



# ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN TPM 2015-2025

PROPOSITIONS CONJOINTES DE LA FNAUT PACA ET DE TOULON @VENIR

## SOMMAIRE

Préambule : .....	3
La situation actuelle sur l'agglomération toulonnaise .....	4
Le trafic automobile : .....	4
Le réseau de Transports en commun .....	4
Les déplacements non motorisés ( marche à pied et vélo) .....	4
Le mode d'elaboration du PDU 2015-2025 .....	6
Rappel des décisions et de leurs motivations: .....	6
Une mise à disposition du public insuffisante .....	6
Les données utilisées pour l'élaboration du PDU ne sont plus pertinentes .....	9
Des hypothèses peu claires sur les modèles utilisés.....	10
Une concertation tronquée et non sincère.....	12
Etude des actions proposées dans le PDU 2015-2025 de TPM .....	13
Action n°1 et 2 : Développer et structurer le réseau Mistral autour de 4 lignes à haut niveau de service.....	13
Action n°3 - Développer le réseau de TCSP maritime dans la petite Rade et optimiser le réseau vers les îles d'or .....	14
Action n°4 Améliorer l'accessibilité et l'intermodalité autour du téléphérique et poursuivre sa modernisation .....	14

Action n°5 – Poursuivre l'adaptation des services Mistral en soirée, le week-end et pendant les vacances scolaires .....	14
Action n°6 – Poursuivre l'amélioration de la desserte en transport en commun des pôles d'activités .....	14
Action n°7 – Poursuivre la réalisation des infrastructures nécessaires à l'exploitation du réseau Mistral.....	15
Action n°8 - Optimiser la desserte du réseau Varlib dans l'agglomération et renforcer les liaisons avec les centralités voisines .....	15
Action n°9 11 et 12 – Renforcer la place du TER dans le système de transports de l'agglomération .....	15
Action n°10 - Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interoperable complète pour une tarification combinée et faciliter les modalités de paiement .....	15
Action n°13 et 20 : renforcer les poles multimodaux et d'échange en entrée d'agglomération - Poursuivre et améliorer le maillage de l'agglomération en parking relais .....	16
Action n°14, 26, 27 - Assurer une continuité piétonne et cyclable autour des gares et des pôles de correspondances - Développer un réseau d'itinéraire cyclables « du quotidien » .....	17
Action n°17 et 18 - Finaliser l'aménagement du réseau autoroutier et compléter le maillage primaire.....	17
Actions 21, 22 et 23 : Stationnement.....	18
Action 43 : Améliorer les conditions d'accès au port de Toulon-La Seyne pour les passagers des ferries et des croisières .....	18
Action n°44 : Améliorer la desserte de l'aéroport international Toulon-Hyères et Repenser les accès et la circulation sur la presqu'île de Giens et vers les îles d'or .....	18
Autres actions.....	18
Une action manquante.....	19
Conclusion .....	20

## PREAMBULE :

A l'origine le PDU est une démarche de planification sur 10 ans qui impose la coordination de tous les acteurs concernés pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et de déplacements permettant:

- de favoriser un développement harmonieux et maîtrisé du territoire,
- de faire émerger une culture commune sur les déplacements urbains et intercommunaux.

Depuis, la loi NOTRe a modifié le Code des Transports pour faire évoluer le contenu des PDU afin qu'ils deviennent un outil global de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération en définissant les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises tous modes confondus.

Son élaboration, puis son évaluation doivent associer les acteurs institutionnels et de la société civile, y compris les usagers, pour partager un projet de mobilité au service des habitants et des activités locales dans une logique de coopération intercommunale.

A ce titre il doit :

- maîtriser l'évolution du trafic automobile,
- définir l'articulation entre les transports et l'urbanisme, vu que le PDU s'impose aux PLU et aux divers gestionnaires de la voirie,
- définir les objectifs en matière de modes non motorisés que sont la marche à pied et le vélo,
- définir une stratégie pour les livraisons commerciales (horaires et logistique),
- favoriser les plans de mobilité pour les activités regroupant plus de 250 salariés
- prendre en compte la protection de l'environnement et de la santé dans le cadre de la loi sur l'air (Art L221-1 du Code de l'Environnement) en cohérence avec les PPA (Plans de Protection de l'Atmosphère) élaborés par l'Etat et le SRCAE (Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie) élaborés conjointement par l'Etat et la Région. Dans ce cadre les trois principaux critères à prendre en compte sont :
  - la qualité de l'air, notamment les émissions de particules fines et de NOx,
  - le niveau de bruit,
  - les émissions de GES (Gaz à Effet de Serre).

Le périmètre du PDU est celui de l'agglomération, mais cela n'interdit pas pour des raisons évidentes de cohérence avec le périmètre du bassin de vie, qui recouvre sensiblement le périmètre du SCOT, de réfléchir à cette échelle qui de fait est la plus pertinente

## LA SITUATION ACTUELLE SUR L'AGGLOMERATION TOULONNAISE

### LE TRAFIC AUTOMOBILE :

Malgré l'ouverture complète de la traversée souterraine de la ville et la programmation de l'élargissement de la sortie Est (autoroute A57) entre La Palasse et Pierre Ronde (bifurcation des autoroutes A57 vers Cuers et A570 vers Hyères) à l'horizon 2020, les infrastructures routières ne pourront, car inextensibles, absorber à la fois le trafic de transit et le trafic dit « pendulaire » lié notamment aux trajets dits « domicile-travail ». De plus, le développement urbain et commercial tant à l'Est (La Valette- La Garde) qu'à l'Ouest (Ollioules-la Seyne- Six-fours) fait que la saturation du réseau routier au moins 4 heures par jour est inévitable actuellement et ne fera que s'accroître vu que la voiture représentait encore 59% des déplacements en 2008.

