Plan De Mobilité 2025>2035

LA LIBERTÉ DE SE DÉPLACER POUR TOUS

4.2

AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES



Stratis (strates-communicationpublique.fr) • 10/26

DOSSIER 4 : SAISINE, AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES ET RÉPONSES DE LA MÉTROPOLE TPM

Métropole Toulon Provence Méditerranée

D4 42 1/66 JD

D4 12 2/66 IXD

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

IGEDD
INSPECTION GÉNÉRALE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

MRAe
Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré

de la Mission régionale d'autorité environnementale

Provence-Alpes-Côte d'Azur

sur le plan de mobilité 2025-2035 de Toulon Provence Méditerranée (83)

N° MRAe
016254/A PP

D4 42 3/66 JCD

PRÉAMBULE

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) PACA s'est réunie le 16 juin 2026, à Marseille. L'ordre du jour comportait notamment l'avis sur le plan de mobilité 2025-2035 de Toulon Provence Méditerranée (83).

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté par Sandrine Arbizzi, Jacques Legaignoux, Sylvie Bassuel, Jacques Daligaux et Johnny Douvinet membres de la MRAe.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par la métropole Toulon Provence Méditerranée pour avis de la MRAe sur le plan de mobilité 2025-2035 de Toulon Provence Méditerranée (83). Le dossier est composé des pièces suivantes : diagnostic, plan d'actions, rapport environnemental.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-21 du Code de l'environnement (CE) relatif à l'autorité environnementale et à l'article L122-7 CE, il en a été accusé réception en date du 8 avril 2026. Conformément à l'article R122-21 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

En application de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- *par courriel du 8 avril 2026 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 13 mai 2026 ;*
- *par courriel du 8 avril 2026 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui a transmis une contribution en date du 7 mai 2026.*

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Le présent avis est publié sur le portail internet de l'évaluation environnementale. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. Il ne lui est n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

L'article R123-8-I-c) CE fait obligation à la personne responsable de mettre à disposition du public une réponse écrite à l'avis de la MRAe. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe (ae-avispp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr) serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

D4 42 4/66 JD

SYNTHÈSE

La métropole Toulon Provence Méditerranée regroupe 12 communes situées dans l'aire urbaine de Toulon. Elle comptait en 2022 une population de 449 782 habitants sur une superficie de 36 640 ha (Insee), soit une densité moyenne de 1 227 habitants au km². L'agglomération de Toulon regroupant plus de 100 000 habitants, l'établissement d'un plan de mobilité (PDM) est obligatoire.

Le dossier contient le projet de PDM (diagnostic, stratégie, plan d'actions, suivi et évaluation) et le rapport environnemental. La stratégie n'est toutefois pas facilement identifiable. D'un point de vue formel, l'évaluation environnementale comprend l'ensemble des parties requises par le Code de l'environnement.

Le diagnostic ne présente pas le bilan de la mise en œuvre des actions du plan de déplacements urbains 2015-2025 et de la mesure de leurs effets, bilan qui permettrait d'argumenter les propositions du PDM.

Le plan de mobilité ne comporte pas d'analyse permettant de justifier que les actions envisagées permettront d'atteindre les objectifs chiffrés.

La MRAe recommande de compléter le plan d'actions par la mise en place, en collaboration avec AtmoSud, d'un dispositif de modélisation des concentrations en polluants atmosphériques dans les zones où la population est la plus exposée à la pollution atmosphérique.

La MRAe recommande également d'établir l'état initial du milieu naturel des secteurs de projets d'infrastructures, d'évaluer les incidences de l'aménagement de ces secteurs sur la biodiversité (y compris d'intérêt communautaire) et de prévoir, si nécessaire, des mesures pour les éviter ou les réduire, voire pour restaurer des corridors dysfonctionnels en raison de la présence d'infrastructures ou d'ouvrages inadaptés.

La MRAe recommande de compléter le diagnostic relatif au transport de marchandises, de fixer des objectifs adaptés en matière de report modal, de volume ferroviaire, de part modale fret, et de prévoir des actions opérationnelles pour valoriser le potentiel ferroviaire des ports.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

D4 42 5/66 JO

Table des matières

1. Objectif du plan de mobilité et contexte juridique du projet au regard de l'évaluation environnementale....5
2. Présentation du contexte territorial et du projet de PDM....5
2.1. Contexte territorial....5
2.2. La stratégie du PDM....6
2.3. Le plan d'actions du PDM....7
3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe....7
4. Analyse de la qualité des informations présentées et de la démarche d'évaluation environnementale....8
4.1. Forme générale des documents du PDM et résumé non technique....8
4.2. Qualité du diagnostic....8
4.3. Analyse de la stratégie, du plan d'actions et de leur articulation....9
4.4. Le dispositif de gouvernance, de suivi et d'évaluation du PDM....9
4.5. Articulation avec les documents de rang supérieur....9
4.6. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale....10
5. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PDM....10
5.1. Cohérence urbanisme-transport, stationnement....10
5.2. Pollution de l'air....11
5.3. Bruit....12
5.4. Lutte contre le changement climatique : diminution des émissions de gaz à effet de serre....12
5.5. Biodiversité (dont sites Natura 2000)....13
5.5.1. Biodiversité et continuité écologiques....13
5.5.2. Natura 2000....13
5.6. Transport de marchandises....14

D4 - 52 6/66 JCD

AVIS

1. Objectif du plan de mobilité et contexte juridique du projet au regard de l'évaluation environnementale

La métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) est l'autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire. L'agglomération de Toulon regroupant plus de 100 000 habitants, l'établissement d'un plan de mobilité (PDM) est obligatoire. Le PDM est un document régi par les dispositions des articles L1214-1 à L1214-38 du code des transports[1]. Il vise notamment à assurer :

- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès et la protection de l'environnement et de la santé ;
- l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses et des quartiers prioritaires de la politique de la ville, ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- la diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;
- l'organisation du stationnement ;
- l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. Il fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du 36° du I de l'article R122-17 du Code de l'environnement (CE).

2. Présentation du contexte territorial et du projet de PDM

2.1. Contexte territorial

La métropole TPM regroupe 12 communes[2] du Var et comptait en 2022 une population de 449 782 habitants sur une superficie de 36 640 ha (Insee), soit une densité moyenne de 1 227 habitants au km². Elle est couverte par le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Provence Méditerranée approuvé le 6 septembre 2019[3] en cours de révision, qui regroupe les communes de TPM, de la communauté de

---

[1] Le plan de mobilité succède au plan de déplacements urbains depuis la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (article 16).

[2] Carqueiranne, la Crau, la Garde, Hyères, Ollioules, le Pradet, le Revest-les-Eaux, Saint-Mandrier-sur-Mer, la Seyne-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages, Toulon, la Valette-du-Var.

[3] Le ScoT Provence Méditerranée a fait l'objet d'un avis de la MRAe en date du 12 mars 2019.

D4 42 7/66 JD

communes de la Vallée du Gapeau, de la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume et de la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures.

Sur le plan géographique, le territoire de TPM est situé dans l'aire urbaine de Toulon, entre les deux grandes aires de Marseille et de Nice.

