bois Sacré.

Une interconnexion entre le TCSP maritime et le TCSP terrestre serait très pertinente.

Le projet du TCSP est soumis à la concertation préalable et cette demande sera étudiée dans ce cadre. Cependant un pôle d'échanges terrestre et maritime sera à étudier dans le cadre du projet d'embarcadere de Bois Sacré (action n°3).

A ce stade d'avancement du PDU, il n'est pas souhaiter de modifier l'itinéraire soumis à la concertation préalable du projet du TCSP.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

La réalisation du deuxième parking de la gare SNCF (côté Profer), de parkings à vélo protégés, d'une gare routière pour les bus et le TCSP, du carrefour avenue Rabin / avenue Estienne d'Orves, de la voie de liaison pour le TCSP et les véhicules sous le

pont route-pont rail existant, pour relier l'Eco-technopole et la zone d'activités de Camp Laurent

L'esprit des actions de l'orientation n°1 est notamment d'améliorer la connexion entre les réseaux interurbains, en l'occurrence le TER, et les transports urbains, en particulier pour les gares/haltes TER internes à l'agglomération dont fait partie celle de La Seyne-sur-Mer. La gare, à la fois située dans le tissu urbain du cœur d'agglomération, à proximité du pôle Ouest, mais aussi excentrée du cœur de ville, a bénéficié de l'aménagement d'un parking pour accueillir les voyageurs qui connaît aujourd'hui une saturation. Afin de développer l'accessibilité de la gare et favoriser la connexion avec le TER, le PDU préconise plutôt de renforcer la desserte en TC et en modes actifs par des liaisons avec le centre-ville notamment, afin d'éviter d'augmenter les flux de circulation automobile dans la zone et plus généralement le recours à la voiture pour des trajets urbains. Les travaux de la phase 2 du PEM de la Seyne-sur-Mer (parkings,...) sont bien inscrits dans l'action n°12.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante, les aménagements de la gare de la SEYNE étant bien au programme de la deuxième phase du PEM (CF Page 29 – Plans d'Actions).

Le redémarrage du chantier du parking-relais des Esplageolles dont les fondations sont déjà réalisées par la commune, et dont le cofinancement a été acté dans le cadre du contrat de développement de TPM

L'action n°20 « poursuivre et améliorer le maillage de l'agglomération en parking-relais » mentionne le parking relais des Esplageolles.

→ Projet non modifié

Aucune remarque, le parking-relais des Esplageolles étant effectivement souligné dans l'Action N°20.

La réalisation d'un projet de parking sur le site des anciens chantiers navals au quartier des Mouissèques

Le Schéma Directeur des Parkings Relais de l'agglomération sera révisé pour répondre à une nouvelle hiérarchie qui s'appuie notamment sur les lignes maritimes. La réalisation d'un projet de parking sur le site des anciens chantiers navals au quartier des Mouissèques sera intégrée dans les études de la révision de ce schéma directeur.

→ Projet non modifié

La commission prend acte d'intégrer la réalisation d'un projet de parking relais sur le site des anciens chantiers navals au quartier des Mouissèques.

La création d'une ligne de cabotage de bateaux-bus desservant dans les deux sens le tour de la Petite Rade

Les expérimentations passées (2005 et 2011) n'ont pas été concluantes vis-à-vis

d'une ligne de cabotage autour de la rade : le temps d'accostage-redémarrage important des bateaux-bus comparés aux lignes terrestres du réseau pénalise cette solution. Les études des nouveaux embarcadères permettront de développer l'offre maritime sur de nouvelles lignes.

Par ailleurs, l'action n° 46 permettra d'étudier l'opportunité d'une ligne à vocation touristique et ses modalités de mise en œuvre le cas échéant.

➔ Projet non modifié

La Commission prend acte que des études de nouveaux embarcadères seront menées pour améliorer l'offre maritime sur de nouvelles lignes, et ainsi répondre aux demandes des résidents permanents et aux activités touristiques.

La mise en place d'une tarification combinée avantageuse « TER / LER – Réseau Mistral – VarLib – Parcs relais » sur l'ensemble du territoire de TPM, extensible, aux intercommunalités voisines (Sud Sainte Baume, Vallée du Gapeau)

L'action n°10 « Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable complète pour une tarification combinée et faciliter les modalités de paiement » prévoit notamment « un système billettique interopérable complet entre les autorités organisatrices (Mistral, Varlib, TER) et demain avec le réseau urbain de la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume » ainsi qu'une « tarification combinée entre toutes les autorités organisatrices incluant également les parkings-relais et autres services ». Parmi les outils de mise en œuvre, le schéma local de l'intermodalité sera l'occasion de réunir les acteurs concernés pour travailler à l'atteinte de ces objectifs.

➔ Projet non modifié

Le schéma local de l'intermodalité devra coordonner l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique comme cela est prévu, il en va de la réussite des objectifs fixés par TPM.

Concernant les modes doux

La réalisation de l'extension de la zone de rencontre à 20 km / h du centre-ville, avec des pistes cyclables à contresens

L'action n°30 « Développer des zones de circulation apaisée et proposer des parcours de qualité » prévoit le développement qualitatif de ces zones et présentent les éléments qui doivent orienter le choix du type de zone à mettre en place, le degré qualitatif des aménagements et l'ambiance urbaine à rechercher.

La carte des centralités urbaines p.70 identifie bien le centre-ville de La Seyne. Il appartiendra ensuite aux communes de fixer plus précisément les périmètres et voirie concernée, dans le cadre de l'évolution des plans de circulation et pendant l'élaboration du schéma des infrastructures routières.

En outre, l'action n°19 « Apaiser les centres villes par la mise en place de nouveaux plans de circulation et le réaménagement des grands axes urbains » mentionne pour la Seyne-sur-Mer la poursuite de la pacification du centre-ville par l'extension des zones piétonnes.

➔ Projet non modifié

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T. A. TAULON

Réponse jugée satisfaisante au vu des propositions figurant dans les actions N°19 et N°30.

La création d'une liaison cyclable sécurisée entre le carrefour du 8 mai 1945 et l'Eguillette, via la zone de rencontre du centre-ville

La cartographie de l'action n°30 prévoit le développement de l'itinéraire cité. Le schéma des aménagements cyclables viendra préciser les aménagements en concertation avec les communes et gestionnaires de voiries.

➔ Projet non modifié

La réponse est jugée satisfaisante puisqu'elle réaffirme la volonté affichée de favoriser un report modal vers les modes actifs, en l'occurrence le vélo. La mise en place du schéma directeur d'aménagements cyclables permettra d'identifier de manière précise l'offre cyclable. Les études pour les aménagements cyclables devront être systématiquement intégrées aux études d'aménagement des espaces publics. (Action N°26) .

La concrétisation de la voie ou piste cyclable au sud du site des anciens chantiers navals

La cartographie de l'action n°30 prévoit le développement de l'itinéraire cité. Le schéma des aménagements cyclables viendra préciser les aménagements en concertation avec les communes et gestionnaires de voiries.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante. (idem ci-dessus)

La mise en œuvre des garages à vélos électriques financés dans le cadre du TEPCV (ex TEPOS)

Des garages à vélos sécurisés sont prévus pour permettre aux usagers de garantir la sécurité de leur matériel, électrique ou non.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante. (Cf Action N°28)

La réalisation de garages à vélos sécurisés à la gare SNCF et à proximité des pontons

L'action n°28 « Développer le stationnement cyclable » prévoit entre autres type de stationnement, des « garages à vélos pour le stationnement de longue durée : il s'agit des lieux de travail et d'enseignement, et des grands pôles de correspondances TC ».

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante. (Cf Action N°28).

La sécurisation de l'itinéraire cyclable sur la corniche de Tamaris

La cartographie de l'action n°26 prévoit le développement de l'itinéraire cité. Le schéma des aménagements cyclables viendra préciser les aménagements en concertation avec les communes et gestionnaires de voiries.

→ Projet non modifié

La réponse est jugée satisfaisante puisqu'elle réaffirme la volonté affichée de favoriser un report modal vers les modes actifs, en l'occurrence le vélo. La mise en place du schéma directeur d'aménagements cyclables permettra d'améliorer la sécurité des cyclistes. (Action N°26)

L'installation de vélos en libre-service

Les retours d'expériences menées dans plusieurs grandes agglomérations ont montrées le coût important et le faible ratio socio-économique des solutions de mobilité type Vélo en Libre-Service. La Communauté d'Agglomération TPM a donc fait le choix de promouvoir les modes de déplacements doux dans les déplacements quotidien, par la mise en place d'une aide à l'achat de vélos à assistance électrique, en accord avec les capacités financières de la collectivité.

Cependant, l'action n°35 prévoit d'encourager les initiatives de locations de vélos en centre urbain et l'action n°46 pourra les encourager aux abords du littoral et des sites touristiques.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante d'autant que l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique rencontre un vif succès selon les observations des cyclistes reçues lors des permanences.

L'achèvement de la piste cyclable depuis l'entrée de ville de la pyrotechnie jusqu'à celle de Pin Roland, via l'avenue de la première armée Française, le centre-ville, le port, les Mouissèques et la corniche Tamaris

La cartographie de l'action n°30 prévoit le développement de l'itinéraire cité. Le schéma des aménagements cyclables viendra préciser les aménagements en concertation avec les communes et gestionnaires de voiries.

→ Projet non modifié

La réponse est jugée satisfaisante puisqu'elle réaffirme encore une fois cette volonté de favoriser un report modal vers les modes actifs, en l'occurrence le vélo, et que la mise en place du schéma directeur d'aménagements cyclables permettra d'identifier de manière précise l'offre cyclable sachant que les études pour les aménagements cyclables devront être systématiquement intégrées aux études d'aménagement des espaces publics. (Action N°26).

2.9.3 Concernant les aménagements routiers

La création d'un giratoire au carrefour de la RD16 et du chemin de Mauvéou

L'action n°18 « Compléter le maillage viaire primaire de l'agglomération » a pour sujet d'exposer les principaux aménagements qui ont une valeur stratégique à l'échelle de l'agglomération et ne vise pas l'exhaustivité. Les giratoires et aménagements de carrefour d'intérêt local ne sont pas cités.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante. Le schéma des infrastructures routières devra, pour être cohérent, tenir compte des évolutions de l'intensité du trafic.

La réalisation d'un carrefour fluide au Pont de Fabre avec l'élargissement des voiries de l'avenue Henri Guillaume et du chemin de Fabre à Gavet

L'action n°18 « Compléter le maillage viaire primaire de l'agglomération » a pour sujet d'exposer les principaux aménagements qui ont une valeur stratégique à l'échelle de l'agglomération et ne vise pas l'exhaustivité. Les giratoires et aménagements de carrefour d'intérêt local ne sont pas cités.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante. (idem ci-dessus)

La transformation et l'aménagement du carrefour du 8 mai 1945 en entrée de ville pour la fluidité de la circulation routière, avec la traversée des pistes cyclables, le passage du TCSP terrestre et la desserte du technopole de la mer

L'action n°18 mentionne « des projets de requalification de carrefours et intersections [...] autour de certaines entrées de ville (carrefour RD 18/RD559 à la Seyne [...]) » qui correspond au carrefour du 8 mai 1945. La zone fera l'objet d'une nécessaire reconfiguration pour articuler la circulation automobile avec l'aménagement des sites propres et des itinéraires cyclable. Sans entrer dans le détail, qui sera l'objet du schéma des infrastructures routières, la cartographie p.46 identifie la zone du centre-ville de La Seyne-sur-Mer comme un des 3 grands centres urbains de l'agglomération à apaiser, par le biais « du plan de circulation, de la requalification des boulevards, de traitement des carrefours... ».

➔ Projet non modifié

La prise en compte de cette zone, comme le souligne la réponse de TPM , figure dans l'action N°18. La réponse précise également la réalisation de ce projet de requalification de carrefours et intersections.

La réalisation de la voie nord de Berthe dans le calendrier du PRU

Le PDU n'a pas pour objectif de définir précisément tous les travaux de voirie à venir ; pour autant la partie Nord de ce projet de voirie est prévue à court terme en réalisation.

➔ Projet non modifié

Aucune remarque particulière, et la C.E prend acte .