Comme par ailleurs le réseau routier est physiquement inextensible il convient de prioriser les déplacements en TC pour les trajets domicile travail et divers autres motifs internes à l'agglomération ainsi que les modes non motorisés et le covoiturage si l'on ne veut pas aboutir à une sclérose complète de l'économie de l'agglomération et notamment de sa ville centre Toulon.

### LE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

Il s'est restructuré au fil des ans et une politique tarifaire à bas coût a permis de gagner en nombre de voyageurs transportés, toutefois : la multiplication des points d'arrêts (2054), l'inconfort lié au mauvais état de certains couloirs de bus très orniérés et de la chaussée en général, ainsi que l'irrégularité de passage des bus, notamment aux heures de pointe, font que la vitesse commerciale du réseau est globalement très faible et ne pourra que continuer à se dégrader au fil des ans entraînant au mieux une stagnation de la fréquentation qui s'élève actuellement à 7,6% (part modale). Or dans l'agglomération seulement 10% des actifs se déplacent en TC contre le double dans les agglomérations françaises de taille équivalente.

Par contre le développement des bateaux-bus dans la rade montre que: lorsque les temps de parcours sont fiables, que la capacité de transport et la fréquence sont suffisantes, alors la fréquentation est en hausse; il faut donc encourager leur développement.

### LES DEPLACEMENTS NON MOTORISES ( MARCHÉ A PIED ET VELO)

On voit que leur part stagne par rapport à l'ensemble des déplacements tous modes car hormis la prime à l'achat de vélos électriques l'agglomération toulonnaise n'a pas favorisé le développement coordonné des infrastructures 2R et le chiffre de 247 km de pistes et bandes cyclables recouvre en fait des situations très hétéroclites où notamment les bandes cyclables comportent: des interruptions, un défaut flagrant d'entretien, et une insertion problématique voire dangereuse à certains endroits, d'où une utilisation marginale hormis certains tronçons desservant notamment la base navale.

Aucune infrastructure significative de parking 2R et de location favorisant ce mode de transport n'est par ailleurs en service alors que l'article L 1231-16 du code des transports permet à l'agglomération d'en créer.



## LE MODE D'ELABORATION DU PDU 2015-2025

### RAPPEL DES DECISIONS ET DE LEURS MOTIVATIONS:

**Délibération du 19/06/2014** : elle a pour objet d'évaluer et de mettre en révision le PDU adopté le 04/07/2006 pour la période 2005-2015 avec pour motifs principaux:

- La modification du périmètre de l'agglomération (ajout de La Crau)
- L'ouverture du second tube de la traversée souterraine autoroutière de Toulon
- L'adoption du SCOT

**Délibération du 18/06/2015** : elle définit les modalités d'association et de consultation en amont de l'arrêt du projet par TPM, sachant que le document mis à l'enquête publique doit comporter l'ensemble des avis recueillis pendant cette phase d'association des personnes publiques et de consultation des associations et acteurs concernés en vertu des articles L 1214-14 à L 1214-33 du Code des Transports et au chapitre III du titre II du livre 1° du Code de l'Environnement.

Délibération du 12/02/2016 : elle a pour objet de dresser le bilan de l'exécution du PDU 2005-2015. **Il est important de noter que dans son exposé le président de TPM au 3° alinéa indique** : « *Cette révision doit se construire en commençant par évaluer finement les conditions de mobilité actuelles sur le territoire, en réalisant le bilan des 10 années passées pour construire un nouveau projet basé sur une connaissance solide en la matière* ».

**Délibération du 08/04/2016** : par celle-ci TPM arrête le projet de PDU 2015-2025 qui sera soumis à l'enquête publique autour d'une ambition: modifier la répartition des parts modales entre la voiture et les autres modes dont les TC et réduire les GES, qui se déclinent en 5 orientations et objectifs stratégiques, eux-mêmes déclinés en 46 actions.

### UNE MISE A DISPOSITION DU PUBLIC INSUFFISANTE

Certes un espace internet a été ouvert par TPM dans le cadre de la concertation sur le PDU, mais il ne correspond pas aux critères d'une future métropole française : <http://www.tpm-agglo.fr/tpm/article/plan-de-deplacement-urbain-donne-sens-a-nos-deplacements>

De plus, le site internet de la mairie de Toulon oriente les utilisateurs vers le site <http://www.pdu-tpm.com/>, qui est un site en japonais !



Figure 1 : Extrait du site de la mairie de Toulon



Figure 2 : copie d'écran du site de pdu-tpm.com

Pour une agglomération ayant une ambition métropolitaine, on aurait attendu **un site dédié** tel que celui de la communauté d'agglomération de Sophia Antipolis (pourtant bien plus petite : <http://www.pdu-casa.fr/>) ou encore **un espace complet** dans un site internet tel que celui de Grenoble doté de multiples pages, sur lesquelles on trouve les comptes-rendus de toutes les réunions obligatoires et souhaitées par la communauté d'agglomération ( <http://www.smtc-grenoble.org/les-objectifs-0>), voire même avec un **espace sur lequel les citoyens ou les associations auraient pu faire des propositions** dans la phase d'élaboration.