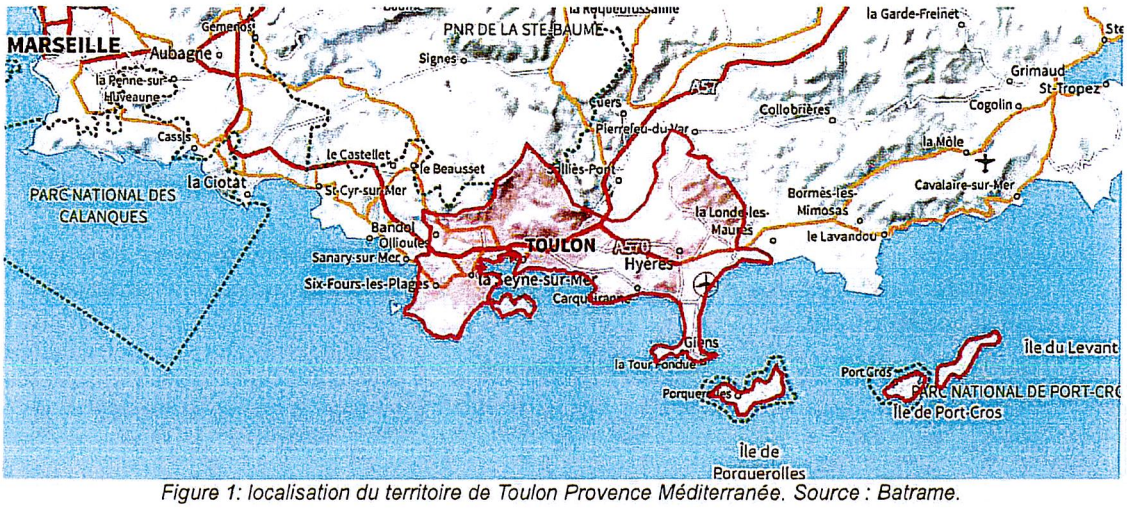


Figure 1: localisation du territoire de Toulon Provence Méditerranée. Source : Batrame.

La métropole TPM est traversée par les autoroutes A50, A57 et A570, qui composent le « *corridor de mobilité* » est-ouest, autour duquel se concentrent 81 % des emplois, et par la ligne ferroviaire Marseille-Nice avec deux gares TGV (Toulon et Hyères). Le territoire est connecté au réseau aérien via l'aéroport de Hyères-Toulon. La rade de Toulon accueille les activités portuaires (fret, bateaux de croisière, ferries).

Concernant les transports périurbains, TPM est desservie par le réseau régional « *Zou !* » (13 lignes routières ; 7 communes reliées au réseau ferroviaire). L'offre de transports urbains (3 lignes de bateaux-bus, 16 lignes de bus « *essentielles* », 30 autres lignes régulières de bus, 3 lignes de desserte de la base navale, du transport à la demande et 40 lignes scolaires) s'organise de « *pôle à pôle et ne privilégie pas les correspondances* ».

En 2022, la part modale des différents modes de transports se répartit comme suit : transports individuels motorisés (56 %), transports collectifs (7 %), marche (34,5 %), vélo (2,5 %). « *Les réseaux cyclables et de transport en commun ont aujourd'hui de la difficulté à offrir un niveau de service attractif et une alternative concurrentielle à la voiture, et ce, malgré un développement constant* ». « *Les mobilités touristiques et événementielles occasionnent des pics de mobilité* ».

2.2. La stratégie du PDM

Le PDM fixe cinq objectifs stratégiques : renforcer la cohésion sociale en permettant à chacun de se déplacer en sécurité sur tout le territoire ; réduire l'empreinte environnementale et l'impact sur la santé de la mobilité ; évoluer vers une « ville du quart d'heure », avec un rééquilibrage de l'espace public ; favoriser la cohabitation / coexistence des mobilités touristiques et du quotidien ; favoriser la recevabilité juridique et la faisabilité / pérennité du PDM. Il fixe des objectifs quantifiés en termes de :

- répartition modale, avec une progression du vélo (de 2,5 % en 2022 à 8 % en 2035) et des transports collectifs (de 7 % en 2022 à 12 % en 2035), une stabilisation de la marche et une diminution des transports individuels motorisés (de 56 % en 2022 à 45 % en 2035) ;

D4 42 8/66 50

- desserte du territoire par les transports collectifs, avec une augmentation de la part des habitants (+92 %) et des emplois (+82 %) desservis par une ligne présentant un cadencement inférieur à 10 minutes et du nombre de services reliant la métropole aux territoires voisins (+68 %) ;
- équité sociale, avec un taux de services desservant les quartiers prioritaires de la politique de la ville passant de 16 % à l'état actuel à 53 % en 2035 ;
- flux de trafic en traversée des centres-villes, avec une baisse de 11 % à Toulon, 6 % à Hyères et 22 % à la Seyne-sur-Mer ;
- création de linéaires cyclables (+200 km) ;
- réduction de la consommation énergétique de 24 % en 2035 par rapport à la situation actuelle ;
- réduction de 25 % des émissions de gaz à effet de serre, de 76 % des oxydes d'azote, de 15 % des PM10[4] et de 27 % des PM2,5[5] en 2035 par rapport à 2022 ;
- réduction de l'exposition aux nuisances sonores (« *plus de 18 000 habitants du territoire sont concernés par une baisse des émissions sonores liées au trafic routier (dont plus des 2/3 par une baisse supérieure à 5 dB(A)), contre moins de 1 000 habitants par une hausse* »).

La stratégie est structurée autour de quatre axes divisés en 13 orientations :

- axe A : donner au transport collectif le pouvoir de concurrencer l'autosolisme[6] ;
- axe B : remettre les mobilités actives au cœur des espaces publics et faire évoluer les équilibres avec la voiture ;
- axe C : organiser les mobilités touristiques et événementielles dans le respect du territoire et de ses usagers ;
- axe D : accompagner les mutations par un écosystème des mobilités.

Le dossier indique que le PDM est « *issu d'une démarche partenariale entre les différents acteurs institutionnels et de la société civile* ».

2.3. Le plan d'actions du PDM

Le plan d'actions comporte 39 actions déclinées en mesures opérationnelles :

- sept actions en faveur des transports collectifs et trois actions pour organiser l'intermodalité (axe A) ;
- trois actions relatives aux modes actifs, trois actions pour organiser le stationnement et quatre actions pour réguler la circulation routière (axe B) ;
- six actions pour gérer les flux en période touristique et évènementielle (axe C) ;
- deux actions en faveur de mobilités décarbonées, deux actions relatives au transport de marchandises, six actions pour accompagner le changement de pratiques et trois actions pour renforcer la gouvernance (axe D).

3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

[4] Particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres.

[5] Particules fines en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres.

[6] Usage individuel du véhicule.

D4 42 3/66 JCD

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du plan, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la cohérence urbanisme-transports ;
- la réduction des nuisances liées aux déplacements (pollution de l'air, bruit) ;
- la lutte contre le changement climatique et la diminution des émissions de gaz à effet de serre ;
- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques.