La réalisation de la liaison routière entre l'avenue Robert Brun et la zone commerciale du quartier Quiez à Ollioules

→ Le document sera modifié en conséquence.

Aucune remarque particulière, et la C.E prend acte.

La transformation des quais Hoche, Saturnin Fabre et Gabriel Péri

La cartographie p.46 identifie la zone du centre-ville de La Seyne-sur-Mer comme un des 3 grands centres urbains de l'agglomération à apaiser, par le biais « du plan de circulation, de la requalification des boulevards, de traitement des carrefours... ». La transformation des quais cités rentre dans ce cadre.

→ Projet non modifié

La Commission prend acte que la transformation des quais précités est prise en compte. Au fur et à mesure de l'avancement des projets, des loupes sur secteurs faciliteraient leur compréhension.

La conception d'une signalétique incitative à l'usage des parkings publics

L'action n°22 « Définir une organisation et une tarification stratégique du stationnement qui optimise l'usage de l'offre » va dans ce sens et prévoit notamment « d'améliorer la lisibilité de l'offre en stationnement par la mise en place d'un système de jalonnement dynamique incitatif ».

Afin d'orienter au plus tôt les automobilistes vers l'offre de stationnement en ouvrage afin de diminuer le temps de recherche et le ralentissement du trafic que cela induit, un système d'information dynamique sur l'offre de stationnement disponible en parcs urbains et en P+R sera mis en place en priorité dans les 3 grands centres villes de l'agglomération (Toulon, La Seyne et Hyères).

Il pourra être couplé à un système d'informations susceptible de donner aux automobilistes en temps réel des informations concernant le nombre de places disponibles, les tarifs, le temps d'accès, l'offre de transport collectif à proximité de chaque parking..., le système de jalonnement dynamique sera constitué de panneaux à message variable situés le long des itinéraires d'accès au centre-ville, actualisés en permanence. »

Le plan de circulation communal pourra préciser les mesures à mettre en place pour matérialiser et rendre lisible ces itinéraires de contournement.

→ Projet non modifié

Les mesures annoncées dans l'action N°22 ne peuvent que conforter les ambitions de TPM pour optimiser le report modal. Toutes ces actions envisagées seront les garants de la réussite du projet.

La conception d'une signalétique incitative à l'utilisation des itinéraires de contournement du centre-ville pour les dessertes des quartiers Ouest et Sud, et de Saint Mandrier

L'action n°19 « Apaiser les centres villes par la mise en place de nouveaux plans de circulation et le réaménagement des grands axes urbains » prévoit pour La Seyne-sur-Mer l'aménagement d'un itinéraire facilitant l'évitement du centre-ville.

Le plan de circulation communal pourra préciser les mesures à mettre en place pour matérialiser et rendre lisible ces itinéraires de contournement.

→ Projet non modifié

L'aménagement d'un itinéraire facilitant l'évitement du centre-ville de la SEYNE SUR MER est clairement indiqué dans l'action N°19. Le plan de circulation communal pourra mettre en place une signalétique incitative en cohérence avec les guides d'aménagement des voiries.

L'élargissement et la sécurisation des voies de contournement du centre-ville et des voies de pénétration des quartiers ouest et sud.

Il s'agit à minima d'une requalification d'envergure voire d'une création de voirie en partie, d'intérêt stratégique pour l'organisation de la mobilité du centre-ville de la Seyne. L'action n°19 précise l'aménagement d'un itinéraire facilitant l'évitement du centre-ville de La Seyne-sur-Mer.

→ Projet non modifié

L'évitement du centre-ville de la SEYNE SUR MER avec les aménagements indispensables sont inscrits dans l'action N°19, et n'exclut pas l'attractivité d'un centre-ville. L'enjeu d'apaiser les centres-villes par la mise en place de nouveaux plans de circulation et de réaménagement des grands axes urbains est, en effet , stratégique. Il est primordial que les groupes de travail vérifient la cohérence des projets.

La mise en œuvre du programme de rénovation de la corniche Tamaris

La corniche de Tamaris est mentionnée dans les projets de requalification de voirie de l'action n°19.

→ Projet non modifié

La corniche de Tamaris est mentionnée dans l'action N°18.

La mise en œuvre de la traversée du port et de la liaison du centre-ville aux quartiers du site des chantiers navals

L'action n°19 prévoit d'apaiser les centres villes dont notamment la traversée du port et de la liaison du centre-ville de La Seyne-sur-Mer.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante au vu de l'action N°19 développée ci-dessus.**L'achèvement de la liaison RD26 – RD559**

L'action n°18 « Compléter le maillage viaire primaire de l'agglomération » ainsi que sa cartographie p.46 mentionne « la mise à 2x2 voies complètes de la RD 26 jusqu'au rond-point du 11 Novembre 1918 ».

➔ Projet non modifié

L'achèvement de la liaison RD 26/RD 559 est prévue dans l'action N°18 (projet de requalification de voiries, de carrefours et d'intersections. Réponse jugée satisfaisante.

Six Fours les Plages

Avis réputé favorable.

Toulon

Avis favorable.

La Valette du Var

Avis favorable.

SCoT Provence Méditerranée

Avis favorable.

Département du Var

Avis favorable.

Région PACA

Avis favorable qui reprend en substance les grands objectifs du PDU en précisant cependant que « l'approbation de ce PDU par la Région est assortie d'observations sur l'aménagement à 2 fois 3 voies de l'A57, sur les demandes d'amélioration de la desserte ferroviaire de l'agglomération, et sur le souhait que la Région soit associée sur l'ensemble des sujets traitants la réorganisation des réseaux de transport notamment les réseaux Varlib et Mistral ainsi que l'intermodalité avec le rabattement sur les pôles d'échanges »

En ce qui concerne l'élargissement de l'A57, la Région précise que cet aménagement « doit être bien maîtrisé pour éviter que la circulation automobile ne soit favorisée et ainsi augmentée, ce qui s'est déjà produit sur des aménagements de ce type avec une

augmentation importante de la congestion et de la pollution, soit l'effet contraire recherché »

Comme la Région le mentionne plus en amont, le projet d'élargissement prévoit la création d'un couloir de Bus sur la bande d'arrêt d'urgence pour améliorer la vitesse de circulation des bus et des cars. Ce couloir rendra les temps de parcours TC compétitifs. De plus, la création de l'arrêt autoroutier renforcera la connexion entre les réseaux de transports publics et de la halte ferroviaire de Sainte Musse, tout en favorisant le report modal.

® Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Cf point N°5 – P.V de Synthèse.

En ce qui concerne l'amélioration du service ferroviaire, la Région précise qu'en complément des travaux évoqués sur l'aire toulonnaise, la région a inscrit au CPER différentes opérations techniques, visant à renforcer la fiabilité et la sécurité des circulations ferroviaires (notamment la création d'IPCS et l'expérimentation de l'ERTMS niveau 2). Ces projets sont essentiels pour améliorer les conditions d'exploitation et surtout envisager d'augmenter la part modale du ferroviaire. Les coûts de ces aménagements nécessitent un partenariat financier solide.

→ Le document sera corrigé en conséquence

Réponse jugée satisfaisante.

En ce qui concerne l'annexe Accessibilité « des erreurs de transcription dans la reprise des éléments de l'Agenda Programmé d'accessibilité adopté par la Région et qui porte principalement sur les réseaux TER et LER. »

→ Le document sera corrigé en conséquence

Réponse jugée satisfaisante.

Analyse des réponses – Services de l'Etat Préfet du Département

Avis favorable tout en invitant à tenir compte de remarques et préconisations

L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité, de facilités d'accès et la protection de l'environnement et de la santé (page 1 de l'avis)

Les objectifs du SRCAE : Le PDU fonde son calcul sur l'atteinte des "objectifs régionaux" définis dans le SRCAE (p. 219 et 220 : -21% de consommations énergétiques pour le secteur des transports à horizon 2030, - 23% de GES pour le secteur des transports à horizon 2030) mais pas sur les "objectifs territorialisés" (fiche SRCAE TPM de 2014 p.4 : - 35% de GES, - 25% de consommation énergétique.

Les fiches territorialisées du SRCAE n'étant pas opposables, il a été décidé de s'appuyer sur les objectifs régionaux et ceux d'autant plus, que les objectifs régionaux concernant les émissions de GES et de consommations d'énergie finale n'ont pas été territorialisés. En effet, l'ensemble des fiches territorialisées des EPCI de la région PACA présentent les mêmes objectifs. Comme il l'est précisé dans le tableau ci-dessous extrait des fiches territorialisées, ce sont bien les objectifs régionaux du SRCAE.

Les objectifs affichés de -25% de consommations d'énergie et de -35% de GES sont les objectifs régionaux à atteindre concernant l'ensemble des secteurs et pas uniquement le secteur des transports. Cela comprend également le secteur résidentiel, le secteur tertiaire, l'agriculture, l'industrie.

Pour le secteur des transports, les objectifs affichés dans le SRCAE sont bien une diminution de 21% des consommations énergétiques (cf. tableau ci-dessous) et une diminution de 23% des GES comme inscrits dans le PDU.

➔ Projet non modifié

La commission retient que TPM se fixe comme objectifs une diminution de 21% des consommations énergétiques et de 23% des GES.

Les objectifs du PPA : affiner les hypothèses et les explications présentées

L'évaluation environnementale du PDU de TPM précise l'ensemble des données qui ont été utilisés pour l'évaluation quantitative : « La modélisation vise à produire une estimation de la quantité de polluants de l'air associée aux trafics routiers sur le périmètre de TPM et elle a été réalisée sur la base :

- De l'inventaire des émissions de polluants de l'air de 2007 élaboré par Air PACA avec le modèle MOTCAT pour l'année 2007, qui est l'année de référence pour le PPA,
- Des données de trafic routier sur le territoire de TPM en 2007 qui permettent de déduire les kilomètres roulés par les véhicules légers (VL) et les poids lourds (PL) pour l'année 2007,
- Des données de mobilités issues de l'Enquête Ménages Déplacements de l'Aire toulonnaise de 2008 dont sont notamment issues des parts modales et le poids de la voiture individuelle,

- Des données sur le parc automobile roulant (données CITEPA 2014)
- Des ambitions du projet PDU, notamment en termes de réduction de l'usage de la voiture individuelle,
- Du scénario d'évolution démographique préférentiel envisagé dans le cadre de la révision du SCoT Provence Méditerranée

Afin de distinguer l'impact des actions du PDU de TPM sur les émissions de polluants de l'air de celui de la modernisation des véhicules nouvellement mis en circulation, le calcul des émissions de polluants en 2025 a été réalisé avec une composition constante du parc roulant. »

La méthode de calcul pour atteindre les objectifs du PPA et du SRCAE s'attache à évaluer la diminution du trafic automobile à travers essentiellement le volume de kilomètres roulés évités. Il s'agit de la seule variable pouvant faire l'objet d'un croisement entre les données de l'EMD (qui ne concernent que les ménages), et notamment la connaissance des parts modales, et les données de trafic routier qui permettent de déduire le volume de kilomètres roulés par les véhicules légers sur la zone PDU.

Le trafic lié aux poids lourds est supposé constant, du fait d'une part du manque de données locales sur les modalités de ce trafic, et d'autre part sur le manque de visibilité sur les conséquences directes du PDU sur ce type de trafic.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Cf point N°4 - Synthèse.

Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine (pages 1-2 de l'avis)

L'accès des personnes défavorisées aux transports (gamme tarifaire).

Le PDU n'évoque pas la gamme tarifaire du réseau de transport collectif. Les tarifs sociaux prévus....

La gamme tarifaire a été jugée lisible, cohérente et particulièrement attractive car le réseau Mistral figure parmi les réseaux les moins chers de France. Même le PDU traite de tarification à travers l'action n° 10 qui vise à améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable complète pour une tarification combinée et à faciliter les modalités de paiement, il n'a pas vocation à rappeler les textes de loi qui s'appliquent sur la construction même de la gamme tarifaire.

Il n'évoque pas non plus la convention qui lie le Conseil Départemental du Var, Pôle Emploi, et TPM pour favoriser l'accès aux transports aux personnes en situation de recherche d'emplois, par exemple.

C'est pour ces raisons que la gamme tarifaire des réseaux de transports collectifs n'a pas été abordée dans le PDU.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Cf point N°10 – Synthèse

Les démarches menées en matière d'accessibilité PMR.