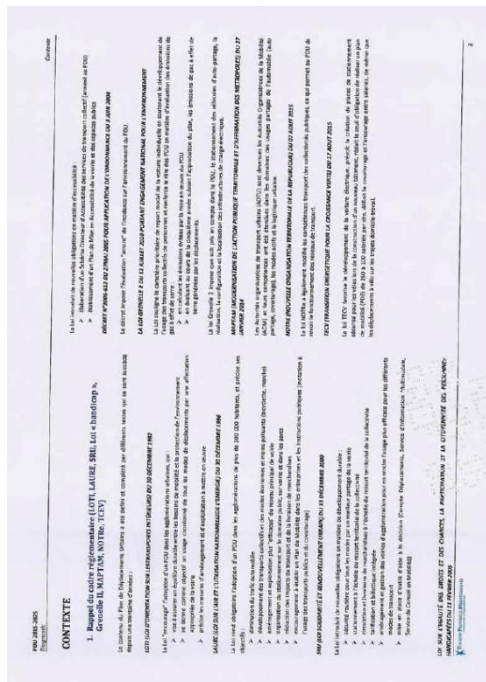
Au lieu de cela, **une simple page web traite du PDU de TPM**, avec en fin de page des liens vers les documents du projet (voir image ci-dessous). Le plus important de ces liens, celui qui donne accès au contenu même du projet est intitulé : **Délibération arrêt du projet PDU + annexes**

## En savoir plus



C'est donc dans ce qui est appelé *annexe* que l'on peut trouver le cœur du PDU, dans un document de 407 pages scanné en mode image, sur lequel on ne peut faire la moindre recherche !

Pire, à partir de la page 39 et jusqu'à la page 183, la partie Diagnostic du document scanné est en mode vertical, ce qui rend sa lecture impossible en ligne (voir un exemple de page ci-dessous).



Au final, à moins d'être passionné par le sujet et de maîtriser les outils informatiques, il est impossible de se documenter dans de bonnes conditions sur le PDU de TPM, **ce qui nuit profondément à la consultation par le public.**

Au final, sur la présentation des documents en ligne, on a l'impression que TPM souhaite que le grand public ne s'intéresse pas au PDU, et que tout est fait pour entraver la



consultation des documents, depuis leur mise à disposition jusqu'à leurs modalités de consultation. On aurait attendu a minima une présentation par chapitres de ce PDU, chaque chapitre faisant l'objet d'un document propre, en mode texte, dans lequel les recherches peuvent se faire.

**Il est à noter que cette volonté de nuire à l'accès à l'information du public semble délibérée** puisque le document de présentation complet du PDU avec les pages dans le bon sens et sur lequel on peut faire des recherches existe. Il a été transmis aux élus pour le vote de la délibération sur le PDU, et une copie existe sur le site d'une association citoyenne : [http://www.toulonavenir.com/wp-content/uploads/2013/03/tpm\\_dossier\\_concertation.pdf](http://www.toulonavenir.com/wp-content/uploads/2013/03/tpm_dossier_concertation.pdf)

#### LES DONNEES UTILISEES POUR L'ELABORATION DU PDU NE SONT PLUS PERTINENTES

L'action n°1 du PDU le dit expressément : *"Le territoire a évolué avec l'apparition de nouveaux « objets urbains » d'importance majeure qui ont et vont modifier l'organisation des mobilités quotidiennes dans l'agglomération : l'ouverture du tube Sud du tunnel, le Technopole de la Mer à Ollioules, Avenue 83 à La Valette, Bois Sacré à La Seyne..."*

**Dans un document de planification important tel que le PDU, il serait nécessaire afin d'éclairer les choix à effectuer de disposer d'une information complète et mise à jour sur les habitudes de déplacement des habitants et salariés de l'Aire toulonnaise, ainsi que leur volume et leur répartition. Or, il s'avère que la dernière Enquête Ménage Déplacement (EMD) intégrale sur notre agglomération a été réalisée en 2008, soit il y a 8 ans.**

Les données sont donc anciennes, trop anciennes pour correspondra au paradigme actuel des transports dans l'aire toulonnaise. Rappelons que le second tube draine plus de 60.000 véhicules par jour depuis 2014, et qu'en 2008, les bouchons se produisaient au centre ville de Toulon, alors qu'aujourd'hui le centre-ville est fluide mais que les bouchons se produisent sur l'A50 et l'A57 en périphérie de l'agglomération.

Principalement avec l'ouverture du second tube du tunnel, les habitudes de déplacements ont profondément changé avec en particulier la possibilité d'habiter à l'Est de l'agglomération et de travailler à l'Ouest et vice-versa, ce qui était très difficile avant l'ouverture du second tube. Les constatations de terrain démontrent aujourd'hui que **les données utilisées pour l'élaboration du PDU et datant de 2008 ne correspondent plus à la situation actuelle.**

**Nous demandons donc le retrait du PDU présenté, dans l'attente d'une nouvelle Etude Ménage Déplacement, de manière à garantir sa pertinence et sa qualité.** Nous nous permettons d'insister sur ce point, car l'enjeu est d'**orienter efficacement la politique des transports des 10 prochaines années pour un budget de 2000 millions d'euros environ, payés par le contribuable.**

Lorsque lors d'une réunion publique d'information nous avons soulevé cette incohérence il nous a été opposé le coût d'une telle enquête. Cet argument nous paraît peu crédible vu d'une part le montant des dépenses déjà engagées par TPM ( cf les comptes administratifs transport de 2013 à 2015 et le budget prévisionnel 2016) et d'autre part le fait qu'une telle enquête qui aurait permis de fonder une analyse sérieuse et donc un projet réaliste pour les

10 ans à venir ne représente que moins de 2 millièmes de la dépense globale prévue par le PDU qui s'élève à plus d'un milliard d'euros.

En l'absence d'une telle enquête, TPM a pris en compte la fréquentation du réseau TC actuel en 2014 qui « photographie » l'état actuel en certains points, mais ne permet en aucun cas de réaliser une projection réaliste de la fréquentation du réseau futur surtout lorsque celui-ci doit s'articuler autour de 4 lignes à haut niveau de service dont une en site propre sans que l'on sache d'ailleurs, pour cette dernière, sur quelles portions de son tracé le TCSP sera « banalisé » (donc englué dans la circulation urbaine).