4. Analyse de la qualité des informations présentées et de la démarche d'évaluation environnementale

4.1. Forme générale des documents du PDM et résumé non technique

La stratégie, située au sein de la pièce D-plan d'actions, n'est pas facilement identifiable. Les éléments qui la composent (objectifs, élaboration de scénarios pour orienter le plan d'actions...) sont dispersés au sein de plusieurs chapitres (stratégie, cadrage des ambitions du PDM, évaluation du PDM 2035 selon les 5 objectifs).

La MRAe recommande de regrouper l'ensemble des éléments relatifs à la stratégie dans un seul chapitre facilement identifiable.

4.2. Qualité du diagnostic

Le territoire disposait d'un plan de déplacements urbains (PDU) 2015-2025 comprenant 46 actions. Le dossier liste 9 actions du PDU qui répondaient aux enjeux de limitation des émissions de GES[7] et de polluants atmosphériques. Il présente les « *actions phares* » menées en 2022 (raccordement du terminal fret du site de Brégaillon au réseau ferré, raccordement électrique des navires à quai, etc.).

Le diagnostic ne présente pas, de manière synthétique, le bilan de la mise en œuvre des actions du PDU et de la mesure de leurs effets. Il ne précise pas de quelle manière des enseignements ont pu éventuellement en être tirés pour l'élaboration du PDM (atteinte ou pas des objectifs et difficultés rencontrées).

La MRAe recommande de présenter le bilan de la mise en œuvre des actions du PDU précédent et de la mesure de leurs effets, et d'en préciser les enseignements utiles à la définition de la stratégie et des actions du PDM.

Le diagnostic aborde les grandes caractéristiques du territoire permettant de connaître la demande de déplacements et son évolution, les offres et les services de mobilité disponibles et leurs usages, les pratiques de déplacements sur le territoire. Il s'appuie notamment sur l'enquête de mobilité certifiée Cerema[8] réalisée en 2021.

Cependant, il mériterait d'être complété par :

- une analyse des projets portés par les documents d'urbanisme (SCoT, PLU[9]) susceptibles d'avoir une incidence sur les déplacements ;
- un état des lieux des démarches de management de la mobilité (plans de mobilité employeurs notamment).

---

[7] Gaz à effet de serre.

[8] Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

[9] Plan local d'urbanisme.

D4 42 10/66 JCJ

La MRAe recommande de compléter le diagnostic par l'analyse des projets portés par les documents d'urbanisme susceptibles d'avoir une incidence sur les déplacements, et un état des lieux des démarches de management de la mobilité.

4.3. Analyse de la stratégie, du plan d'actions et de leur articulation

Chaque fiche-action indique les enjeux, les mesures, le pilote de l'action et les partenaires impliqués, les actions associées, les objectifs et les échéances de réalisation.

Le projet de PDM ne comporte pas d'analyse permettant de justifier que les actions envisagées permettront d'atteindre les objectifs chiffrés, ce qui ne permet pas de s'assurer que le plan d'actions répond efficacement aux objectifs de la stratégie.

La MRAe recommande de compléter le projet de PDM par une analyse justifiant que les actions envisagées permettront d'atteindre les objectifs chiffrés.

4.4. Le dispositif de gouvernance, de suivi et d'évaluation du PDM

Chaque fiche action définit des indicateurs de suivi de la mise en œuvre du plan.

Pour certaines actions, les indicateurs proposés ne sont pas pertinents. Par exemple, les indicateurs de l'action n°1 « *renforcer l'offre de service ferroviaire* » - nombre de trains journaliers, nombre de montées/descentes aux gares, taux de régularité des trains TER - ne permettent pas de suivre les mesures qui visent à instaurer un cadencement et étendre l'amplitude horaire sur certaines lignes. De même, les indicateurs de l'action n°8 « *organiser les PEM*[10] *et leur rabattement par les modes alternatifs* » - fréquentation des gares, identification des pôles d'échanges multimodaux sur les plans - ne permettent pas de suivre les mesures qui visent à développer les modes actifs en rabattement vers un arrêt de transport en commun.

Les indicateurs retenus pour l'évaluation du PDM ne portent que sur la mesure des effets du PDM sur l'environnement. Aucun indicateur ne permet de suivre l'impact du plan sur la mobilité (part modale des différents modes de déplacements dans la mobilité quotidienne et domicile-travail...). Les indicateurs sont accompagnés d'une valeur de référence (pour certains) et d'une fréquence de suivi mais pas d'une valeur cible. La mise en œuvre de ce suivi (moyens, gouvernance, communication et suites à donner en fonction des résultats observés) n'est pas précisée.

La MRAe recommande de revoir la définition des indicateurs de suivi de la mise en œuvre du plan et de compléter le dispositif d'évaluation du PDM (mesure de l'effet sur la mobilité), en précisant les valeurs de référence, les valeurs cibles et en détaillant les modalités de mise en œuvre de ce suivi.

4.5. Articulation avec les documents de rang supérieur

Le rapport environnemental analyse l'articulation du PDM avec les objectifs et les règles du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur adopté le 26 juin 2019, les orientations du SCoT Provence Méditerranée, les actions de l'axe 4 (poursuite de la politique de mobilité durable) du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de la métropole TPM[11] et les actions du plan de protection de l'atmosphère du Var.

---

[10] Pôles d'échanges multimodaux.

[11] La MRAe a émis un avis sur l'élaboration du PCAET de la métropole TPM en date du 13 janvier 2023.

D4 42 11/66 50

La MRAe souligne que le SRADDET a été modifié le 3 juillet 2025 et que, parmi les évolutions apportées, figurent des modifications liées à la gestion économe de l'espace et à la lutte contre l'artificialisation, à l'intermodalité et au développement des transports de marchandises.

Le dossier met en évidence que les objectifs chiffrés fixés par le PDM en termes de réduction des oxydes d'azote sont supérieurs à ceux fixés par les documents supérieurs. Les objectifs chiffrés fixés par le PDM en termes de réduction des émissions de GES[12] (−24,6 %) en 2035 par rapport à 2022 sont inférieurs à ceux fixés par les documents supérieurs (SRADDET : −30,4 %, PCAET : −32,5 %). Les objectifs chiffrés fixés par le PDM en termes de réduction des émissions de PM2,5 en 2035 par rapport à 2022 (−28,5 %) sont inférieurs à ceux fixés par le SRADDET (−46,9 %).

La MRAe recommande d'actualiser l'analyse de l'articulation du PDM avec le SRADDET modifié.

4.6. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

Formellement le rapport environnemental comprend les divers aspects d'une évaluation environnementale ; sur le fond, une consolidation est attendue, notamment sur la qualité de l'air, le bruit, les émissions de GES, la biodiversité et les incidences Natura 2000 (cf. chapitre 5).

5. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PDM

5.1. Cohérence urbanisme-transport, stationnement

L'action n°36 : « *coordonner le projet urbain et la mobilité* » prévoit notamment de « *densifier les usages à proximité immédiate des pôles de mobilité pour inciter au report modal* » avec comme indicateur de suivi le nombre de commerces et services autour des arrêts structurants.