Le PDU pourrait soit imposer l'élaboration de PAVE ou sa prise en compte lors de l'élaboration des documents d'urbanisme et inciter à mener les travaux de mise en accessibilité en priorité aux abords des gares et pôles de correspondance afin de soutenir l'action 14, soit l'envisager de manière intercommunale.

TPM doit être moteur et jouer un rôle d'animation et de support auprès des communes, mais les PAVE sont encore du ressort des communes qui, par la loi, ont une obligation réglementaire pour leur élaboration. D'autre part, TPM participe déjà au renouvellement de la mise en accessibilité des arrêts de bus, en versant une aide financière sous forme de fond de concours auprès des communes.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements (pages 2-3 de l'avis)

Il est nécessaire que le PDU :

Prévoit en référence à l'article L1214-2 du code des transports, d'organiser un suivi des accidents impliquant un piéton ou un cycliste,... Il serait judicieux de géo référencer les lieux des accidents pour permettre de mener des actions ciblées

Dans le cadre de la mise en œuvre, le PDU propose la mise en place d'un observatoire des déplacements comprenant une partie sur le suivi de l'accidentologie sur le territoire. Le contenu précis de cet observatoire est en cours d'élaboration . Il pourrait entre autre intégrer du géo référencement sur certaines thématiques (stationnement, accidentologie,...)

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante d'autant plus que l' observatoire des déplacements (suivi de l'accidentologie) pourra travailler sur les données de l'accidentologie répertoriée par les services de Police et de Gendarmerie. A noter que la commission a précisé pour le point 14 « que l'observatoire des déplacements (suivi accidentologie), une fois créé, devra être très vigilant. (cf réponse TPM aux PPA point 3.1.3) . (cf réserve 3)

La commission note une fois encore l'obligation absolue de créer cet observatoire ou d'un département de l'observatoire de la mobilité.

Intègre les problématiques liées au franchissement des passages à niveau (cf. plan d'actions national pour la sécurité aux passages à niveau du 1er Juillet 2014).

Sur le ressort territorial de Toulon Provence Méditerranée, aucun passage à niveau n'est référencé dans le plan d'actions national pour la sécurité aux passages à niveau du 1er Juillet 2014.

Cependant, le PDU intègre la problématique des passages à niveaux dans l'action n°18 concernant le passage à niveau de La Crau en proposant la réalisation d'un contournement, ainsi que dans l'action n°13 concernant le passage à niveau

d'Hyères en proposant l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal d'entrée d'agglomération dans lequel la question du passage à niveau sera traitée.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante. La problématique des passages à niveaux pourrait être intégrée également dans le suivi de l'accidentologie précité.

Vise un objectif de diminution du nombre de tués sur les routes, cohérent avec celui fixé à l'échelle nationale (diminution par 2 du nombre de tués sur les routes à l'horizon 2024).

L'ensemble des actions du PDU vise à une diminution de l'accidentologie et du nombre de tués sur les routes. L'objectif national de diminution par 2 du nombre de tués sera rappelé dans l'orientation n°2 du projet PDU.

→ Le document sera corrigé en conséquence

Réponse jugée satisfaisante.

Fasse référence au plan d'action interministériel en faveur de la sécurité routière présenté le 26 Janvier 2015 par le ministre de l'intérieur (26 mesures)

Rappelle les priorités nationales déclinées dans le Var : les deux roues motorisés, les jeunes, l'alcool et les stupéfiants, les seniors, en plus du futur plan de modération des vitesses

Ces deux points pourraient être rajoutés à l'état initial de l'environnement et au diagnostic dans la partie concernant l'accidentologie.

→ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

La diminution du trafic (page 3 de l'avis)

Il paraît nécessaire que le PDU apporte des précisions sur les hypothèses de base du calcul (nombre de déplacements quotidiens, projection sur 2025,...). Sur ce point il est important de souligner que la croissance démographique des territoires limitrophes de TPM génère des déplacements liés notamment aux motifs obligés (travail, études) qui pèsent sur la demande de transport interne à TPM.

La situation démographique de 2015 :

Elle est calculée à partir des données du recensement sur la population des ménages en appliquant entre 2011 et 2015 le taux de croissance annuel moyen constaté sur la période 2006-2011 sur la zone PDU.

Hypothèse démographique pour 2025 et calcul du gain pour le scénario PDU 2025 :

La projection du volume de déplacements à 2025 se base sur l'hypothèse prospective d'une croissance démographique de +0.3%/an entre la situation 2015 et le scénario PDU 2025. Cette croissance est appliquée au volume de déplacements en supposant une mobilité (nombre de déplacements par personne) constante.

Utilisation des données de l'EMD pour les déplacements d'échanges et de transit :

L'EMD a permis d'intégrer une partie du trafic de transit et d'échanges en ajoutant aux déplacements internes à l'agglomération les déplacements entrants et sortant, ainsi que les déplacements entre l'Ouest (Sud Sainte Baume) et l'Est (Vallée du Gapeau, Méditerranée Porte des Maures) effectués par les habitants de l'aire toulonnaise. Ces déplacements, s'ils sont en nombres relativement peu nombreux par rapport aux déplacements internes représentent des volumes kilométriques plus importants. La complémentarité entre les modes de transports urbains et interurbains constitue un objectif important dans le projet du PDU, un report modal est attendu sur ce type de déplacements.

La croissance du volume de ces déplacements a été calculée sur la même base que les déplacements internes à TPM, à savoir + 0,3%/an.

Utilisation des données de trafic :

L'état initial du trafic est issu du modèle de trafic 2011 d'Air PACA, actualisé à 2014 à partir des comptages recueillis ou des évolutions nationales de trafic. Sur les 10 000 brins modélisés sur le territoire de TPM, l'évolution des distances parcourues par les véhicules automobiles est de +0.5 % entre l'année 2007 et 2014. A l'année d'échéance du PDU, soit 2025, sans la mise en place d'action, l'augmentation de trafic est supposée en lien avec l'évolution de la population (+0.3%/an).

Calcul des gains du scénario PDU l'horizon 2025

Les objectifs de diminution de part modale de la voiture appliqués aux déplacements des véhicules légers se déroulant sur le territoire de l'agglomération (internes, échanges, transit) aboutissent à une diminution de -19,5% par rapport à la situation 2025 fil de l'eau (données EMD).

Cette diminution appliquée au trafic annuel des véhicules légers (via la modélisation du réseau routier et des données de trafic) abouti à une diminution de 663 millions de km parcourus. L'objectif de report modal appliqué à l'ensemble des distances parcourues en véhicules légers pendant l'année correspond à une réduction de 19.1% du total des distances parcourues sur la zone du PDU (trafic poids lourds estimé constant).

C'est à partir de cette diminution de km roulés que sont calculés les gains en termes d'émissions de polluants, de CO2 et de consommation énergétique à l'horizon PDU.

➔ **Projet non modifié**

Cette réponse est jugée globalement satisfaisante et atteste de la volonté de TPM de s'appuyer sur des chiffres cohérents. Il est dommage que ces explications n'aient pas figuré dans le diagnostic qui pourrait être complété en ce sens.

La commission considère également qu'une nouvelle enquête sur la mobilité doit être effectuée.

Cf remarques générales – chiffres 2008

Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied

Le développement de la marche à pied (page 4 de l'avis)

La portée, la localisation, les priorités et la planification des aménagements ne sont pas précisés. De même des objectifs par commune en termes de création de nombre de zones trente, de zones de rencontre ou d'aires piétonnes sont nécessaires.

Le PDU ne s'est pas donné pour vocation de définir précisément la localisation, le nombre de zones apaisées à développer mais s'est efforcé de dicter les grands principes. C'est dans ce cadre qu'il a été proposé une carte des principales centralités du territoire afin de prioriser dans ces secteurs le développement des zones apaisées, la mise en place de signalétique piétonne et cyclable adéquate, la création de cartes de temps piéton,...

Concernant les objectifs chiffrés de zones apaisées, c'est un indicateur qui ne présente que peu d'intérêt. L'important n'est pas le nombre de zones apaisées mais la surface qu'elles occupent et la qualité de leurs aménagements. L'enjeu est d'aller vers des zones apaisées de plus en plus élargies et non morcelées comme cela est souvent le cas actuellement. Envisager un objectif chiffré de surface de zones apaisées n'apparaît pas non plus réaliste.

Les outils de mise en œuvre du PDU et notamment le schéma des infrastructures routières ainsi que le schéma directeur cyclable apporteront un éclairage plus fin sur les lieux de déploiement des zones apaisées, et l'observatoire du PDU suivra ces évolutions.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Le développement de la bicyclette (pages 4-5 de l'avis)

Concernant ces principes d'actions, il pourrait être intéressant de préciser la capacité moyenne des abris et des garages à vélo afin de faciliter les réflexions quant à leur dimensionnement et leurs implantations.

Il apparaît difficile de définir une capacité moyenne des abris et des garages à vélo tant les situations et les besoins peuvent être disparates. Un campus de 5000 étudiants n'aura pas les mêmes besoins qu'un campus de 1 000 étudiants, idem pour les gares, établissements scolaires,... Ainsi, définir une moyenne n'apporterait que peu d'intérêts.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Préciser les objectifs de création de stationnement dans les quartiers où les logements sont dépourvus de local à vélo, sachant que l'absence de possibilité de stationnement au plus près du domicile constitue un véritable frein à la pratique du vélo (et qu'à ce titre un diagnostic des centres urbains de l'agglomération paraît indispensable).

Comme il l'est souligné dans la remarque précédente, préciser des objectifs de création de stationnement dans les quartiers nécessite un diagnostic des centres urbains concernant les besoins en matière de stationnement des vélos. A ce jour, ce diagnostic n'a pas été fait et le PDU ne peut donc que proposer des principes et non des objectifs chiffrés.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Prévoir un audit des 247 km de bandes et pistes cyclables existantes pour vérifier si leurs caractéristiques techniques répondent correctement aux besoins des cyclistes

Le PDU dans l'action n°26 précise les grands principes qui guideront l'élaboration du schéma directeur des aménagements cyclables. L'entretien des aménagements existants pour maintenir un niveau de qualité d'infrastructure attractif a été inscrit.

Le guide d'aménagement des voiries permettra également de fixer des règles d'aménagements des voies cyclables répondant correctement aux besoins des cyclistes.

➔ Projet non modifié

En effet, l'attractivité, le confort, la cohérence, les continuités et la sécurité des usagers notamment en termes de largeur, sont de nombreux points sur lesquels il faut veiller particulièrement lors de l'élaboration du schéma directeur des aménagements cyclables. Le guide d'aménagement des voiries permettra également de fixer des règles d'aménagements des voies cyclables répondant correctement aux besoins des cyclistes.

Au vu de la volonté affirmée de TPM de promouvoir le vélo, la réponse est jugée satisfaisante.

Définir le réseau hiérarchisé cyclable (structurant/secondaire) évoqué à l'action 26.

Ce travail sera réalisé dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur des aménagements cyclables

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Veiller à ce que la matérialisation des entrées en zone 30 et de rencontre ne se limite pas à un panneau de signalisation verticale et la mise en place de "coussins berlinois" ou de "plateaux traversants"...

Le PDU exprime cette volonté de mieux aménager et signaler les zones apaisées. Le paragraphe 3 de l'action n°30 précise cette ambition : "la qualité des aménagements urbains devra être la première "signalétique" des zones de circulations apaisées.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Rappeler à toutes fins utiles, au regard de la cartographie relative au réseau cyclable projeté, que la création du projet de piste cyclable à St-Mandrier, reliant le port de Pin Rolland,..., en traversant le parc à hydrocarbure du Lazaret n'est pas compatible avec les lieux...

La carte évoque des principes de liaisons cyclables à promouvoir. Elle ne détermine pas les tracés exacts de ces liaisons. Elle définit simplement le principe d'une liaison cyclable entre Pin Rolland et le centre-ville de Saint-Mandrier. C'est le schéma directeur des aménagements cyclables qui déterminera le tracé de cette liaison cyclable, en respectant les contraintes réglementaires liées au site du Lazaret.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante si effectivement, sont étudiés de manière objective les avantages et inconvénients d'une piste cyclable à ST MANDRIER, reliant le port de Pin Rolland à l'anse du Creux St Georges par le littoral, en traversant le parc à hydrocarbure du Lazaret.