De plus, il n'y a eu qu'une prise en compte très partielle des zones peu ou mal desservies en TC. En particulier, **la prise en compte des accès Est-et Ouest de l'agglomération est insuffisante**. Sur l'A57 à l'Est de Toulon, les bouchons ont augmenté de manière exponentielle ces dernières années du fait de l'ouverture du tunnel qui a déplacé les bouchons du centre de Toulon à la périphérie, et permis aux automobilistes de traverser l'agglomération pour aller travailler. **Les migrations quotidiennes des salariés en provenance du Moyen-Var sont aujourd'hui un générateur très important de trafic et de difficultés à l'Est de l'agglomération**. Il est donc important et urgent de trouver des solutions adaptées à l'ampleur des difficultés (l'A57 est l'un des 10 axes les plus embouteillés de France (étude INRIX 2016), or **cette évolution n'apparaît pas dans l'EMD 2008, ce qui conduit à une prise en compte très inférieure aux enjeux**.

Or ce critère est fondamental pour pouvoir apprécier sa pertinence en matière de régularité et donc de capacité de transport, notamment en heures de pointe.

#### DES HYPOTHESES PEU CLAIRES SUR LES MODELES UTILISES

Le PDU est également muet sur les hypothèses introduites dans le modèle d'affectation des déplacements sur la prise en compte des temps de correspondance soit sur le réseau lui-même soit au droit des pôles d'inter-modalité. Or ce critère est fondamental pour estimer les temps de parcours soit lors d'un trajet mixte VP-TC soit entre deux modes TC (TCSP-Bus) or on sait, et TPM le confirme dans ses hypothèses (voir action n°2), qu'*une diminution du temps de déplacement de 10 % en transports publics génère un gain de clientèle de 5 % et une baisse des coûts d'exploitation.* (Source : GART)."

En conclusion sur ce point pour toutes les raisons citées ci-dessus: nous estimons que les résultats présentés par TPM dans le projet de PDU 2015-2025 sont peu représentatifs et risquent d'induire des choix stratégiques peu pertinents dans les lourds investissements à mettre en oeuvre au cours des 10 prochaines années en ce qui concerne la capacité de transport des lignes à haut niveau de service et notamment le choix du mode de TCSP.

En particulier, les espérances fortes affichées sur le report modal en faveur du TER (actions 12 et 13) nous paraissent largement surévaluées, surtout au regard du positionnement excentré des gares TER et des temps d'attente de 15 minutes annoncés aux correspondances, facteurs qui risquent fortement de détourner l'utilisateur de ce mode de déplacement.

**Nous demandons donc que le projet soit revu de fond en comble en incluant des bases méthodologiques plus réalistes, prenant en compte l'ensemble du bassin de vie de l'agglomération qui correspond sensiblement au périmètre du SCOT soit 31 communes. L'enjeu pour l'agglomération est sa capacité à maîtriser ses investissements et sa qualité de vie (air et bruit) ainsi que sa contribution à la protection de la planète ( émissions de GES) pour les 10 ans à venir et même au-delà car les orientations prises ne seront pas réadaptables aux plans technique et financier ( emprunts à long terme) en cas d'erreur.**

## UNE CONCERTATION TRONQUEE ET NON SINCERE

Plusieurs associations, en particulier citoyennes et travaillant sur la thématique des transports, ont demandé à faire partie de la concertation de manière à améliorer le projet de PDU avant son arrêt.

Une unique réunion de concertation avec les associations a eu lieu le 22 Mars 2016, soit 16 jours avant l'arrêt du projet le 7 Avril 2016.

La démarche des associations ayant participé à cette réunion de concertation était de s'informer auprès de TPM pour ensuite organiser des réunions de travail permettant aux membres de ces associations de **contribuer à l'élaboration du PDU**. A cet effet, nous avons demandé à M. Chenevard, Vice-président en charge de Transports à TPM lors de la réunion du 22 Mars trois choses qui nous semblaient importantes :

- un délai pour nous permettre d'organiser des réunions dans nos associations respectives et pour rédiger une synthèse des propositions et amendements au PDU que nous souhaitions proposer. Cela nous a été refusé.
- La possibilité d'avoir une copie des documents présentés lors de la réunion du 22 Mars 2016 afin d'avoir une base de discussion et de travail au sein de nos structures. A cette demande, il nous a été répondu que l'on ne pouvait pas nous communiquer ces documents avant qu'ils aient été votés par les élus !
- L'organisation d'une réunion supplémentaire avec TPM permettant aux associations de présenter le fruit de leur travail sur le PDU dans un délai raisonnable. Cette demande a été également rejetée.

Dans ces conditions, le travail de contribution à l'amélioration du PDU par les associations s'est révélé impossible, et **il est apparu que TPM ne souhaitait pas que nous puissions contribuer au PDU à un stade où il était encore possible de l'amender conformément aux articles L1214-14 L1214-23 du Code des transports.**

Le caractère trop général de ces réunions est d'ailleurs particulièrement regrettable car il traduit le manque de sincérité de TPM : le PDU a présenté des hypothèses de corridors à haut niveau de service. Quatre lignes H.N.S. sont annoncées *sans indication de tracé précis*. Cependant, au moment de la présentation aux élus communautaires du projet de PDU, l'option TCSP/BHNS avec son tracé et son coût était nécessairement prise : il fallait chiffrer l'investissement du transport en commun en site propre dans le « compte de déplacements » (annexe financière du PDU). Il fallait donc trancher sur une longueur de ligne et sur un mode de transport pour approcher son coût. Ceci n'a pas été explicité. On a su deux mois plus tard, dans le cadre de la préparation d'une nouvelle DUP pour une ligne en site propre qu'un projet très précis de ligne BHNS était finalisé.