Il convient d'élargir le suivi de l'action aux autres aménagements générateurs de déplacements (habitat, équipements).

La MRAe recommande d'élargir le suivi de l'action 36 à l'habitat et aux équipements.

La limitation du stationnement est un levier important permettant de réduire l'usage de la voiture. L'article L1214-2 du Code des transports indique que le PDM doit encadrer le stationnement lié à l'ensemble des modes de déplacement, en agissant sur la réglementation et la tarification. Plus largement, il doit réguler le stationnement afin de contribuer au report modal vers les transports collectifs et les modes actifs, en organisant notamment le stationnement dans les centres-villes, autour des parcs-relais et des axes de transports en commun.

Le plan de mobilité de la métropole TPM ne délimite pas les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, comme requis au premier alinéa de l'article L1214-4 du Code des transports.

Le plan de mobilité ne précise pas non plus les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés, en fonction notamment de la desserte en transports publics réguliers et le cas échéant en tenant compte de la destination des bâtiments, comme requis au second alinéa de l'article L1214-4 du Code des transports.

[12] Gaz à effet de serre.

04.48 12/66

La MRAe recommande de compléter le plan de mobilité afin de délimiter les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme en matière de stationnement et de préciser les modalités de ces limitations.

5.2. Pollution de l'air

L'état initial de l'environnement présente les cartes représentatives de la pollution de l'air, issues des données d'Atmosud[13] pour l'année 2022. Il met en évidence :

- des concentrations en dioxyde d'azote supérieures à la norme réglementaire fixée par l'article R221-1 CE (40 µg/m³ en moyenne annuelle) autour des axes routiers et supérieures à la norme réglementaire européenne envisagée pour 2030 (20 µg/m³ en moyenne annuelle) dans la plupart des zones urbaines. Les concentrations dans ces secteurs dépassent la valeurs guides de l'OMS (10 µg/m³ annuelle) ;
- des concentrations en PM10 et PM2,5 plus marquées au niveau des grandes zones d'activités, des centres urbains et autour des grands axes routiers. « *Deux tâches au nord de la métropole TPM montrent que les carrières de la commune du Revest-les-Eaux ont un impact négatif non négligeable* ». Une très grande partie du territoire a une concentration en PM10 et PM2,5 supérieure à la future réglementation européenne (20 µg/m³ pour les PM10 et 10 µg/m³ pour les PM2,5 en moyenne annuelle). La totalité du territoire dépasse le seuil recommandé par l'OMS pour les PM2,5 (5 µg/m³ en moyenne annuelle).

L'analyse des incidences de la mise en œuvre du projet de PDM sur la qualité de l'air porte sur le territoire et un périmètre restreint, dénommé « *périmètre 1* », qui englobe « *toutes les zones urbaines, où la concentration de population est la plus dense* ». Suite aux mesures envisagées par le PDM, en 2035 la baisse des émissions journalières par rapport à la situation de référence sera de :

- 7 % sur le territoire et de 12 % sur le périmètre 1 pour les oxydes d'azote ;
- 7 % sur le territoire et de 11 % sur le périmètre 1 pour les PM2,5 et les PM10.

Le dossier n'identifie pas les secteurs à enjeu par le croisement cartographique des sources et niveaux de pollutions avec la localisation des populations, sensibles[14] ou non.

La MRAe note que le dossier n'évalue les incidences du projet de PDM que sur les émissions et non sur les concentrations en polluants atmosphériques, alors que seules les concentrations intègrent la dispersion atmosphérique et permettent de caractériser l'exposition des populations. La MRAe considère que l'élaboration d'un PDM aurait dû être l'occasion de mettre en place un dispositif de modélisation des concentrations, en collaboration avec AtmoSud, *a minima* dans les zones où la population est la plus exposée à la pollution atmosphérique (abords des principaux axes routiers existants et futurs, centres urbains denses de l'agglomération).

Selon le dossier, des impacts négatifs locaux peuvent découler de la mise en œuvre des actions du PDM (redirection des flux de trafic, concentration des émissions « *autour de certains grands axes de transport, des pôles d'échanges multimodaux, ainsi que des parkings relais* »). Le rapport environnemental indique que « *ces incidences potentiellement négatives sont toutefois à relativiser, car elles représentent principalement un report de trafic plus qu'un accroissement réel* ».

Pour la MRAe, des mesures d'évitement ou de réduction doivent porter sur ces impacts.

---

[13] AtmoSud est l'Association Agréée par le ministère en charge de l'Environnement pour la Surveillance de la Qualité de l'Air de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

[14] Les établissements accueillant des populations sensibles aux effets de la pollution atmosphérique sont les crèches, écoles, maisons de retraite, établissements de santé, etc.

54 42 23/66 JCD

La MRAe recommande de compléter le plan d'actions par la mise en place, en collaboration avec AtmoSud, d'un dispositif de modélisation des concentrations en polluants atmosphériques dans les zones où la population est la plus exposée à la pollution atmosphérique. La MRAe recommande également de prévoir des mesures d'évitement ou de réduction des impacts des actions du PDM sur la qualité de l'air.

5.3. Bruit

L'état initial s'appuie sur les éléments des cartes de bruit stratégiques et du plan d'exposition au bruit de l'aérodrome Hyères/le Palyvestre. Sur l'ensemble des habitants de la métropole en point noir bruit induit par le bruit routier selon l'indicateur Lden[15], 63 % sont situés à Toulon (soit 16 000 habitants).

L'analyse des incidences de la mise en œuvre du projet de PDM sur le bruit montre que « *le bilan est très positif, avec 18 232 personnes pour lesquelles la situation s'améliore. À l'inverse, 885 personnes sont impactées par une augmentation des émissions sonores routières* ».

Le dossier n'identifie pas les secteurs exposés à des niveaux de bruit excédant le seuil réglementaire, en se référant au rapport d'étude acoustique du plan de prévention du bruit dans l'environnement 2e et 3e échéances de la métropole TPM. Il ne quantifie pas le nombre d'habitants exposés à des niveaux de bruit excédant le seuil réglementaire après mise en œuvre des actions du PDM, en comparaison de la situation de référence en 2035.

La MRAe recommande de quantifier le nombre d'habitants exposés à des niveaux de bruit excédant le seuil réglementaire après mise en œuvre des actions du PDM, en comparaison de la situation de référence en 2035.

5.4. Lutte contre le changement climatique : diminution des émissions de gaz à effet de serre

Selon le dossier, « *en 2018, les émissions totales brutes de GES du territoire métropolitain s'élevaient à 1 420 kteqCO2. En tenant compte de la quantité de carbone séquestrée, les émissions nettes métropolitaines atteignent environ 1 372 kteqCO2 en 2018* ». « *En 2022, à l'échelle de la métropole TPM, le secteur des transports routiers était le principal responsable des émissions de CO2 hors biomasse du territoire (environ 56 %)* ».

L'analyse des incidences de la mise en œuvre du projet de PDM sur les émissions de GES montre qu'en 2035, la baisse des émissions journalières par rapport à la situation de référence est de 7 %. « *Cependant des incidences potentielles négatives peuvent être attendues localement en lien avec les travaux requis pour les aménagements visés. Des dispositions sont prises pour limiter ces incidences* ».