CF Point N°17 – Synthèse

Preciser le soutien aux initiatives locales de promotion du vélo.

Des initiatives locales pour la promotion du vélo ont émergé au cours des dernières années sur l'agglomération. C'est le cas, par exemple, de l'association Pharmacycles à Toulon qui accompagne les usagers dans la réparation de leur vélo.

TPM souhaite encourager cette intelligence locale par un soutien technique et/ou financier dont les modalités seront définies dans le schéma directeur des aménagements cyclables.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Le développement des transports collectifs (pages 5-6 de l'avis)

Volet transport urbain (page 6 de l'avis)

Les éléments de diagnostic, en particulier le réseau Mistral, auraient pu être approfondis pour appréhender l'état actuel du niveau de performance du réseau...

Ainsi, même si dans le cadre d'un PDU cela n'est pas exigé, des précisions mériteraient d'être données sur l'offre kilométrique actuelle,...

Les principales données transports sont publiées chaque année, dans l'annuaire des transports urbains de province, disponibles en téléchargement gratuit via le site internet du CEREMA.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante mais ces précisions auraient pu être utiles pour une meilleure compréhension.

Volet ferroviaire (page 6 de l'avis)

Il convient de bien distinguer dans le PDU les différents horizons, tout en préservant la faisabilité pour les aménagements projetés. Certaines cartes présentent des

aménagements qui seront réalisable à un horizon de mise en œuvre qui dépasse celui du PDU (cf. la halte de l'Escaillon par exemple)

Même si les échéances de ces projets ne sont pas affinées en 2016, des précisions peuvent être apportées dans le PDU en distinguant les projets susceptibles de voir le jour dans le temps du PDU et les projets dépassant l'horizon PDU. Concernant la halte de l'Escaillon, il est souhaité de voir apparaître sa réalisation à l'horizon du PDU, les études de cette gare étant inscrites au CPER 2015-2025 avec le traitement du nœud toulonnais.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

L'amélioration de l'usage du réseau principal (pages 6-7-8 de l'avis)

Résumé non technique (pages 6-7 de l'avis)

En page 16,... Il serait utile de préciser néanmoins que sa gestion depuis août 2016 est assuré par un opérateur privé agissant pour le compte de l'Etat.

Cette précision n'apporte pas de plus-value à l'objectif de traiter cette portion d'autoroute comme une autoroute urbaine (vitesse de circulation plus modérée) afin de limiter les nuisances sur les populations résidants à proximité et ce d'autant plus dans un résumé non technique.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Sur l'incidence du projet de mise à 2 fois 3 voies quant à la ressource en eau,... Le bilan sera donc positif sur la ressource en eau.

Sur l'incidence du projet de mise à 2 fois 3 voies quant au bruit... Nous tenons à rappeler que le projet sera accompagné d'un important programme de protections acoustiques...

Le rapport environnemental pourra être modifié en ce sens.

→ Le document sera corrigé en conséquence.

Réponse jugée satisfaisante.

Les actions (pages 7-8 de l'avis)

Les principes de hiérarchisation des réseaux autoroutiers et routiers appellent deux observations : la cartographie doit distinguer le réseau routier départemental du réseau routier communautaire, et la vocation de l'autoroute doit être préservée pour assurer la grande accessibilité du territoire

Concernant la cartographie, il a été décidé de faire fi des différents gestionnaires de voiries afin d'avoir une vision globale et non cloisonné du réseau routier de l'agglomération et ceux d'autant plus que les gestionnaires de voiries pourraient être amené à évoluer au cours des prochaines années.

Concernant la vocation de l'autoroute, le PDU ne la remet pas en cause. Il est

envisagé que sur la partie urbaine de l'autoroute, ou une part importante de la population est soumise aux nuisances sonores et à la pollution de l'air, une diminution des vitesses de circulation soit envisagée. Cela permettrait de fluidifier la circulation, de diminuer les nuisances sonores, de diminuer l'accidentologie et diminuer la pollution de l'air.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

La finalisation de l'aménagement autoroutier.

Le PDU doit indiquer qu'un aménagement transitoire de la chaussée Sud de l'A57 sera réalisé entre les carrefours...

Le PDU n'a pas vocation à citer les aménagements transitoires mais à afficher sa volonté de voir se concrétiser l'élargissement permanent à 2 fois trois voies de l'A57. Cette information sera néanmoins précisée dans projet PDU.

→ Le document sera corrigé en conséquence.

Réponse jugée satisfaisante sachant que le public s'est montré parfois inquiet quant au déroulement des travaux envisagés sur l'A57.

L'Etat doit être mentionné dans les pilotes de l'action n°17 en tant que gestionnaire de l'A570 et en tant qu'autorité concédante de la Société Escota.

→ Le document sera corrigé en conséquence.

Avis favorable.

La société Escota est identifiée à plusieurs reprises comme "financier" dans les évaluations financières des actions du PDU,..., sans que la part correspondant au financement total ne soit précisée. Or la société concessionnaire participe assez rarement directement au financement...sans demander compensation à l'Etat ou aux collectivités demandereses.

Le compte de déplacements du PDU ne définit pas les "financeurs". Il détermine le coût de chaque action en matière d'investissement et de fonctionnement et identifie les pilotes et partenaires techniques.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Le réaménagement des grands axes urbains : Le PDU limite aux villes de Toulon, Hyères et la Seyne-sur-Mer le soin de définir des plans de circulation visant à faire des centres villes des lieux d'ancrage plutôt que de passage.

Le PDU ne limite pas les plans de circulation à ces trois communes. Des plans de circulations peuvent être réalisés en dehors de ces trois centres urbains. Le PDU a

voulu afficher la priorité à donner à ces trois grands centres urbains pour lesquels les enjeux sont conséquents en matière de mobilité et de cadre de vie. Concernant les autres polarités, des aménagements et des plans de circulation ont déjà été réalisés récemment pour pacifier les centres villes.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante, la réalisation de fiches synthétiques par bassin de vie est nécessaire.

Cf -remarques dossier

Concernant le compte de déplacement (page 8 de l'avis)

Dans le tableau en page 4, ESCOTA doit figurer comme pilote de l'action n°17. En revanche, elle n'est pas partie prenante sur les actions 15 et 16 (pour rappel sur ces sujets Escota agit sur consigne de l'Etat).

Escota figurera comme pilote de l'action n°17. Pour les actions 15 et 16, même si Escota agit sur consigne de l'Etat, il semble intéressant de les faire participer à la démarche en tant qu'exploitant du réseau.

➔ Le document sera corrigé en conséquence.

Avis favorable.

L'organisation du stationnement sur la voirie et les parcs publics de stationnement (page 9 de l'avis)

La contrainte actuelle de stationnement mérite un examen attentif ainsi que les trois demandes de stationnement dont les intérêts divergent (résidents, pendulaires, visiteurs). Les objectifs chiffrés de diminution de places de stationnement devront être précisés. Sur ce dernier point l'indicateur relatif au nombre de places situées à 300 mètres d'une LHNS, apparaît peu pertinent pour mesurer la mise en œuvre de cette action, d'autant que le PDU n'a pas fait d'analyse du nombre actuel de places de stationnement en voirie, y compris dans ces corridors.

Le PDU fixe les grands principes en matière de stationnement. Dans les outils de mise en œuvre, il a été inscrit la réalisation d'un observatoire du stationnement qui permettra de doter l'agglomération d'un recensement exhaustif des capacités de stationnement. Cet observatoire offrira les éléments nécessaires pour mieux appréhender les besoins des différents usagers et construire une politique de stationnement cohérente à l'échelle de l'agglomération. Il permettra également de définir les objectifs chiffrés de diminution de places de stationnement.

Etant donné que l'objectif est de diminuer le nombre de places de stationnement dans les secteurs bien desservis par les transports en commun, à savoir dans un rayon de 300 mètres des LHNS, l'indicateur relatif au nombre de places situées dans un rayon de 300 mètres autour des LHNS apparaît pertinent. Comme pour l'ensemble des indicateurs du PDU, un "état 0" sera réalisé dès l'approbation et des mesures seront ensuite réalisées régulièrement dans le cadre de l'observatoire et

permettront de suivre l'évolution au cours des prochaines années et ainsi de mesurer la diminution du nombre de places.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante vu la mise en place d'indicateurs pour suivre l'évolution du nombre de places de stationnement tout en restant cohérent avec les besoins des usagers.

Il conviendrait à ce titre que l'observatoire du stationnement du PDU anticipe les changements qui se profilent et incite à conduire une réelle réflexion sur les principes de la future organisation tarifaire et la répartition tarifaire et de la répartition des recettes entre les acteurs concernés (communes et TPM) ainsi que sur les principes d'organisation de la future exploitation...

L'observatoire offrira les éléments nécessaires pour mieux appréhender les besoins des différents usagers et construire une politique de stationnement cohérente à l'échelle de l'agglomération. Cette politique de stationnement pourra intégrer l'organisation tarifaire, l'organisation de la future exploitation, la répartition des recettes,... même si les communes sont encore les gestionnaires des problématiques liées à la voirie ou au stationnement.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Cf Point N°10 – Synthèse

L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales (pages 9-10 de l'avis) :

Concernant l'accueil des PL, le PDU prévoit 15 millions d'euros,... Ces actions n'appellent pas de remarque à ce stade et au vu des éléments présentés.

L'action n°25 est pertinente et doit s'articuler avec le projet de développement du port de commerce de Toulon. La création d'une zone de service aux PL est nécessaire. Des précisions sur le nouvel accès routier, sa compatibilité avec le PPRT du site militaire et le montant de 15 millions d'euros devront être apportées.

Ces deux paragraphes évoquent l'action n°25 et les demandes sont contradictoires. Le premier dit que l'action n'appelle pas de remarques tandis que l'autre paragraphe demande des précisions. En tout état de cause, des précisions ne peuvent pas être apportées à ce stade des réflexions, mais au niveau du projet à mener, sur la durée du PDU.

➔ Projet non modifié

Dans le chapitre « critique du dossier », ce point a été soulevé. La réponse du Maître d'ouvrage est reprise ci-dessous ainsi que notre réponse.

Les enjeux liés aux flux des marchandises et à la logistique urbaine en général ont été traités lors de la révision du PDU : deux ateliers spécifiques sur la « logistique décarbonée » ont été organisés par TPM. Les transporteurs, les acteurs économiques, les fonctionnaires en charge de développement économiques ont ainsi pu échanger sur ces sujets, et constater leurs complexités.

La mise en place d'un groupe de travail dédié est la première des mesures nécessaire qui est ressortie de ces ateliers : la multiplicité des acteurs, les contraintes propres à chacun, les impacts forts sur le quotidien des entreprises et de la population imposent à la collectivité une vision claire et pragmatique des choix à venir.

C'est donc un choix de la collectivité de ne pas porter la réalisation de plateformes logistiques dans son projet. Cette action ne présente pas aujourd'hui le niveau de maturation nécessaire au regard des 10 années à venir. Il n'est donc pas raisonnable de l'afficher tout en sachant qu'elles ne seront pas réalisées dans les 10 ans à venir.

Le PDU fera cependant l'objet d'une évaluation à mi-parcours et la question de la gestion du flux des marchandises se posera à nouveau à la lumière des nouvelles réflexions menées entres autres par le groupe de travail livraison et marchandises.

La commission considère cette réponse courageuse et franche mais prend acte du principe de l'évaluation à mis parcours qui devra être précisée.

Le PDU mérite d'être complété sur l'amélioration du stationnement PL dans les zones d'activités.

L'action n°24 liste des pistes de solutions disponibles connues. L'état des lieux et l'identification des zones de projet sont à préciser.

Le PDU évoque les principes qui seront affinés par des études qui n'ont pas encore été réalisées à ce jour.

➔ Projet non modifié

Voir ci-dessus.

Il serait opportun que le projet de PDU intègre des éléments d'un diagnostic sur les transports de marchandises.

Le PDU évoque des grands principes et renvoie à un groupe de travail le soin de traiter cette thématique, et l'absence de données concernant le transport de marchandises ne nous permet pas de formuler un diagnostic de la situation actuelle. L'utilisation d'un outil comme « Freturb » est également envisagée.