ACTIONS N°1 ET 2 : DEVELOPPER ET STRUCTURER LE RESEAU MISTRAL AUTOUR DE 4 LIGNES A HAUT NIVEAU DE SERVICE

La comparaison avec le PDU précédent s'impose ici. Alors que le tramway était annoncé comme la solution idéale sur l'axe principal Est-Ouest de l'agglomération toulonnaise en dans le PDU 2005-2015, il a tout simplement disparu du PDU 2015-2025, sans aucune explication.

Notre question est donc : **pourquoi l'avoir fait disparaître, alors que l'étude réalisée par le Ministère des transports (CERTU) en 2009 à la demande de TPM avait conduit à la conclusion que seul un tramway répondrait aux besoins de l'agglomération toulonnaise sur l'axe principal ?**

Deuxièmement, on peut constater que ce tramway a été remplacé par 4 ligne HNS qui suivent peu ou prou un trajet identique, faisant ressembler le réseau à un écheveau de ligne HNS.

Une seconde constatation s'impose : pour que ces lignes soient efficaces, il faudra qu'elles soient en site propre sur de grandes portions, mais dans ce cas elles condamneront 4 voies de circulation par sens (une par ligne) sur différents axes Est-Ouest au lieu d'une seule pour une ligne de tramway. Ou bien elles ne seront pas en site propre et elles n'apporteront rien par rapport à la situation actuelle laissant le réseau Mistral dans l'état où nous le connaissons aujourd'hui. En résumé, soit c'est un affichage qui ne mènera à rien de mieux qu'aujourd'hui, soit c'est l'assurance de complications extrêmes dans les déplacements en raison de la fermeture de 4 voies de circulation Est-Ouest dans chaque sens. Dans les deux cas, cette solution ne semble pas opportune, ce qui va dans le sens des conclusions de l'étude sérieuse menée par les services du Ministère des transports, qui rassemble des experts techniques indépendants d'un niveau technique bien supérieur à celui du cabinet Merlin ayant élaboré le PDU pour le compte de TPM.

Outre cette question de la superposition des lignes HNS, nous sommes surpris par l'absence de desserte par les lignes HNS ou par les lignes essentielles des villes du Pradet, de Carqueiranne, de la Crau, de la partie maritime de Hyères et notamment des ports, ainsi que de la zone industrielle de la Pauline-Grande Tourache. Cela signifie donc que ces territoires, composés de villes de plus de 10.000 habitants, n'auront droit qu'à des dessertes de proximité, c'est à dire à plus de 20 minutes d'intervalle. Considérer ainsi ces territoires n'est pas acceptable.

En outre, les objectifs annoncés d'utilisation des transports en commun sont insuffisants. Rappelons que le réseau Mistral est l'un des derniers de France avec 60 voyage par habitant et par an, très loin des 200 en moyenne dans les métropoles de taille comparable ailleurs en France. Une ambition forte est donc nécessaire pour restructurer ce réseau, ce que l'on ne voit pas clairement dans les 4 lignes HNS Est-Ouest.

Cette ambition ne se voit pas non plus dans les annonces en terme de part respective de la voiture et des TC en page 5 du PDU : un objectif de 10% des déplacements en TC est fixé pour 2025, il était de 12.5% dans l'ancien PDU !

**En conséquence, la structuration du réseau autour des 4 lignes HNS ne nous paraît pas pertinente. En tous les cas, elle n'est aucunement justifiée et semble manquer cruellement d'ambition pour une future métropole qui en a pourtant bien besoin vu l'état du réseau Mistral.**

---

ACTION N°3 - DEVELOPPER LE RESEAU DE TCSP MARITIME DANS LA PETITE RADE ET OPTIMISER LE RESEAU VERS LES ILES D'OR

Ce sont de bonnes mesures, surtout au vu de la configuration de notre territoire, et des besoins en période estivale. On ne peut que regretter que le développement des liaisons vers les Îles d'Or ne se fasse pas de pair avec la création d'un réseau de TCSP reliant au minima le port de Hyères à la ville de Hyères centre et à la gare. Cette proposition est esquissée dans l'action n°13, mais non reprise sur les cartes et dans l'action n°3, ce qui manque de cohérence et de clarté. Sans cela, le développement des navettes vers les îles va renforcer les difficultés de circulation dans cette zone sans apporter des solutions en période estivale.

---

ACTION N°4 AMELIORER L'ACCESSIBILITE ET L'INTERMODALITE AUTOUR DU TELEPHERIQUE ET POURSUIVRE SA MODERNISATION

Une remarque à ce sujet : le téléphérique de Toulon est-il vraiment un enjeu fort en matière de transport, au point de se retrouver en 4e position dans les actions à mener ?

---

ACTION N°5 – POURSUIVRE L'ADAPTATION DES SERVICES MISTRAL EN SOIREE, LE WEEK-END ET PENDANT LES VACANCES SCOLAIRES

Nous sommes tout à fait favorables à cette mesure qui va cependant se heurter à la difficulté du coût de financement. En effet, le réseau Mistral a un coût de revient par voyage de plus de 2€, contre 1.2€ dans les métropoles de taille comparable (source CERTU). Faute de restructurer le réseau autour d'UN axe fort Est-Ouest, la multiplication des lignes conduira comme c'est le cas aujourd'hui à une multiplication des coûts, qui limitera de fait les possibilités d'extension des horaires. Mieux vaut donc peu de lignes, mais efficaces et avec des horaires larges, que plusieurs lignes avec des horaires réduits. C'est une réalité qui à nouveau rend particulièrement discutabile le choix de TPM centré autour de 4 lignes HNS Est-Ouest.