Le dossier prévoit des mesures pour réduire les émissions de GES qui peuvent découler de la mise en œuvre des actions du PDM et décline les « *principes d'une démarche [de] chantier à faible impact environnemental* ».

La MRAe n'a pas de remarque particulière à formuler sur cette analyse.

Par ailleurs, l'action 28 « *poursuivre la transition énergétique des véhicules* » nécessite la réalisation d'infrastructures de recharge.

La planification du déploiement des bornes de recharge électrique n'est pas présentée. La connexion électrique de navire à quai au port de Toulon n'est pas abordée.

---

[15] L'indicateur Lden (pour Level day-evening-night) représente le niveau de bruit moyen pondéré au cours de la journée en donnant un poids plus fort au bruit produit en soirée (18-22h) et durant la nuit (22h-6h).

D442 14/66 JCJ

La MRAe recommande de présenter la planification du déploiement des bornes de recharge électrique et d'indiquer les mesures envisagées en termes de connexion électrique de navire à quai au port de Toulon.

5.5. Biodiversité (dont sites Natura 2000)

5.5.1. Biodiversité et continuité écologiques

L'état initial de l'environnement recense les périmètres d'intérêt écologique, les zones humides et la trame verte bleue, présents sur le territoire.

L'état initial omet de citer et de localiser la zone de protection de biotope au lieu-dit Mataffe, sur la commune d'Hyères. Il n'identifie pas les obstacles créant une rupture dans les continuités écologiques.

Le dossier n'évalue pas les incidences de la mise en œuvre des actions du PDM sur le milieu naturel, arguant que « *les emprises exactes des projets visés par les fiches actions du PDM ne sont pas encore définies* ». L'évaluation des impacts et la définition des mesures sont reportées aux études spécifiques de chaque projet, quelques principes généraux sont donnés (« *évitement maximum des habitats d'espèces protégées et menacées* », « *adaptation des périodes de travaux* », etc.).

La MRAe identifie des mesures qui sont susceptibles d'engendrer des impacts sur le milieu naturel : création et extension de parc relais (action 9), de pistes cyclables (actions 13 et 22), création de liaison ferroviaire (action 22). Le dossier n'établit pas l'état initial du milieu naturel dans ces secteurs de projets (*a minima* par une recherche bibliographique) et n'évalue pas les incidences de l'aménagement de ces secteurs sur la biodiversité.

Pour la MRAe, le PDM devrait être l'occasion de définir des orientations d'amélioration de la transparence des ouvrages et des infrastructures existants qui ont une incidence négative sur les déplacements des espèces mobiles afin de cadrer les futurs projets.

La MRAe recommande d'établir l'état initial du milieu naturel des secteurs de projets d'infrastructures (parcs relais, pistes cyclables, liaison ferroviaire), d'évaluer les incidences de l'aménagement de ces secteurs sur la biodiversité et de prévoir, si nécessaire, des mesures pour les éviter ou les réduire.

5.5.2. Natura 2000

Le dossier recense, sur le territoire, quatre sites Natura 2000 désignés au titre de la directive Habitats[16] : « *Mont Caume – Mont Faron – forêt domaniale des Morières* », « *Cap Sicié – Six Fours* », « *Rade d'Hyères* », « *la plaine et le massif des Maures* », ainsi que trois sites désignés au titre de la directive Oiseaux[17] : « *Îles d'Hyères* », « *Salins d'Hyères et des Pesquiers* », « *falaises du Mont Caume* ».

L'évaluation des incidences Natura 2000 mérite d'être élargie aux sites Natura 2000 « *Embiez – Cap Sicié* » et « *lagune du Brusc* » désignés au titre de la directive Habitats, situés en limite du territoire.

Le rapport environnemental indique que « *les actions concourant à la réalisation de nouveaux aménagements* » sont susceptibles d'affecter les sites Natura 2000 : « *Rade d'Hyères* », « *Îles d'Hyères* » et « *Salins d'Hyères et des Pesquiers* ».

Le dossier ne superpose pas la carte des sites Natura 2000 avec les secteurs de projets. Il ne permet pas d'identifier les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire présents dans ces secteurs (a *minima* par une recherche bibliographique). L'évaluation des incidences est théorique, se limitant à

[16] Directive de l'Union européenne 92/43/CEE du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que des espèces de la faune et de la flore sauvages.

[17] Directive européenne 79/409/CEE1 relative à la conservation des oiseaux sauvages.

D4 . 42 15/66 JD

citer les impacts potentiels d'une infrastructure (destruction ou détérioration d'habitats, destruction ou perturbation d'espèces ou d'habitats d'espèces d'intérêt communautaire). L'évaluation des impacts et la définition des mesures sont reportées aux études spécifiques de chaque projet, quelques principes généraux sont donnés (« *mise en place d'un chantier vert* », « a*daptation des périodes de chantiers* », etc.).

Le dossier ne conclut pas sur l'absence ou pas d'effets significatifs dommageables sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation des sites.

La MRAe recommande d'identifier les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire présents dans les secteurs de projets d'infrastructures, d'évaluer les incidences de l'aménagement de ces secteurs sur leur état de conservation, de prévoir, si nécessaire, des mesures pour les éviter ou les réduire, et de conclure sur l'absence ou pas d'effet significatif.

5.6. Transport de marchandises

Le diagnostic indique que le volet transport de marchandises « *est aujourd'hui peu traité* » et revêt « *un enjeu important* » mais « *les données manquent pour garantir un diagnostic quantitatif de la situation actuelle* ». Le plan d'actions souligne qu'il « *n'y a aujourd'hui pas d'organisation du transport de marchandises à l'échelle métropolitaine, et tout est à construire* ». Il prévoit la création d'une instance de travail, l'engagement des réflexions autour d'un schéma de la logistique (action 29) et la définition de la réglementation des livraisons en termes d'horaires et de gestion des places de livraison (action 30).

La stratégie ne fixe pas d'objectifs en termes de transport de marchandises, comme l'amélioration de la connexion du port de Toulon au réseau ferré national, alors que celle-ci est « *encore trop peu utilisée* » selon le diagnostic. Aucun objectif quantifié n'est fixé en matière de report modal, de volume ferroviaire ou de part modale fret. En l'absence d'actions opérationnelles et d'investissements identifiés, le risque est de maintenir une dépendance dominante au transport routier et de ne pas valoriser le potentiel ferroviaire des ports.

La MRAe recommande de compléter le diagnostic relatif au transport de marchandises, de fixer des objectifs adaptés en matière de report modal, de volume ferroviaire, de part modale fret, et de prévoir des actions opérationnelles pour valoriser le potentiel ferroviaire des ports.

D4 41 16/66 JD

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président

Président délégué de Régions de France

Métropole Toulon Provence Méditerranée
Service Courrier
Courrier Arrivé le :
11 MAI 2026
RM/MP-D26-05355
N°2026-05_2916

Madame Josée MASSI
Présidente de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée
Hôtel de la Métropole
107 boulevard Henri Fabre
CS30536
83041 TOULON Cedex 9

Marseille, le jeudi 7 mai 2026

Madame la Présidente,

Par courrier en date du 3 février 2026, vous avez bien voulu nous transmettre pour avis, au titre de l'article L1214-15 du Code des transports, le projet de Plan de mobilité (PDM) de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, arrêté par délibération du Conseil métropolitain du 18 décembre 2025.