➔ Projet non modifié

Avis favorable en tenant compte des éléments de réponse ci-dessus.

L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité... (Pages 10 et 11 de l'avis)

Il conviendra sur ce point [concernant les règles fiscales s'appliquant aux employeurs] de compléter les informations législatives présentées à la page 18 du plan d'actions du PDU

Le plan d'action du PDU n'a pas pour vocation de préciser à ce niveau de détail les modalités d'accompagnement de TPM pour l'élaboration des PDE/PDIE, mais l'information législative pourra effectivement constituer une des formes que prendra cet accompagnement.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Pour concrétiser cette dernière action [fiche 35 sur le covoiturage spontané et l'auto partage], une cartographie présentant les aires de covoiturages existantes et projetées, les entreprises de plus de 100 salariés et les lieux générateurs de flux estivaux (camping, résidences, etc) serait opportune pour définir les secteurs dans lesquels il conviendrait d'installer aux abords des voies publiques ou privées des bornes de covoiturage.

L'organisation des expérimentations telle que le covoiturage spontané ne concerneront par définition qu'un nombre limité de site, et donc le recensement des entreprises de plus de 100 salariés, des camping, résidences, etc. n'apparaît pas pertinent pour une action de type expérimentation. En revanche si l'expérimentation, dont les modalités ne sont pas encore définies, s'avérerait concluante, une étude plus fine des sites potentiels pourra venir aiguiller le déploiement de ce dispositif.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements (page 11 de l'avis)

Dans le but de favoriser l'intermodalité, le PDU préconise de façon très pertinente d'étendre un système billettique interopérable des réseaux de transport en commun Mistral et TER à Varlib (puis au futur réseau de transport urbain de Sud Sainte Baume), compatible avec l'usage des parkings-relais et parkings vélos sécurisés.

En effet, ce travail est déjà en cours avec les différents partenaires, une carte « ZOU » étendue est en cours de réflexion.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante. La C.E prend acte de la réflexion menée pour la carte « ZOU »

Cf Point N°10 – Synthèse

La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables (page 11 de l'avis)

Il paraît opportun que le PDU (fiche action n°36) :

Rappelle les mesures existantes et incitatives liées à l'achat de véhicules électriques (notamment le bonus-malus écologique, l'exonération de taxe sur les véhicules de société)

Ces informations peuvent effectivement être incitative mais le PDU de par sa forme n'est pas le support privilégié pour communiquer auprès du grand public sur ces mesures, mais a d'abord pour finalité de formaliser la politique de mobilité portées par les acteurs institutionnels qui sont en mesure d'intervenir sur l'organisation de celle-ci.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Explique sur quelle base de calcul a été fixé l'objectif de création de 150 bornes de charge électriques et quelle est la politique d'électromobilité portée par le PDU en ce qui concerne la stratégie de localisation des bornes notamment,

Cet objectif chiffré n'est pas le résultat mathématique d'un calcul particulier mais plutôt la formalisation d'un objectif de développer significativement la présence de station de recharge sur le territoire de l'agglomération, en l'occurrence en multipliant par 4 le nombre de prises disponibles (actuellement 95 prises + 300 prises à l'horizon PDU) et en privilégiant les prises à charge rapide. La fiche action précise les emplacements à privilégier :

« Elles devront être installées sur des sites stratégiques afin d'augmenter leur visibilité, de faciliter les recharges pour les usagers, et de diminuer les nuisances atmosphériques et sonores de la circulation automobiles :

- les zones de stationnement sur voiries dans les centres villes
- les parcs de stationnements en ouvrages
- les sites touristiques majeurs
- les zones d'activités économiques
- les parkings relais et les pôles d'échanges multimodaux

[...]

L'ensemble des parkings en ouvrage et des parkings-relais devront également être équipés de bornes de recharges électriques à l'horizon 2025. »

C'est pourquoi nous avons d'ores et déjà pré-équipés un certain nombre d'infrastructures comme, par exemple, le P+R des Portes d'Ollioules et de Toulon en fourreaux électriques : la collectivité met en œuvre les moyens permettant le

développement de ces nouvelles formes de mobilité, les futurs opérateurs n'auront plus qu'à déployer leurs services.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante notamment sur la volonté d'inciter l'usage des véhicules électriques.

Rappelle les enjeux organisationnels du développement qui sont propres à la politique d'électromobilité, à savoir que ce sont les communes qui, par défaut, sont en charge de la création, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures de recharge des véhicules électriques et que cette compétence peut être transférée aux autorités organisatrice de mobilité notamment,

La fiche action n'est pas l'endroit privilégié pour souligner la fragmentation des compétences, dans la politique d'électromobilité comme dans la gestion du réseau viaire, mais elle vise à fixer un cap commun que l'ensemble des acteurs compétent doivent poursuivre.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Souligne que la mise en œuvre d'un réseau de bornes de recharges ne s'arrête pas à l'implantation des infrastructures. Il est en effet nécessaire dans le temps de s'assurer de leur entretien (remise en service rapide en cas de vandalisme par exemple), de suivre leur utilisation (temps de charge, temps de stationnement, suivie de l'énergie consommée...) afin d'évaluer l'opportunité de l'emplacement et du mode de charge, de prévoir les coûts financiers et humains inhérents à ces missions.

Ce suivi sera en effet nécessaire, dans la mesure où chaque nouvelle infrastructure quelle qu'elle soit nécessite un entretien pour pouvoir être utilisée dans la durée. Le compte de déplacements précise d'ailleurs les coûts liés à l'investissement de ceux liés au fonctionnement.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante. La C.E souligne l'importance d'évaluer l'opportunité des emplacements et du mode de charge afin de gérer au mieux les coûts financiers.

Autres remarques

Volet diagnostic (page 13 de l'avis)

Points 1 à 4

- p.5 logigramme : remplacer PCET par Plan Climat-Air-Energie Territorial (cf. article 8 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte).
- p.5 : le SRCAE n'intègre pas l'ancien PRQA : il le remplace et intègre dans ses objectifs la lutte contre la pollution atmosphérique (cf. SRCAE, partie I, p.9 et 22).
- p.5 : « ...l'objectif est de réduire de 18% les émissions de 1990 en 2020 et de réduire de 21% les émissions de 1990 en 2030... » : remplacer 1990 par 2007 (cf. SRCAE, partie III, p. 257).
- p.6 : remplacer PCET par PCAET.

→ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Point 5

Le PDU précise que ses dispositions "ne doivent pas faire obstacle à l'application des orientations générales du SCoT. Or Les documents cartographiques du DOG du SCoT PM approuvé en 2009 font référence quant à eux à la 1ère ligne de TCSP déclarée d'utilité publique. En l'attente du nouveau SCoT (en cours de révision)

En application de l'article L 1214-7 du code des transports et de l'article L 142 -1 du code de l'urbanisme, le PDU doit être compatible avec le document d'orientations et d'objectifs du SCoT. Cela signifie que le PDU doit s'inscrire dans le même esprit et dans la même logique que le DOO du SCoT et ne doit pas en contrarier la réalisation. Le document graphique du SCoT de 2009 illustrant le tracé de la 1° DUP devenu caduque ne porte aucun élément de nature à contredire le PDU.

Le futur SCoT en cours de révision apportera en tant que de besoin les précisions et les améliorations relevant de la thématique transport et notamment concernant le projet TCSP.

Le PDU ne fait donc pas obstacle à l'application des orientations générales du SCoT PM approuvé en 2009. Par les actions n°1 et n°2, il vise à développer des lignes à haut niveau de service sur un ensemble de corridors identifiés, reliant les principaux émetteurs et générateurs de trafic sur le territoire, et qui reprennent notamment le tracé de la première ligne de TCSP cartographié dans le SCoT approuvé en 2009. Ces lignes à haut niveau de service auront une fréquence élevée, inférieure à 10 minutes, sur des tronçons en site propre pour assurer la fiabilité du service offert à l'utilisateur.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Point 6

Il est noté que le port de Toulon est le 2nd port français en nombre de passagers 2012 derrière le port de Calais. Or, le port de Toulon est leader sur les liaisons Corse-Continent mais n'est pas le second port français...

En effet, lorsque ne sont comptabilisées que les passagers des ferries et croisières, mais c'est sans compter les passagers qui empruntent les bateaux-bus du réseau Mistral. Dans ce cas, Toulon est bien le second port français en nombre de passagers 2012.

→ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Points 7 à 10

p.17 : concernant la répartition des motifs de déplacements (camembert): la définition du motif « Sesame » est à préciser : le motif « Sesame » désigne « le motif à destination du déplacement, si ce motif n'est pas le domicile. Dans le cas contraire, le motif Sesame du déplacement est le motif à l'origine. Un déplacement depuis le lieu de travail vers le domicile est ainsi comptabilisé comme un déplacement travail ». Il serait par ailleurs utile de préciser si les données présentées concernent l'aire d'étude de l'EMD de 2008 (44 communes) ou le périmètre du ressort territorial de TPM.

p.17 : l'évolution de la multi-motorisation des ménages présentée est à appréhender avec prudence car la statistique relative à la motorisation des ménages est corrélée à la taille des ménages.

p.18-19 : il est noté que les lignes de bus qui offrent plus de 150 services par jour représentent 19 % des coûts or, le diagramme en bâton montre qu'elles représentent 25 % des coûts.

p.23 : Le nombre de TER à destination des gares de La Crau et Hyères (13 TER/ j) n'est pas actualisé. Les travaux de modernisation de la ligne ferroviaire La Pauline Hyères réalisés entre septembre 2014 et juillet 2015 ont permis, à compter du 1er novembre 2015, de doubler la fréquence des TER et de multiplier par 3 le nombre de trains (23 AR contre 7 avant travaux).

Ces remarques seront prises en compte. Pour autant, le nombre de trains sur l'axe La Pauline-Hyères n'est pas de 23 AR/J (objectif à terme) mais de 19 AR/J aujourd'hui.

→ Le document sera corrigé en conséquence

Cette réponse jugée satisfaisante

Points 11 et 12

p.24 : Il est noté que le taux de remplissage des parkings automobiles des gares SNCF témoignent de l'engouement pour le train : il serait utile d'insérer au PDU

des chiffres et de mesurer pour les parkings concernés la proportion de clientèle des trains.

p.24 : le diagramme en bâton relatif au taux de suppression et au taux d'irrégularité des TER ne distingue pas les taux d'irrégularité des TER selon la durée des retards.

Le taux de remplissage des parkings fera l'objet d'études dans le cadre des réflexions sur le stationnement.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante, l'observatoire du stationnement étant un outil de suivi actualisé et un support aux réflexions .

CF POINT N°9 – Synthèse.

Points 13 et 14

p.27 : le paragraphe relatif à l'articulation des réseaux est à actualiser car la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a notamment remplacé la notion de périmètre de transports urbains par celle de ressort territorial et transférée la compétence relative aux transports interurbains (y compris scolaire) à compter de 2017.

p.29 : Le titre « un réseau viaire support de 59 % des déplacements » est à expliquer ou reformuler.

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Evaluation environnementale

Volet transport (page 14 de l'avis)

Point 1

p. 28 : Le PDU fonde son calcul de diminution de GES et de consommation énergétique à l'horizon 2030 sur des objectifs régionaux définis dans le SRCAE (p. 219 et 220) sans s'assigner ses objectifs territorialités (cf site internet ORECA PACA, fiche SRCAE territorialisation TPM de décembre 2014, p.4).

Même remarques qu'au 3.1.1

➔ Projet non modifié

Cf point 4 - Synthèse

Point 2

p.71 : dans la liste des enjeux vis-à-vis du bruit, la prise en compte en ville de la localisation des « têtes de lignes des bus » devrait être intégrée aux réflexions menées lors de la restructuration du réseau de transports collectifs.

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

La prise en compte en ville de la localisation des « têtes de lignes des bus » sera intégrée aux réflexions menées lors de la restructuration du réseau de transports collectifs.

➔ Projet non modifié

Avis favorable.

Point 3 et point 4

p.75 : le nombre de 278 141 TEP/an est à remplacer par 275 182 TEP/an (voir remarque p.76).

p.76 : le tableau 12 est à corriger car il comporte à tort deux fois la colonne « St Mandrier ».