---

ACTION N°6 – POURSUIVRE L'AMELIORATION DE LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN DES POLES D'ACTIVITES

C'est un objectif que nous soutenons, mais les propositions nous semblent limitées, un travail en commun avec les grandes entreprises serait largement préférable. Pour cela, un outil existe : les plans de déplacement d'entreprises. Ils n'ont pas été prévus clairement dans le PDU. Il sont pourtant **obligatoires pour les entreprises de plus de 250 salariés**, or l'agglomération compte sur ce plan de gros générateurs de trafic que sont notamment: DCNS, la Base Navale, la CNMMS, la ville de Toulon qui regroupent chacun plus de 1000 à 3000 employés. Ce ne sont pas des aménagements à la marge qui permettront de résoudre ces difficultés.

#### ACTION N°7 – POURSUIVRE LA REALISATION DES INFRASTRUCTURES NECESSAIRES A L'EXPLOITATION DU RESEAU MISTRAL

Nous y sommes bien évidemment favorables, à la condition de faire en amont les bons choix techniques pour les TCSP de manière à ne pas être obligé de réinvestir après avoir constaté une erreur de choix majeur, comme cela a été le cas avec le BHNS de Nancy et celui de Caen.

#### ACTION N°8 - OPTIMISER LA DESSERTE DU RESEAU VARLIB DANS L'AGGLOMERATION ET RENFORCER LES LIAISONS AVEC LES CENTRALITES VOISINES

Les dessertes périurbaines doivent être développées pour favoriser le report modal voiture-TC des gens vivant en périphérie lointaine de l'agglomération. Toutefois, l'impact sera très vraisemblablement minimal (personne n'a encore trouvé la solution à ces problèmes) et ne règlera pas l'augmentation constante de l'utilisation de la voiture pour se rendre dans les villes. La seule solution réellement viable est celle des parking relais, implantés avec succès dans de nombreux territoires, et qui permettent d'éviter de faire rentrer les voitures dans les cœurs d'agglomération, à condition de proposer des parkings simples d'accès, et des billets couplés utilisant des transports particulièrement efficaces et capacitifs. Or ce n'est manifestement pas la voie retenue.

#### ACTIONS N°9 11 ET 12 – RENFORCER LA PLACE DU TER DANS LE SYSTEME DE TRANSPORTS DE L'AGGLOMERATION

La création de Pôles d'Echanges Multimodaux autour du TER permettant d'assurer une meilleure desserte en TC est une nécessité, mais croire qu'elle va apporter des solutions réelles et drainer de nombreux usagers est une utopie.

En effet, qui dit pôle multimodal, dit rupture de charge et donc perte de temps et d'attractivité (cf. le GART : 10mn en moins, 5% d'attractivité en plus). Avec des gares distantes de 4 km, miser sur le réseau de TER pour résoudre les questions de déplacements intra-agglomération est irréaliste. En effet, les gares sont trop espacées pour mailler le territoire correctement et elles sont de plus excentrées des centres urbains, ce qui est dit explicitement. Une correspondance pour y accéder est donc indispensable, suivie d'une seconde pour se rendre à sa destination finale. Or il est annoncé un temps de correspondance de moins de 15 minutes, soit **30 minutes plus les différents temps de déplacement en train et en bus, ce qui fait perdre tout son intérêt au dispositif TER en comparaison avec la voiture**. L'usage pertinent du TER serait plutôt les déplacements périurbains vers le Moyen Var et l'Ouest Var, qui sont malheureusement très peu abordés.

#### ACTION N°10 - AMELIORER LES FONCTIONNALITES D'UNE BILLETTE INTEROPERABLE COMPLETE POUR UNE TARIFICATION COMBINEE ET FACILITER LES MODALITES DE PAIEMENT

Nous soutenons totalement cette action.

**Une des questions principales à laquelle devrait répondre le PDU est esquissée dans l'action 13 : il s'agit de la gestion des flux à l'entrée Est de l'agglomération.**

La traiter dans une section axée sur l'inter modalité et les gares nous semble ne pas être à la hauteur des enjeux, car la vraie question est : **comment gérer le flux de voitures venant du Moyen Var en direction de Toulon ?**

En effet, l'est de l'agglomération est le point d'entrée des migrations journalières des gens habitant l'Est-Var, et chaque jour nous pouvons constater une augmentation du nombre d'heures passées dans les bouchons, ce qui place l'A57 dans le top 10 des axes les plus embouteillés de France.

Or rien de cohérent et de grande ampleur n'est prévu dans le PDU pour gérer le flux de ces personnes arrivant chaque jour pour travailler sur TPM. La question des parcs relais situés en périphérie de l'agglomération et de l'autoroute est essentielle. Cette question est abordée à l'action n°20 mais ne répond pas aux attentes :

Tout d'abord les 4000 places de parking-relais annoncées dans le bilan du PDU sont très discutables : en effet, peut-on considérer le parking Gérard-Philippe situé au centre de la Garde comme un parking relais ? C'est un parking municipal de centre ville, rien d'autre, son accès depuis l'autoroute est lointain et compliqué en particulier aux heures de pointe. Idem pour le parking de la Bâtie au Pradet, situé à l'écart des grands axes. Même chose pour le parking Arromanches à Hyères, qui est un parking de stationnement pour les touristes allant sur le port, ou encore pour le parking des Sablettes à la Seyne ou celui des Canons à Saint Mandrier.