Je vous informe que je proposerai aux élus régionaux d'émettre, lors de la session de juin, un avis favorable sur ce projet de Plan de mobilité.

Cet avis favorable est assorti de réserves et recommandations que vous trouverez dans l'annexe à ce courrier. Les services de la Région restent à votre disposition pour toute suite utile.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de mes respectueux hommages.

Amitiés

Renaud MUSELIER

P.J. : annexe détaillant le projet d'avis de la Région

Hôtel de Région
27, place Jules Guesde – 13481 Marseille cedex 20
téléphone 04 91 57 50 57 – www.maregionsud.fr

Application du Règlement général de protection des données personnelles : la Région dispose d'un traitement informatisé de gestion du courrier, dont le fondement est l'intérêt légitime. Les informations collectées pourront donner lieu à des actions de communication institutionnelle, reposant sur sa mission d'intérêt public.
Pour plus d'informations sur le cadre juridique et l'exercice de vos droits, vous pouvez consulter sur internet la page : https://www.maregionsud.fr/libertes-personnelles

DS 42 27/66 JCA

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président
Président délégué de Régions de France

Métropole Toulon Provence Méditerranée
Service Courrier
Courrier Arrivé le :
24 AOUT 2026
N°

Madame Josée MASSI
Présidente de la Métropole
Toulon Provence Méditerranée
Hôtel de la Métropole
107 boulevard Henri Fabre
CS30536
83041 TOULON Cedex 9

RM/MP-D26-10892

Marseille, le mardi 11 août 2026

Madame la Présidente,

Vous avez sollicité par courrier du 3 février 2026 le Conseil régional pour avis sur le projet de Plan de mobilité (PDM) de la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

Suite à la délibération du Conseil régional en date du 26 juin 2026, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis favorable, assorti de recommandations, du Conseil régional.

Je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de mes respectueux hommages.

Amicalement

Renaud MUSELIER

P.J. : - Délibération n° 26-0363
- Avis relatif au projet de Plan De Mobilité (PDM)

Hôtel de Région
27, place Jules Guesde – 13481 Marseille cedex 20
téléphone 04 91 57 50 57 – www.maregionsud.fr

Application du Règlement général de protection des données personnelles : la Région dispose d'un traitement informatisé de gestion du courrier, dont le fondement est l'intérêt légitime. Les informations collectées pourront donner lieu à des actions de communication institutionnelle, reposant sur sa mission d'intérêt public.
Pour plus d'informations sur le cadre juridique et l'exercice de vos droits, vous pouvez consulter sur Internet la page : https://www.maregionsud.fr/donnees-personnelles

D4 42 17/66 JD

RÉGION SUD
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur
Envoi préfecture le 26/06/2026
Retour préfecture le 26/06/2026
Publié le 26/06/2026
Acte certifié exécutoire

DELIBERATION N° 26-0363

26 JUIN 2026

TRANSPORTS

La Région, cheffe de file de l'intermodalité : avis sur le Plan de mobilité de la Métropole Toulon Provence Méditerranée

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n°21-362 du 2 juillet 2021 du Conseil régional donnant délégation d'attribution du Conseil régional à la Commission permanente;

VU le Code des transports ;

VU le Code de l'environnement ;

VU la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) ;

VU la loi n° 96-1236 du 31 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) ;

VU la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) ;

VU la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances ;

VU la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles (MAPTAM) ;

VU la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 relative à la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;

VU la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;

DA 42 19/66 JCD

DECIDE

- d'approuver les termes de l'avis régional relatif au projet arrêté de Plan de Mobilité de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, dont un exemplaire est annexé à la présente délibération ;

- d'émettre un avis favorable avec réserves et recommandations sur le projet de Plan de Mobilité de la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

La Vice-Présidente en charge
du plan Montagne
et des affaires européennes,
Chantal EYMEOUD

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 20/66 JCD

VU la délibération n° 19-350 du 26 juin 2019 du Conseil régional adoptant le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) après consultation et enquête publique ;

VU la délibération n°25-0030 du 23 avril 2025 du Conseil régional relative à l'adoption de la modification n°1 du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ;

VU la délibération n° 25-0375 du 25 juin 2025 de la Commission permanente du Conseil régional consolidant les annexes du SRADDET ;

VU l'arrêté préfectoral du 3 juillet 2025 approuvant le SRADDET modifié ;

VU la demande d'avis de la Métropole Toulon Provence Méditerranée par courrier du 3 février 2026 reçu le 9 février 2026;

VU la commission Transport et Ports réunie le 23 juin 2026 ;

La Commission permanente du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur réunie le 26 juin 2026.

CONSIDERANT

- que le Plan de mobilité (PDM) est un document d'orientation de la politique des déplacements offrant aux Autorités organisatrices de la mobilité la possibilité de planifier des solutions de mobilité pour 10 ans ;

- que la Métropole Toulon Provence Méditerranée a arrêté par délibération du 18 décembre 2025 un projet de Plan de Mobilité ;

- que la Métropole Toulon Provence Méditerranée a saisi pour avis sur son Plan de Mobilité par courrier du 3 février 2026 reçu le 9 février 2026, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en tant que cheffe de file de l'intermodalité et personne publique associée et conformément à l'article L1214-15 du Code des transports ;

- qu'il appartient à la Région, au titre du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), d'assurer l'analyse de ce Plan de mobilité afin, d'une part, d'en vérifier la cohérence avec les objectifs et règles en matière de mobilité, de transport et d'intermodalité inscrit dans ce cadre régional structurant et, d'autre part, de proposer des axes de progrès ;

- que les enjeux du SRADDET sur la mobilité, le transport et l'intermodalité portent sur la connexion du territoire régional vers le national et l'international, sur les conditions de son accessibilité, sur l'amélioration des liaisons internes, la connexion aux territoires proches, mais aussi sur la transition environnementale et énergétique ;

- que les objectifs du Plan de Mobilité de la Métropole Toulon Provence Méditerranée prennent globalement en compte les objectifs du SRADDET ;

que pour autant des réserves et recommandations sont émises par la Région afin de compléter et renforcer les ambitions, objectifs et actions de ce Plan de Mobilité ;

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 21/66 JCD

RÉGION
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR

Avis relatif au projet de Plan de mobilité (PDM)

de Toulon Provence Méditerranée (TPM)

Contexte

Toulon Provence Méditerranée a arrêté son projet de Plan de mobilité (PDM) 2025-2035 par délibération du Conseil métropolitain du 18 décembre 2025.

Par courrier du 3 février, reçu le 9 février 2026, le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur a été saisi par la Métropole pour avis sur son projet de Plan de mobilité. La Région est invitée à le faire conformément à l'article L1214-15 du Code des transports. En tant que personne publique associée, elle dispose d'un délai de 3 mois à partir de la date de réception du courrier pour émettre un avis sur le projet de Plan de mobilité.