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Volet risques (pages 14-15 de l'avis)

Etat initial de l'environnement

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Enjeux (page 15 de l'avis)

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Incidences environnementales prévisibles liées à la mise en œuvre du PDU (page 16 de l'avis)

Le PDU a un impact négligeable sur le risque inondation, car la plupart des mesures proposées concernent des surfaces déjà imperméabilisées. Dans le cas de projets nouveaux qui viendraient consommer des espaces naturels, les études et les mesures hydrauliques compensatoires pour effacer l'impact du projet seront nécessairement réalisées de parts leurs caractères réglementaires.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Annexe accessibilité (page 16 de l'avis)

→ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Préfet de région

Avis réputé favorable

Autorité Environnementale

«Le projet de PDU Toulon Provence Méditerranée traduit une vision cohérente de l'amélioration des déplacements, en prise sur les enjeux majeurs du territoire. Il s'inscrit dans une démarche intéressante de développement durable, notamment pour ce qui concerne la promotion des modes de déplacements actifs (voies piétonnes et pistes cyclables) et le renforcement du réseau de transports en commun (objectifs 1 et 3 du PDU). L'évaluation environnementale globalement de qualité s'appuie sur une analyse exhaustive, réaliste et équilibrée, des effets du PDU sur l'environnement, couvrant tous les champs des enjeux concernés. »

Concertation, gouvernance (page 7)

Les modalités de concertations sont bien exposées pour ce qui concerne la mise en œuvre du PDU mais peu détaillées pour ce qui concerne son élaboration.

Le Code des Transports renvoie à une phase d'association avant l'arrêt du projet, et de consultation après. Le terme de concertation ne peut être abordé au sens du code de l'urbanisme cependant, la délibération n°15/06/110 fait état des modalités d'association et de consultation relatives à la révision du Plan de Déplacements Urbains 2015-2025 de TPM.

→ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante .

Cf critiques du dossier.

Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet du rapport environnemental et le résumé non technique

Le projet de PDU Toulon Provence Méditerranée fait l'objet d'une évaluation environnementale globalement cohérente avec les dispositions de l'article R122-17 du Code de l'Environnement.

Le dossier transmis à l'Autorité Environnementale est clair, bien structuré et d'une lecture aisée. Il présente un degré de cohérence et d'unité satisfaisant. La cartographie produite est pertinente et de qualité.

Le résumé non technique reprend de façon claire et exhaustive l'ensemble des composantes du rapport de présentation. L'ajout de quelques cartes en faciliterait la lecture. Il devra faire l'objet des adaptations nécessaires afin de prendre en compte les observations figurant dans le présent avis de l'Autorité Environnementale.

Avis sur la présentation du plan et l'analyse de son articulation avec les autres plans et programmes concernés

Présentation du plan (page 9)

Toutefois, le PDU est peu précis sur les caractéristiques des 4 LHNS. Il serait également opportun de territorialiser les actions à caractère matériel (action 1-3-6-7-15-43-44-45) (page 9)

Les caractéristiques des LHNS sont précisées en page 9 du plan d'actions :

- une offre à haut niveau de service avec à minima un bus toutes les 10 minutes
- une amplitude de service élargie et 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 pendant les vacances scolaires (cf. action n°5)
- des mesures spécifiques pour garantir la fiabilité des parcours et rendre plus attractifs les temps de parcours (cf. action n°2) :
 - Des sites propres aménagés sur les linéaires qui seront identifiés dans le Schéma Directeur des Sites Propres
 - Des dispositifs garantissant la priorité des TC sur les autres modes de transport
- Un réseau connecté aux principaux parking-relais de l'agglomération qui pourront alors jouer pleinement leur rôle de parking de rabattement et aux pôles d'échanges TC en lien avec le réseau Varlib et le TER afin d'encourager les pratiques intermodales
- Une amélioration des services aux usagers et du confort des usagers : aménagements aux arrêts d'espaces d'attentes avec un mobilier urbain adapté, billettique automatique, dispositifs d'information voyageurs...

Les actions n°1-3-6 et 15 sont déjà territorialisées. Les actions n°7-43-44-45 ont permis d'identifier un besoin, et les réponses apportées dépendront des études associées.

➔ Projet non modifié

L'apport de fiches synthétiques par bassin de vie aurait vraiment, dès le départ, aider à la compréhension et à la lisibilité de certains documents.

Cf critiques du dossier.

La présentation d'un schéma d'ensemble illustrant de façon synthétique l'organisation générale des déplacements (axes structurants, lignes de TC routier et ferré, points d'intermodalité,...) prévue par le PDU sur le territoire de TPM serait pertinente.

Un schéma d'ensemble illustrant de façon synthétique l'organisation des déplacements collectifs existent à la page 23 du plan d'action.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Le planning général des actions du PDU pourrait être présenté de façon plus détaillé.

TPM a réalisé ce planning en deux phases (2015-2020 et 2020-2025) cohérent à la réglementation et à la vision collective des acteurs de la mobilité sur le territoire. Il permet de fixer un cap et de donner une lisibilité suffisante au stade de la planification territoriale.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Articulation avec les autres plans et programmes (page 9)

L'autorité environnementale recommande de mieux rendre compte de la bonne articulation du PDU avec les plans et programmes mentionnés ci-dessus (PPA, SRCAE, SCoT, SAGE, SDAGE, SRCE, contrats de baie,...)

Le document présente la cohérence du PDU avec les documents cadres dits "opposables" au PDU à savoir le PPA, le SRCAE et le SCoT. Les autres documents mentionnés ne sont pas opposables. Ils ont été pris en compte dans la construction du projet PDU mais n'ont pas fait l'objet d'un paragraphe sur le niveau de cohérence du PDU avec ces documents. Une précision sera apportée en ce sens.

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Avis sur l'analyse de l'état initial, l'identification des enjeux environnementaux du territoire et des zones susceptibles d'être touchées (pages 10 et 11)

Les enjeux environnementaux concernés par le PDU de TPM sont présentés dans le rapport environnemental de façon claire et bien structurée par grandes thématiques : qualité de l'air, nuisances sonores, consommation énergétique, espaces naturels remarquables (dont réseau Natura 2000 et réseau de continuités écologiques), économies d'énergies et émissions de gaz à effet de serre, consommation d'espace, eaux souterraines et superficielles, patrimoine paysager, risques naturels et technologiques.

L'analyse de l'état initial est complétée par le diagnostic socio-économique, apportant des précisions utiles pour ce qui concerne l'organisation générale et le fonctionnement du territoire en matière notamment d'évolution démographique, d'activité

économique, d'offre de transports en commun, de configuration du réseau viaire et de mobilité.

Ces documents sont illustrés par des documents graphique (cartes, schémas, ...) facilitant la compréhension des enjeux, dans l'ensemble convenablement territorialisés.

Il en résulte une vision synthétique et claire du contexte environnemental, fournissant les éléments de connaissances nécessaires pour caractériser les principales thématiques environnementales concernées par le projet PDU.

Le rapport environnemental met en évidence l'importance du transport routier, comme principal contributeur en termes de pollution de l'air (p.34) et de nuisances sonores (p.60). Il signale à ce titre le caractère sensible des deux pôles urbains majeurs du territoire (Aire toulonnaise et Hyères) particulièrement exposées aux nuisance potentielles issues du trafic routier, en termes de pollution de l'air, de bruit, de risques technologiques liés au transports de matières dangereuses, et d'insécurité routière.

Un récapitulatif des enjeux est présenté à l'issue de chaque rubrique environnementale examinée.

Toutefois, au regard du caractère attractif du territoire,..., l'enjeu important relatif à la lutte contre l'étalement urbain,..., aurait mérité d'être d'avantage souligné,...

Dans le rapport environnemental, l'enjeu de lutte contre l'étalement urbain a bien été identifié à la page 101. De plus, le plan d'actions propose une action (action n°42) concernant la cohérence urbanisme-transport afin d'encourager le développement urbain autour des axes biens desservis par les transports en commun. Enfin, un groupe de travail urbanisme-transport sera créé dans le cadre de la mise en œuvre du PDU.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante. L'enjeu de lutte contre l'étalement urbain aurait pu être plus développé. Le groupe de travail urbanisme-déplacements prend effectivement en compte cette problématique.

L'analyse de l'état initial de l'environnement n'aborde pas les problématiques de la préservation de la qualité des eaux marines, de l'érosion du trait de côte ou encore du risque de submersion marine....

Des éléments sur ces trois points pourront être apportés dans le document.

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

D'une façon générale, le diagnostic de l'état initial bien développé sur le plan des grandes tendances et orientations, pourrait être davantage détaillé et territorialisé (à l'aide d'une cartographie à une échelle appropriée), en situation actuelle et prospective/future, pour ce qui concerne plusieurs rubriques importantes telles que la

qualité de l'air, les nuisances sonores, les zones exposées au transport de matières dangereuses, les infrastructures routières, la mobilité et les conditions de circulation, le stationnement, les transports urbains, l'intermodalité, les modes de transports alternatifs.

L'état initial présente une analyse suffisamment détaillée de la qualité de l'air actuelle (p. 28 à 54 du rapport environnemental) avec des cartes à l'échelle de TPM et des secteurs les plus impactés (Toulon et la Seyne-sur-Mer). C'est également le cas pour les nuisances sonores (page 55 à 70 du rapport environnemental) qui présente les cartes suivantes : classement sonore des infrastructures de transport terrestre, carte stratégique de bruit à l'échelle de TPM et du centre-ville de Toulon, le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Hyères Le Palyvestre, la carte des points noirs de bruit...

Concernant les zones exposées aux transports de matières dangereuses, le rapport environnemental présente des cartes localisant les gazoducs, les voies ferrées mais ne peut pas apporter plus de précisions sur ces zones du fait de l'absence de données précises sur le sujet.

Pour les autres thématiques citées, celles-ci sont traitées dans le diagnostic et apportent suffisamment d'éléments de compréhension éclairant le contenu du projet de PDU.

Le PDU ne peut pas proposer d'analyse prospective sur ces thématiques car l'agglomération ne dispose pas encore des outils performants nécessaires à ce type de travail, qui se fera parallèlement à sa mise en œuvre.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Le rapport environnemental ne comporte pas d'identification explicite des zones impactées de manière notable par la mise en œuvre du plan, prévue par le contenu réglementaire d'une évaluation environnementale.

L'ensemble des actions du PDU vise à une amélioration notable de l'environnement sur le territoire de TPM. La majorité des actions du PDU concerne des territoires déjà artificialisés (élargissement A57, LHNS, pôles de correspondances, pôles d'échanges multimodaux,...) ou présente un caractère neutre en raison de leur "caractère immatériel" (billettique, plans de mobilités,...). Ainsi, en l'état d'avancement des projets, les zones impactées de manière notable seront très faibles voire inexistantes.

Lorsque des actions sont susceptibles d'avoir un impact notable, cela a été précisé dans les points de vigilance-incidences négatives sur chaque thématique.

Exemples :

- p. 164 du rapport environnemental "l'augmentation de la fréquence de passage des TER peut entraîner une augmentation des nuisances sonores près de la voie ferrée"
- p. 171 du rapport environnemental "les objectifs stratégiques et les actions de l'orientation 2 proposent la création de nouvelles voiries (nouveaux franchissements routiers à l'ouest et à l'Est, contournements, échangeur d'Ollioules-Sanary, élargissement de l'A57,...) et la création de nouveaux parkings-relais (La Chaberte, Parc urbain d'Ollioules, Tamaris) qui entraîneront

une artificialisation des sols". Ces projets sont cartographiés dans le plan d'action du PDU et permettent donc d'identifier les zones impactées par le projet PDU.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Une synthèse hiérarchisée des enjeux en fin de chapitre, complétée par une cartographie illustrant la sensibilité de l'aire d'étude par rapport à un nombre restreint et ciblé d'enjeux représentatifs de l'état initial de l'environnement serait appréciable.

Les enjeux ont été précisés dans l'EIE. Ils sont rappelés dans la partie sur les incidences environnementales du PDU ainsi que dans le résumé non technique du rapport environnemental. Ils ont déjà fait l'objet d'une hiérarchie puisque les thèmes abordés ont été classés en fonction de l'impact plus ou moins important qu'exercent les déplacements sur eux. Les enjeux pourront être précisés et mieux territorialisés. Une carte schématique de synthèse présentant les secteurs les plus problématiques en matière de qualité de l'air (Toulon, La Seyne, Hyères), les plus problématiques en matière de nuisances sonores (autoroutes et voie ferrée) et les secteurs naturels concernés par des zones de protections pourra être ajoutée au document.