**Ces parkings ont tous quelque chose en commun, ils sont à l'écart des grands axes, et plus encore de l'autoroute.** Or rien ne semble indiquer que les prochains parkings seront placés près des axes autoroutiers, c'est pourtant un des enjeux fort de ce PDU, éviter de voir les VP en provenance du Moyen-Var ou de l'Ouest du Var rentrer dans l'agglomération. Et pour cela, il faut des parking relais de grande capacité situés à proximité de l'autoroute et en correspondance avec des TCSP attractifs de forte capacité tels que des tramway. C'est le schéma utilisé dans les autres métropoles, ce n'est pas ce qui s'est fait jusqu'ici à Toulon.

L'ambition en terme de parking relais est donc particulièrement nécessaire. Le Parc Urbain d'Ollioules paraît pertinent avec ses 600 places de même que celui de la Pauline mais dont la taille n'est pas précisée et qui apparaît fortement contraint. Rappelons que le seul parking Odysseum à Montpellier contient 1200 places à proximité de l'A9, pour un total de plus de 4000 places sur les différents parkings à proximité des autoroutes, le tout pour une agglomération plus petite que TPM.

Un parking de 600 places est également prévu à la Chaberte, avec les explications "*A la Chaberte, un parking-relais d'une capacité de 600 places pourra être aménagé en entrée d'agglomération afin de capter les flux en provenance de la vallée du Gapeau. Son*



*accessibilité et sa desserte en transport en commun devra être facilitée.*" C'est en effet une nécessité comme développé précédemment, mais son emplacement paraît surréaliste : **il sera à l'écart de tous les réseaux de TC et en particulier des lignes HNS, ce qui lui fait perdre tout intérêt.**

Der même, les parking relais Esplageolles et Tamaris seront à l'évidence des parking municipaux (certainement nécessaires) mais n'apportant aucune solution aux usagers en provenance de l'extérieur de l'agglomération. Celui de Hyères sera un parking de gare au sens classique du terme.

Une esquisse de proposition est faite dans l'action n°13 avec la création d'un parking relais à la gare de la Pauline coté Université, mais cette zone est déjà particulièrement encombrée aux heures de pointe, et une étude de terrain sérieuse s'impose avant d'envisager de déplacer la gare de la Pauline côté Université, au risque de congestionner complètement la zone.

**Au final, l'action en termes de parking relais ne nous paraît pas du tout en rapport avec les enjeux réels de limitation de la voiture (en particulier en provenance de l'extérieur) dans le centre de l'agglomération. Aucune alternative d'ampleur ne sera donnée aux usagers.**

Faut de parking de grande ampleur et d'accès simple, les véhicules personnels des habitants du centre Var seront condamnés à continuer à créer des bouchons chaque jour plus important sur l'A57 le matin et le soir. La situation est identique à l'Ouest avec un intensité un peu moins marquée.

**En tous les cas, la prise en compte de cet enjeu fort qu'est la possibilité de limiter le flux de voitures en provenance du moyen-Var et entrant dans l'agglomération nous semble vraiment insuffisant dans le PDU. C'est pourtant une des préoccupations majeures des habitants et salariés de l'aire toulonnaise.**

---

ACTIONS N°14, 26, 27 - ASSURER UNE CONTINUITÉ PIÉTONNE ET CYCLABLE AUTOUR DES GARES ET DES POLES DE CORRESPONDANCES - DEVELOPPER UN RESEAU D'ITINÉRAIRE CYCLABLES « DU QUOTIDIEN »

Assurer la continuité cyclable et piétonne autour des pôles d'échange dans un rayon de 1km (pour les cycliste) - 500m (pour les piétons) est une bonne proposition, mais **elle devrait aller beaucoup plus loin en ce qui concerne le cyclable, avec la création d'un réseau continu et sécurisé Est-Ouest mais également Nord-Sud sur l'agglomération.**

Ca n'est pas le cas, y compris dans l'action n°26, ce qui rend le réseau actuel difficilement utilisable au quotidien.

---

ACTIONS N°17 ET 18 - FINALISER L'AMÉNAGEMENT DU RESEAU AUTOROUTIER ET COMPLETER LE MAILLAGE PRIMAIRE

**Le constat effectué sur la saturation de l'autoroute et sur l'impact fort du tunnel, constat que nous partageons, montre clairement que les habitudes et les volumes de déplacement dans l'agglomération ont changé depuis 2008.** Raison de plus pour actualiser les données qui ont servi de base à l'élaboration du PDU 2015-2025. Or cela n'a pas été fait, les diagnostics ne peuvent donc pas être à la hauteur des enjeux, et les solutions proposées le

sont *a priori* sans aucune certitude sur leur pertinence, faute de diagnostic. **Il faut donc à notre avis rejeter ce PDU en l'état dans l'attente d'une nouvelle Enquête Ménage Déplacement.**

De plus, afficher comme action à venir la réalisation du contournement des centres ville du Pradet et de la Crau ainsi que la réalisation du « pont des Plantades » sur la Garde et le franchissement de la Reppe entre Sanary et Six-Fours à l'horizon 2020-2025 nous semble quelque peu utopique. **Ce sont des projets dont certains remontent aux années 1970, et qui depuis, faute de consensus local, n'ont jamais vu le jour et ne sont pas inscrits dans les documents d'urbanisme. Leur réalisation effective semble très aléatoire voire impossible.**

Bâtir l'avenir de notre agglomération sur ces hypothétiques réalisations nous paraît donc très risqué.

---

#### ACTIONS 21, 22 ET 23 : STATIONNEMENT

Nous partageons les propositions, en particulier sur la nécessité d'orienter les gens vers les parking P+R et sur l'amélioration nécessaire des stationnements vélo.