Il est rappelé que selon l'article L4251-3 du Code général des collectivités territoriales, les plans de mobilité doivent prendre en compte les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et être compatibles avec les règles générales du fascicule de ce schéma, pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables.

La Région se montre particulièrement attentive à ce que les enjeux du SRADDET modifié par délibération du 23 avril 2025 et approuvé par arrêté préfectoral du 3 juillet 2025 soient articulés avec les spécificités du territoire et se traduisent dans le projet de PDM en mesures ambitieuses. Le SRADDET propose une stratégie régionale pour l'aménagement durable du territoire à moyen et long terme (2030-2050).

Les enjeux du SRADDET sur la « Mobilité, transport et intermodalité » portent sur la connexion du territoire régional vers le national et l'international, sur les conditions de son accessibilité. Ils portent également sur l'amélioration des liaisons internes et la connexion aux territoires proches et, plus largement, à l'arc méditerranéen. Cheffe de file de l'intermodalité, la Région ambitionne d'organiser la mobilité et le transport de marchandises dans le cadre plus large de la transition environnementale et énergétique en favorisant la limitation de la consommation d'espace et la densification autour des axes de transports collectifs, en réduisant les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Le report modal, tout comme la mobilité électrique sont des leviers d'atteinte de ces objectifs dans un territoire où le recours à la voiture individuelle reste

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

84 42 22/186 JCD

encore massif. Les projets de SERM servent à ces objectifs, avec l'ambition de faciliter les déplacements des zones péri-urbaines vers les centralités.

L'analyse du projet de Plan de mobilité de Toulon Provence Méditerranée a donc été réalisée notamment sous le prisme des ambitions et objectifs en matière de mobilités du SRADDET.

Par ailleurs, la Région a voté en juin 2023 4 orientations stratégiques régionales pour la transition écologique et énergétique des mobilités, sous l'acronyme ACoRS : l'Adaptation aux défis écologiques et sociaux mondiaux, la Conversion des véhicules et diminution de l'intensité carbone des carburants, le Report modal et la multimodalité, la Sobriété des modes de vie et des déplacements motorisés associés. La mise en œuvre des orientations stratégiques régionales ACoRS repose sur la planification écologique, qui nécessite d'intervenir sur le système global de transport (infrastructures, services, matériel roulant, énergie, règlementation, partage de l'espace public, financement, résilience) et les pratiques de mobilité (changement de comportement) en intégrant un panel large d'acteurs autour d'une démarche collective.

On rappelle également que la Conférence des Parties (COP) de la planification écologique pour la région Provence-Alpes-Côte d'Azur était lancée en novembre 2023 et l'ensemble des travaux menés lors de la territorialisation de la planification écologique a abouti à l'élaboration d'un plan de transformation régional écologique et énergétique. Ce plan prend la forme de feuilles de route – dont une feuille de route « mieux se déplacer » et une feuille de route « mieux transporter les biens » – pour l'ensemble des acteurs du territoire – parmi lesquels la Métropole Provence-Alpes-Côte d'Azur, précisant les objectifs à atteindre en 2030, en 2040 et à 2050, et les actions mises en œuvre et à mettre en œuvre pour y parvenir.

Synthèse de l'avis

La Région adhère aux cinq objectifs du projet de Plan de mobilité :

- Renforcer la cohésion sociale en permettant à chacun de se déplacer en sécurité sur tout le territoire ;
- Réduire l'empreinte environnementale et l'impact sur la santé de la mobilité ;
- Evoluer vers une ville du 1/4h, avec un rééquilibrage de l'espace public résilient ;
- Favoriser la cohabitation/coexistence des mobilités touristiques et du quotidien ;
- Garantir la recevabilité juridique et la faisabilité/pérennité du PDM ;

ainsi qu'à leur traduction en une stratégie en quatre axes :

- Donner au transport collectif le pouvoir de concurrencer l'autosolisme ;
- Faire évoluer le partage de l'espace public en mettant les mobilités actives au cœur des aménagements ;
- Organiser les mobilités touristiques et événementielles ;
- Accompagner les mutations par un écosystème des mobilités.

La Région émet donc un avis favorable à ce projet de Plan de mobilité, avec les réserves et recommandations détaillées dans l'avis des services de la Région.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 23/66 JD

Réserves

- L'évaluation financière projette un montant de 2,512 milliards d'euros, dont 1,128 milliards d'euros d'investissement et 1,384 milliards d'euros de fonctionnement (138,4 millions d'euros par an) sur une période de 10 ans. Il est indiqué que « ce chiffrage porte sur le coût global pour l'ensemble des acteurs concernée, et non uniquement sur la contribution de TPM ». Ces coûts sont détaillés par orientation dans le tableau de « synthèse » des évaluations financières. Mais aucun coût n'est indiqué dans les fiches actions, ce qui rend difficile le rendu d'un avis sur le sujet. En dehors du coût global, ces fiches actions devraient également inclure une répartition des coûts estimés entre TPM et ses partenaires, avec une distinction entre partenaires financiers et techniques. Par ailleurs, les calendriers de réalisation indiqués sur les fiches actions ne sont ni lisibles ni précis.

- Le renforcement de l'offre ferroviaire, souhaitable, repose en grande partie sur les travaux et financements des projets Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) dont le financement de la phase 2 devra être sécurisé notamment au niveau de l'Etat ainsi que sur le Service express régional métropolitain (SERM) dont le plan de financement reste à établir.

- La Région est réservée sur le sujet d'éventuels rabattements de ses lignes de cars ZOU ! sur le réseau urbain. Par ailleurs, un Bus à haut niveau de service (BHNS) prévoyant notamment un tronçon en site propre en centre-ville de Toulon, lequel exclurait les cars ZOU ! pour améliorer la vitesse commerciale et la gestion des feux tricolores par les bus Mistral (réseau TPM) ; ce principe d'exclusion des cars routiers pourrait générer des difficultés d'exploitation pour la Région, notamment en approche de la gare routière.

- Le projet de PDM prévoit des extensions de la ligne de covoiturage Toulon-Cuers récemment mise en place et pilotée par la Région. Ces extensions ne sont pas prévues dans le projet de SERM ; un retour d'expérience de la ligne Toulon-Cuers est à réaliser à l'issue d'une période de trois ans et constitue un préalable.

- Le PDM a pour belle ambition de « faire évoluer le partage de l'espace public en mettant les mobilités actives au cœur des aménagements ». Pour autant, les parts modales cibles du PDM ne correspondent pas aux objectifs du SRADDET. Ainsi, en ce qui concerne la part modale du vélo, l'ambition du PDM est de passer de 2,5% en 2022 à 8% en 2035, alors que, pour le SRADDET, la part modale du vélo doit représenter 12% des déplacements quotidiens dans la région en 2030. Le SRADDET fixe également pour objectif de diminuer de 15 points la part modale des voitures au profit des transports en commun et des modes actifs (objectif 23). La part modale des transports individuels motorisés (automobile et deux-roues motorisés) passerait de 56% en 2022 à un objectif cible de 45% en 2035, soit une baisse 11 points visée par le PDM.