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable. Cette cartographie ne peut qu'aider le public à mieux comprendre, cette demande de lisibilité a fait l'objet de critiques sur d'autres points.

Cf – Critiques du dossier

4.4. Avis sur la justification des choix au regard de l'environnement et les solutions de substitution envisagées (pages 11)

Mieux justifier, au regard des alternatives possibles, les modalités de renforcement des grandes liaisons routières

L'élargissement à 2x3 voies de la section autoroutière Est de l'agglomération (A57) a pour objectif de fluidifier la circulation régulièrement congestionnée dans un secteur urbain dense soumis à un fort trafic à la fois de transit et local, et dont les impacts pénalisent actuellement le fonctionnement du tunnel de manière ponctuelle, et d'améliorer la performance des transports en communs empruntant cette infrastructure. En effet le projet d'élargissement prévoit la création d'un couloir de Bus sur la bande d'arrêt d'urgence pour améliorer la vitesse de circulation des bus et des cars. Ce couloir devra avoir pour effet de rendre les temps de parcours TC compétitifs, renforcer la connexion entre les réseaux de transports publics avec la création de l'arrêt autoroutier et de la halte ferroviaire au niveau de Sainte Musse, et de favoriser le report modal.

La reconfiguration et la création d'échangeurs a pour objectif d'améliorer la qualité de la circulation dans des secteurs qui sont à la fois des accès à l'autoroute (actuellement complexe et pouvant présenter des dangers) et des franchissements support de trafic local. Il s'agit aussi de rendre possible des aménagements de sécurité pour ces usages locaux, notamment pour les modes actifs. La création de l'échangeur d'Ollioules/Sanary vise à diminuer l'engorgement de celui des Playes qui

crée actuellement des remontées de files dangereuses sur l'autoroute (A50), et très en amont sur le réseau départemental, dans un secteur supportant un trafic important liées à l'attractivité des pôles urbains littoraux de Sanary et du secteur Ouest de Six-Fours.

La création du contournement de La Crau vise à diminuer le trafic de transit dans le centre-ville de la commune afin de développer les mesures complémentaires d'apaisement et d'incitation à l'usage des modes actifs pour les déplacements de proximité, et de diminuer les nuisances sonores et atmosphériques auxquelles les habitants du centre-ville peuvent être exposés. Il s'agit également de sécuriser le passage à niveau ferroviaire.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Analyse des effets du plan sur l'environnement, évaluation des incidences sur Natura 2000 et analyse des mesures pour supprimer, réduire, et si possible compenser les impacts sur l'environnement

Considération d'ordre générale (page 11-12)

Recommande de conduire de manière plus fine action par action, tout au moins pour ce qui concerne les enjeux les plus importants, l'analyse des effets du PDU effectués en règle générale dans le rapport environnemental de façon globale au niveau de chacun des 15 objectifs stratégiques du PDU

Le choix privilégié a été celui de faciliter la lecture en faisant figurer dans le tableau des incidences les intitulés des objectifs stratégiques. Néanmoins le texte détaille à chaque fois le contenu du tableau en exposant la teneur de ces incidences et les actions concernées.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante au vu des indicateurs de suivi qui seront mis en place.

Qualité de l'air et ambiance sonore (page 12-13)

Le PDU pourrait analyser de façon plus détaillée les modalités de réalisation et d'exploitation de ces aménagements routiers de grande ampleur, dans une logique de recherche d'un compromis entre la prise en considération des impératifs techniques et économiques d'une part, et la préservation effective de l'environnement d'autre part.

L'analyse des incidences expose, lorsque des incidences négatives sont identifiées, les principes des mesures compensatoires qui devront être étudiés lors des études pré-opérationnelles. A titre d'exemple, les aménagements routiers de grandes

ampleurs prévus dans le cadre du PDU concernent majoritairement des espaces déjà urbanisés, mais pour les projets qui provoqueront une artificialisation des espaces naturels ou agricoles, le principe d'économie sera recherché pour maximiser l'usage de l'espace (par exemple, parking en silos, largeur de voirie adaptée aux modes).

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Les modalités d'organisation du trafic de poids lourds dans la zone portuaire de Brégaillon

Les études et les scénarios possibles ne sont pas encore suffisamment avancés pour localiser les incidences potentielles.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Cf point critiques du dossier .

La déclinaison au niveau local des principaux pôles urbains du territoire, de l'organisation générale de la circulation, en lien avec les grands projets de travaux routiers et autoroutiers

La réorganisation des plans de circulations des principaux pôles urbains (Toulon, La Seyne, Hyères) fait l'objet dans la fiche action n°19 d'un certain nombre de précisions quant aux axes à requalifier mais ne peut pas dans le cadre du PDU viser l'exhaustivité et la finesse des plans de circulations finaux, qui seront élaborés par les communes.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante avec l'élaboration de fiches par bassin de vie.

Cf Point critiques du dossier .

Les modalités d'approvisionnement des agglomérations nécessaires aux activités commerciales et artisanales

L'organisation du transport de marchandise en ville (fiche action n°24) expose un certain nombre de principes et d'objectifs :

- « Harmoniser les règles d'accès aux différentes centralités à l'échelle de l'agglomération en travaillant notamment sur des horaires plus adaptés évitant autant que faire se peut les heures de pointes dans certains secteurs »
- « Repenser les livraisons dans les hyper-centres de Toulon, La Seyne-sur-Mer, Hyères et sur les îles d'or par une desserte en véhicule propre »
- « Poursuivre le déploiement d'aires de livraisons dans les centralités urbaines et économiques. Ces aires devront répondre à des spécificités techniques (longueur, dimension, signalétique...) et à des impératifs de localisation (proximité, densité...) »

Ils nécessitent des réflexions plus approfondies pour être territorialisées finement. Un groupe de travail est prévu pour justement mener cette réflexion.

➔ Projet non modifié

La commission d'enquête juge cette réponse satisfaisante. La C.E prend acte du groupe de travail.

Cf Point critiques du dossier.

L'étude de mobilité précisant notamment l'état actuel et l'évolution du trafic routier à l'horizon du PDU

L'état actuel et l'évolution du trafic routier est évalué principalement avec les données de l'Enquête Ménages Déplacements et les comptages de trafic. Le modèle de trafic actuel utilisable à l'échelle de l'agglomération ne permet pas d'aboutir à un degré de précision et d'exhaustivité (prise en compte de l'ensemble des modes de transports) permettant une territorialisation fine des résultats.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

CF point critiques du dossier .

Il faut mieux préciser les sources de données, le mode de calcul et les hypothèses prises en compte dans la modélisation.

Même réponse qu'au 3.1.1 et 3.1.4

Cf – remarques générales du dossier.

Volet énergétique (page 15-16)

Les normes de stationnement plafond et l'objectif quantitatif de réduction de place de stationnement sur voirie

La fixation de normes-plafonds de production de stationnement pour les autres constructions que les immeubles de bureaux n'est pas une obligation fixée par la loi. Le PDU laisse le soin aux communes de décider d'étendre l'usage de normes-plafonds lors de l'élaboration du PLU.

L'objectif quantitatif de réduction des places de stationnement sur voirie à l'horizon 2025 ne peut pas être fixé avant d'avoir réalisé un état zéro précis de l'offre en stationnement, ce qui est prévu dans le cadre de la mise en œuvre de l'observatoire du stationnement.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante, cette problématique étant prise en compte également dans le groupe de travail urbanisme – déplacements.

Le PDU pourrait être plus précis sur l'aspect quantitatif de ces mesures et sur la desserte en mode collectif des secteurs en expansion sur l'agglomération TPM

La maîtrise de l'urbanisation et notamment de l'extension de l'enveloppe urbaine n'est pas la vocation du PDU mais celle du Schéma de Cohérence Territorial, auquel le PDU n'a pas vocation à se substituer. Cette compétence appartient aux SCOT (orientations) et au PLU (zonages).

Le groupe de travail « cohérence urbanisme/transport » prévu dans le dispositif de mise en œuvre du PDU pourra alimenter la réflexion mais il est trop tôt pour disposer d'éléments quantitatifs à ce sujet.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante

Une attention particulière doit être portée sur les parcs relais qui ne doivent pas être conçus comme une opportunité d'intensification de l'usage de la voiture individuelle. Leur dimensionnement et leur implantation doivent démontrer une étroite cohérence avec les modalités d'encadrement de l'extension de l'urbanisation prévue par le SCOT

La localisation des parcs relais, et notamment en création, présentée dans la fiche action n°20 n'est pas basée sur des principes d'extension de l'enveloppe urbaine mais plutôt sur l'organisation future du système global de transports de l'agglomération (organisation du réseau de LHNS, armature des PEM, organisation du réseau autoroutier...).

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante au vu des éléments (hiérarchie, stratégie) développés dans l'action N°20 mais aussi vis-à-vis de l'observatoire du stationnement qui devra répondre aux obligations soulignées ci-dessus.

Cf point N°9 – Synthèse

L'autorité environnementale recommande d'affirmer le niveau prescriptif du PDU à destination des PLU, notamment sur les points subdivisés (organisation du stationnement et densification du bâti en lien avec les secteurs de bonne desserte par les transports en commun).

Le caractère prescriptif en matière de densification du bâti est davantage la vocation du Schéma de Cohérence Territorial. En matière d'organisation du stationnement, le choix a été fait d'exposer les grands principes qui pourront être retranscrits dans les PLU, en laissant le soin aux communes d'adapter le niveau de prescriptivité en fonction du contexte et des enjeux locaux.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Espaces naturels, biodiversités et paysages (page 17-18)

Espaces naturels

La démarche proposée dans le dossier, en ce qui concerne les projets d'infrastructures, consistant à reporter l'estimation des effets du PDU sur les études d'impact des projets concernées est peu conforme au principe d'évaluation stratégique des plans et programmes.

Comme le relève l'autorité environnementale, « le PDU est un document de cadrage ayant vocation à proposer des principes généraux à respecter » et ce sont ces principes généraux qui figurent dans les paragraphes « Mesures d'atténuation envisagées ». Le niveau de détail évoqué (« présentation des variantes possibles, réalisation de pré-diagnostic naturalistes préalables [...] ») ne correspond pas au niveau de réflexion stratégique qui préside l'élaboration d'un PDU. C'est la raison pour laquelle il est mentionné que l'étude d'impact est la phase pré opérationnelle privilégiée pour approfondir le niveau de connaissance environnementale locale relatif à chaque projet en particulier.

➔ Projet non modifié

Les mesures d'atténuation des incidences du PDU sur l'environnement ainsi que les indicateurs de suivi font état d'études d'impact préalables page 185 du document N°5 de l'E.E. La réponse est jugée satisfaisante.

Sur un plan plus particulier, le tracé de la voie de contournement de La Crau pourrait faire l'objet d'un descriptif plus détaillé et d'une localisation plus précise sur les documents graphiques

Le contournement de La Crau prévu dans la fiche action n°18 ne comporte en réalité une création de voirie que sur une portion minoritaire, en bordure de l'enveloppe urbaine (section nord). La majorité du tracé (section sud) correspond à une requalification de voirie, diminuant ainsi significativement l'impact de l'aménagement de cette infrastructure par rapport à la manière dont elle apparaît sur la carte..

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Réponse de la Commission d'enquête :

Avis favorable.

Etude d'incidences Natura 2000

Cette évaluation sommaire ne peut tenir lieu d'étude d'incidences Natura 2000 prévue par la réglementation en vigueur. L'étude réalisée ne présente pas de plan de situation permettant d'apprécier le positionnement des secteurs de projet du PDU par rapport aux sites Natura 2000

L'état initial de l'environnement présente une analyse détaillée des 8 sites Natura 2000 que compte le territoire de TPM (p.90) et une cartographie permet de localiser ces sites (p.95).

Une cartographie superposant les grands secteurs de projets ainsi que les sites Natura 2000 sera ajoutée à l'évaluation environnementale afin de mettre en évidence qu'aucun d'entre eux n'est impacté, conformément à l'article R.414-23 du code de l'environnement stipulant que le dossier comprend :

1° Une présentation simplifiée du document de planification, ou une description du programme, du projet, de la manifestation ou de l'intervention, accompagnée d'une

carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets ; lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni ;

2° Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 [...].