---

#### ACTION 43 : AMELIORER LES CONDITIONS D'ACCES AU PORT DE TOULON-LA SEYNE POUR LES PASSAGERS DES FERRIES ET DES CROISIERES

Il est indiqué dans cette action qu'il faudra proposer une offre de stationnement voiture dédiée aux croisiéristes à proximité du port de Toulon et du môle à la Seyne-sur-Mer. C'est une proposition étonnante, les croisiéristes en escale n'ont pas de véhicules, et les croisiéristes au départ de Toulon n'ont pas vocation à encombrer des zones littorales déjà bien saturées. Un parking longue durée en périphérie de la ville couplé à un service de navette les jours concernés serait bien plus pertinent à notre avis.

En outre, la question de l'emplacement des terminaux des ferrys et des croisières, intégrés dans une gare maritime, devrait faire l'objet d'un développement à part entière, surtout dans la perspective de la construction d'un second quai pour paquebots de croisières à Toulon Centre.

---

#### ACTION N°44 : AMELIORER LA DESSERTE DE L'AEROPORT INTERNATIONAL TOULON-HYERES ET REPENSER LES ACCES ET LA CIRCULATION SUR LA PRESQU'ILE DE GIENS ET VERS LES ILES D'OR

Un développement de l'offre de TCSP vers l'aéroport et le port utilisant les voies ferrées existantes nous paraît pertinent et efficace. Une question, pourquoi ne figure-t-il pas dans les aménagement de type TCSP des actions 1 à 3, et en particulier sur les cartes. Est-ce vraiment prévu dans le PDU 2015-2025 ?

---

#### AUTRES ACTIONS

Les autres actions développées dans la PDU nous semblent dans l'ensemble correctes, le plus souvent elles ne sont pas liées aux spécificités de notre territoire, ou bien concernent peu de personnes. Nous y sommes donc favorables dans l'ensemble.

---

## UNE ACTION MANQUANTE

Au delà des remarques de fond que nous avons faites, la prise en compte environnementale ne nous paraît pas ressortir clairement dans les actions envisagées.

**Les objectifs en matière de GES et de lutte contre la pollution urbaine ( NOx, PM2,5 et PM10) semblent se situer très en dessous des valeurs fixées par le SRCAE régional qui s'impose au PDU.** De plus, ils ne sont pas définis de manière homogène sur l'ensemble du territoire, alors qu'ils devraient normalement faire l'objet d'un ciblage par zones géographiques (hyper-centre, périphérie...)

La prise en compte des critères environnementaux et de protection de la santé est pourtant essentielle : pollution de l'air, niveau de bruit, émission de GES, confort des usagers. Ce dernier critère est d'ailleurs fondamental si on veut que le réseau TC capte une clientèle au-delà des seuls usagers captifs, pour cela il ne faut pas dépasser 4 voyageurs par m<sup>2</sup> à l'heure de pointe et avoir un confort de roulage suffisant.

## CONCLUSION

En ce qui concerne le mode d'élaboration, la concertation a été vraiment insuffisante, et les participants associatifs ont été traités par le mépris. En particulier, nous n'avons pas pu proposer quoique ce soit pour améliorer le PDU à un stade où il était encore possible de le faire, en dépit de nos demandes répétées. Le seul espace où nous pouvons exprimer nos diagnostics et propositions est l'enquête publique, ce qui est bien trop tardif et contraire aux règles d'élaboration du PDU.

Sur le fond, le PDU nous semble insuffisant sur de nombreux points pourtant majeurs : la prise en compte du flux de véhicules en provenance de l'Ouest Var et du Moyen Var n'est pas à la hauteur des enjeux. Cet afflux d'usagers n'étant pas prévu, le dimensionnement des LHNS risque fort de ne pas être à la hauteur des besoins réels.

De plus, le schéma retenu pour l'axe fort Est-Ouest basé sur 4 lignes HNS en lieu et place du tramway prévu au PDU précédent nous paraît peu pertinent, car il conduira à un statu-quo si les LHNS ne sont pas en site propre, et à une suppression déraisonnable de 4 voies de circulation par sens Est et Ouest si les LHNS sont en site propre. Qui plus est, si ces LHNS sont de type BHNS, leur emprise unitaire est supérieure à celle d'une ligne de tramway, ce qui risque de rendre très complexe leur insertion urbaine.

Enfin, d'un point de vue financier, le coût démesuré de fonctionnement du réseau Mistral actuel montre qu'il est important de le restructurer autour d'un axe fort, de manière à réduire ce coût de fonctionnement et à avoir des marges de manœuvre financières pour augmenter les amplitudes horaires par exemple.

Aucun des ces points techniques n'est discuté et argumenté dans le PDU, aucune explication valable n'est donnée sur le retrait du tramway pourtant présent dans le PDU 2005-2015 et validé par le CETE en 2009.

Enfin, l'ensemble de l'étude du PDU est contestable, car les données utilisées n'ont plus aucun fondement, vu les changements majeurs en termes d'habitudes de déplacements intervenus ces dernières années. Sans une nouvelle Enquête Ménages Déplacements, personne n'est à même de dire avec certitude quels seraient les bons choix pour l'agglomération. Vu les masses financières engagées, il est irresponsable de risquer de se tromper faute d'avoir fait des études sérieuses et actualisées auparavant.

**En conséquence, nous vous proposons de donner un avis défavorable au PDU dans sa version actuelle, et de demander à ce qu'une nouvelle Enquête Ménages Déplacements (EMD) soit réalisée avant qu'une nouvelle version de ce PDU ne soit élaborée sur la base d'un diagnostic solide en concertation réelle avec les acteurs locaux et en particulier les associations.**