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Espèces protégées :

La réalisation à titre préventif de pré-diagnostics en vue de caractériser la sensibilité écologique des principaux secteurs de projet du PDU constituerait un élément important de faisabilité et de sécurisation juridique des aménagements concernés

Les projets de création d'infrastructure majeurs mentionnés dans le PDU, de par leur localisation, ne portent a priori atteinte à aucun espace naturel à statut. Cette absence d'impact doit naturellement être confirmée par une étude d'impact qui est l'étape privilégiée pour étayer la faisabilité et la sécurisation juridique des aménagements concernés, et à laquelle le niveau d'écriture stratégique du PDU ne peut pas se substituer.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante . La commission prend acte que l'absence d'impact supposé doit être confirmée par une étude comme indiquée ci-dessus.

Continuités écologiques :

Les incidences du projet de PDU analysées de façon sommaire, notamment celles liées à la réalisation d'ouvrages linéaires ne sont pas croisées avec la trame verte et bleue...

Des éléments seront apportés sur la trame verte et bleue.

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Paysages

L'analyse des incidences ne précise pas la compatibilité du projet de PDU avec les dispositions de la loi littoral

Des éléments seront apportés sur la loi littoral.

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Analyse du dispositif de suivi (page 19)

L'autorité environnementale recommande de préciser la liste des indicateurs, notamment environnementaux, permettant comme le demande la réglementation d'identifier à un stade précoce les impacts négatifs imprévus.

La liste des indicateurs environnementaux permettant d'identifier les impacts négatifs imprévus de la mise en œuvre du programme sont exposés à la fin de chaque section thématique de la partie « analyse des incidences » et regroupés p.193 dans le résumé non-technique de l'évaluation environnementale.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante, les analyses des incidences du projet PDU sur l'environnement sont indiquées page 181 à 186, sur le document N°05 de l'Evaluation Environnementale.

Préfet Maritime

Demandes de modifications

Résumé non technique

Paragraphe 4.1 :

Le projet PDU mentionne que le réseau de lignes maritimes profite d'un « site propre naturel ». Cette mention doit être supprimée pour les deux raisons suivantes. D'une part il n'existe pas de couloirs de navigation réservés exclusivement aux navettes maritimes pouvant être assimilés à des « sites propres ». D'autre part, une grande partie de la navigation des navettes maritimes se fait sur le plan d'eau du port militaire de Toulon, lequel ne peut en aucune façon être considéré comme un site « naturel ».

Il s'agit là de la dénomination consacrée par les services de l'Etat, dans le 2^{ème} appel à projet sur les transports en communs en sites propres. En aucune manière l'exploitation de réseau de bateaux-bus ne pourra contraindre le fonctionnement du domaine maritime militaire.

➔ Projet non modifié

Le M.O précisant qu'en aucune manière l'exploitation de bateaux-bus ne pourra contraindre le fonctionnement du domaine maritime militaire, la réponse est jugée satisfaisante.

Ajouter : « Pour mémoire la navigation sur le plan d'eau militaire de la petite rade est soumise à un règlement d'usage pris par le commandant d'arrondissement maritime de Toulon et s'appliquant aux navettes civiles comme à l'ensemble des usagers ».

Cette précision sera apportée dans le diagnostic, le résumé non technique étant là pour couvrir la majeure partie du contenu du PDU, dans un esprit synthétique et appropriable par le plus grand nombre.

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Le schéma page 14 représentant les « lignes essentielles » fait apparaître deux embarcadères situés dans des sites militaires à l'accès contrôlé (base navale de Toulon et darse nord du Pôle école Méditerranée à Saint-Mandrier). Il est nécessaire de représenter ces deux embarcadères avec un code couleur distinct et préciser dans la légende du schéma « Dessertes d'installations militaires, réservées aux personnes autorisées par la défense ». Dessertes activées ou désactivées en fonction de la situation sécuritaire.

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Ce même schéma fait apparaître des projets de nouvelles dessertes de navette maritime. Ajouter les deux précisions suivantes à l'action n°3 :

- « la création d'une nouvelle desserte sur le môle de Brégaillon devra se faire en dehors du périmètre de la zone d'effets pyrotechniques (Z5) de la pyrotechnie de Toulon, compte tenu de l'exigence réglementaire de limitation du nombre de personnes situées dans ce périmètre » ;
- « la nouvelle desserte sur la corniche de Bois Sacré serait située sur le plan d'eau du port militaire de Toulon. Ce projet devra donc être analysé par la Défense dans la perspective de la délivrance d'une autorisation préalable »

Ces exigences devront de toute façon être respectées dans les études et projets à venir.

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Paragraphe 4.3 :

Le schéma page 18 représentant le « réseau cyclable » fait apparaître un projet de liaison cyclable reliant le port de Pin Rolland et l'anse du Creux-Saint-Georges à Saint-Mandrier. Je rappelle que cette liaison ne devra pas traverser le site militaire du Lazaret et demande que l'action n°26 du PDU soit complétée pour préciser que « Les liaisons cyclables à promouvoir devront utiliser des terrains adaptés à ce genre d'équipements de voirie et notamment ne pas traverser des sites militaires à accès contrôlé ».

Nous ne sommes pas ici à ce niveau de détail. Cette liaison reste néanmoins nécessaire et ce projet devra prendre en compte toutes les remarques exprimées.

➔ Projet non modifié

Prendre en compte toutes les remarques exprimées sur cette liaison est jugé plus que nécessaire vu la dangerosité du RD 18 utilisé actuellement par les cyclistes.

L'attractivité, le confort, la cohérence, les continuités, et la sécurité des usagers notamment en termes de largeur, sont de nombreux points sur lesquels il faut

veiller particulièrement dans l'élaboration du schéma directeur des aménagements cyclables. Le guide d'aménagement des voiries permettra également de fixer des règles d'aménagement des voies cyclables répondant correctement aux besoins des cyclistes.

Les besoins des cyclistes , les outils de mise en œuvre qui constitueront un processus durable et d'actions, les groupes de travail, tout cela doit permettre de rechercher la solution la plus adaptée pour répondre au mieux aux contraintes liées au site du lazaret (site classé Seveso classé seuil haut et zone sûreté/protection défense).

La réponse est jugée satisfaisante si effectivement, sont étudiés de manière objective les avantages et inconvénients d'une piste cyclable à ST MANDRIER, reliant le port de Pin Rolland à l'anse du Creux St Georges par le littoral, en traversant le parc à hydrocarbure du Lazaret.

CF Point N°17 – Synthèse

Diagnostic

Le schéma page 21 représentant le « réseau maritime Mistral » fait apparaître un embarcadère situé dans un site militaire à accès contrôlé (darse nord du Pôle école Méditerranée à Saint-Mandrier). Dans la légende de ce schéma il est nécessaire de remplacer la mention « desserte pôle d'activités modes actifs » par « desserte d'installations militaires, réservée aux personnes autorisées par la défense ».

→ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Orientations et plan d'actions

Action n°3, page 14 :

Le projet PDU mentionne que le réseau de lignes maritimes profite d'un « site propre naturel ». Cette mention doit être supprimée pour les deux raisons suivantes. D'une part il n'existe pas de couloirs de navigation réservés exclusivement aux navettes maritimes pouvant être assimilés à des « sites propres ». D'autre part, une grande partie de la navigation des navettes maritimes se fait sur le plan d'eau du port militaire de Toulon, lequel ne peut en aucune façon être considéré comme un site « naturel ».

Même réponse qu'au 3.4.1

Le M.O précisant qu'en aucune manière l'exploitation de bateaux-bus ne pourra contraindre le fonctionnement du domaine maritime militaire, la réponse est jugée satisfaisante.

Ajouter : « Pour mémoire la navigation sur le plan d'eau militaire de la petite rade est soumise à un règlement d'usage pris par le commandant d'arrondissement maritime de Toulon et s'appliquant aux navettes civiles comme à l'ensemble des usagers ».

Cette précision sera portée au diagnostic.

→ Le document sera corrigé en conséquence

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T. A. TOULON

Avis favorable.**Schémas des pages 11, 13, 14 :**

Deux embarcadères situés dans des sites militaires à l'accès contrôlé (base navale de Toulon et darse nord du Pôle école Méditerranée à Saint-Mandrier). Il est nécessaire de représenter ces deux embarcadères avec un code couleur distinct et préciser dans la légende du schéma « Dessertes d'installations militaires, réservées aux personnes autorisées par la défense ». Dessertes activées ou désactivées en fonction de la situation sécuritaire.*

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Ces mêmes schémas font apparaître des projets de nouvelles dessertes de navette maritime. Ajouter les deux précisions suivantes à l'action n°3 :

- « la création d'une nouvelle desserte sur le môle de Brégaillon devra se faire en dehors du périmètre de la zone d'effets pyrotechniques (Z5) de la pyrotechnie de Toulon, compte tenu de l'exigence réglementaire de limitation du nombre de personnes situées dans ce périmètre » ;
- « la nouvelle desserte sur la corniche de Bois Sacré serait située sur le plan d'eau du port militaire de Toulon. Ce projet devra donc être analysé par la Défense dans la perspective de la délivrance d'une autorisation préalable »

Ces exigences devront de toute façon être respectées dans les études et projets à venir.

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.**Action n°9 :**

Ajouter la précision suivante : « La compatibilité entre la création d'une 3^e voie ferrée supplémentaire entre la Seyne et La Pauline et la préservation de la qualité du captage eau potable de Rodheillac devra être étudiée »

Ceci sera étudié dans les études et projets à venir concernant la 3^{ème} voie ferroviaire et la LNPCA, mais ne se situe pas au niveau du PDU.

➔ Projet non modifié

Réponse jugée satisfaisante.

Action n°25 :

Ajouter la précision suivante : « Les aménagements destinés à améliorer l'accueil des poids lourds à Brégaillon devront être compatibles avec l'exigence réglementaire de limitation du nombre de personnes situées dans le périmètre de la zone d'effets pyrotechnique (Z5) de la pyrotechnie de Toulon ».

Ces exigences devront de toute façon être respectées dans les études et projets à venir.

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

Action n°26 :

Le schéma p.62 représentant le « réseau cyclable » fait apparaître un projet de liaison cyclable reliant le port de Pin Rolland et l'anse du Creux-Saint-Georges à Saint-Mandrier. Je rappelle que cette liaison ne devra pas traverser le site militaire du Lazaret et demande que l'action n°26 du PDU soit complétée pour préciser que « Les liaisons cyclables à promouvoir devront utiliser des terrains adaptés à ce genre d'équipements de voirie et notamment ne pas traverser des sites militaires à accès contrôlé ».

Nous ne sommes pas ici à ce niveau de détail. Cette liaison reste néanmoins nécessaire et ce projet devra prendre en compte toutes les remarques exprimées.

➔ Projet non modifié

Cf point N°17 – Synthèse**Evaluation environnementale**

Les données concernant les risques industriels d'origine militaire présentées dans ce projet sont erronées. Modifier le texte pour prendre en compte les données suivantes :

- La base navale de Toulon comprend 71 ICPE, dont 12 soumises à autorisation (dont 1 SEVESO seuil bas).
- Le site principal de la pyrotechnie comprend 26 ICPE dont 20 soumises à autorisation (dont 1 SEVESO seuil bas).
- Le site de la pyrotechnie de Tourris comprend 6 ICPE dont 5 soumises à autorisation (dont 1 SEVESO seuil bas).

➔ Le document sera corrigé en conséquence

Avis favorable.

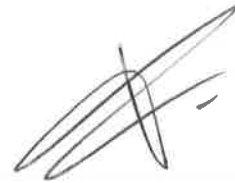
GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

Fait à Bormes les Mimosas le jeudi 24 novembre 2016

Gisèle FERNANDEZ

Olivier VILLEDIEU DE TORCY

René FREMAUX

A stylized, cursive signature in black ink, featuring a large loop at the top and a long, sweeping underline.A cursive signature in black ink, with a vertical stroke on the left and a horizontal stroke at the bottom.A cursive signature in black ink, consisting of a series of loops and a long, sweeping underline.