- Le PDM a pour objectif de renforcer la cohésion sociale. Quelles sont les actions à mettre en place pour plus de mobilité solidaire ? (Notamment via la Maison de la mobilité).

- Quelle est la vision pour le développement des ports ? Si le territoire maritime et portuaire est mentionné, ainsi qu'un « port d'envergure internationale », avec la volonté partagée avec la Région de gérer le port avec la création d'une nouvelle société portuaire, le diagnostic pourrait être renforcée en matière d'éléments sur le port de commerce. En ce qui concerne le transport de marchandises (« élément essentiel des mobilités sur la Métropole ») et la logistique, le calendrier proposé semble suggérer un diagnostic à réaliser d'ici 2030 et un schéma logistique d'ici 2035, soit dans 10 ans, pour la fin de ce plan de mobilité. Ne serait-il

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 24/66

pas possible d'envisager des échéances plus proches pour un démarrage des actions pendant ce plan de mobilité ?

Recommandations

- Le diagnostic environnemental identifie le contexte climatique et les effets du changement climatique parmi les enjeux à prendre en compte, met en lumière les phénomènes montrant la vulnérabilité face au changement climatique, identifie et liste les risques naturels auquel est assujetti le territoire métropolitain (inondations, submersion marine, mouvements de terrain, incendies...) et indique que :
  - *« pour améliorer la résilience des infrastructures de mobilité, il est essentiel de prendre en compte les risques naturels et leurs impacts... »,*
  - *« limiter l'exposition des populations et des infrastructures à ces risques nécessité une planification rigoureuse et une implantation stratégique des réseaux de transports »*
  - *« la politique de mobilité terrestre devra prendre en compte les contraintes actuelles et futures afin de limiter l'exposition aux risques identifiées des populations et la dégradation des infrastructures en cas de catastrophe »*

  L'adaptation du système métropolitain au changement climatique ne fait pas partie de la stratégie retenue et développée dans le projet de PDM. Aucune action en faveur de l'adaptation et de la résilience du système métropolitain de transport ne figure parmi les 39 actions du plan d'actions.
  La Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur recommande la création, au sein de l'axe D « Accompagner les mutations par un écosystème des mobilités », d'une orientation D5 « Adapter le système métropolitain de transports au changement climatique », déclinée par une action 40 visant à étudier la vulnérabilité physique et fonctionnelle des infrastructures et services de transport métropolitains et une action 41 visant, sur la base de l'étude précitée et de la Trajectoire de Réchauffement de Référence pour l'Adaptation au Changement Climatique (TRACC), à élaborer un plan et un programme d'adaptation au changement climatique du système métropolitain de transports.

  Ces actions pour l'adaptation des infrastructures de transport au changement climatique ne figurent pas non plus au projet métropolitain de Plan climat air énergie territorial (PCAET), comme relevé dans l'avis et ses annexes portant sur le PCAET, adressés le 1er juillet 2025 par courrier du Président de Région au Président de la Métropole.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4-42 25/66 JCD

Avis détaillé des services de la Région

A - Résumé non technique

De manière générale, dans l'ensemble des documents constituants le projet de PDM, il conviendrait de remplacer les références au SRADDET 2019 par le SRADDET modifié approuvé en juillet 2025.

Concernant les cinq objectifs du Plan de mobilité (pp.15-16 du résumé non technique),

- Renforcer la cohésion sociale en permettant à chacun de se déplacer en sécurité sur tout le territoire : il pourrait être ajouter qu'il s'agit aussi de limiter la dépendance à la voiture individuelle et donc de permettre une mobilité moins coûteuse que la voiture (TC et modes actifs) ;
- Réduire l'empreinte environnementale et l'impact sur la santé de la mobilité : plus précisément que ce qui est indiqué, le SRADDET demande une diminution de 54,5% du rythme de consommation des espaces agricoles et naturels par tranche de 10 ans (ces chiffres sont expliqués et détaillés par SCOT dans l'objectif 47 du SRADDET) ; par ailleurs, il s'agit de réduire de 50% la consommation totale d'énergie primaire, et de 30% le niveau de consommation finale en 2050 par rapport à son niveau de 2012 pour atteindre 100% de couverture de la consommation par des sources renouvelables locales (objectif 12 du SRADDET).
- Evoluer vers une ville du 1/4h, avec un rééquilibrage de l'espace public : il s'agit de favoriser l'usage des modes actifs, et en particulier de la marche ; « pour que chacun puisse vivre au quotidien à l'échelle de son quartier », il convient de ne pas oublier la logistique et en particulier la logistique du dernier kilomètre. Cet objectif permet d'évoluer vers des comportements de mobilités plus sobres, tant sur la mobilité des voyageurs que des marchandises.
- Favoriser la cohabitation / coexistence des mobilités touristiques et du quotidien : on pourrait ajouter la volonté d'inciter les touristes à venir en transport en commun en leur proposant des alternatives à la voiture individuelle sur place et en facilitant l'intermodalité (comme prévu d'ailleurs dans l'orientation C2 du PDM).
- Favoriser la recevabilité juridique et la faisabilité / pérennité du PDM : il pourrait être ajouter la question de l'acceptabilité des actions du PDM (sensibilisation, information...), le suivi/évaluation, la pérennité en termes d'adaptation au changement climatique.

En ce qui concerne les ambitions de parts modales (p.17 du résumé non technique et p.21 du plan d'action),

- Le « faible avantage [du vélo] par rapport à la voiture pour de nombreux trajets » ne concernent que les trajets les plus longs. Or « les deux tiers des déplacements font moins de 5km » (p.46 du diagnostic mobilité).
- Les parts modales cibles du PDM ne correspondent pas aux objectifs du SRADDET. Ainsi, en ce qui concerne la part modale du vélo, l'ambition du PDM est de passer de 2,5% en 2022 à 8% en 2035, alors que, pour le SRADDET, la part modale du vélo doit représenter 12% des déplacements quotidiens dans la région en 2030.
- Le SRADDET fixe également pour objectif de diminuer de 15 points la part modale des voitures au profit des transports en commun et des modes actifs (objectif 23). La part modale des transports individuels motorisés (automobile et deux-roues motorisés) passerait de 56% en 2022 à un objectif cible de 45% en 2035, soit une baisse 11 points visée par le PDM.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 26/66 JCD

Pour ce qui relève des orientations du PDM (pp. 21-30 du résumé non technique),

- Orientation A1 – développer un réseau de transports collectifs attractif à l'échelle du bassin de vie : la carte indique une ligne de covoiturage étendue jusqu'à Brignoles et Hyères, ce qui n'est pour l'instant pas envisagé dans le cadre du SERM (cf. les commentaires ci-dessous de l'action 3) ; la mise en œuvre de lignes de cars express est prévue par le SERM avec un cadencement minimal à 30 min (et non 20 min comme indiqué dans les mesures).
- Orientation A2 – renforcer le réseau de transports collectifs urbain à l'échelle métropolitaine : il est question de lignes à haut niveau de service (LHNS) ; qu'en est-il du projet de bus à haut niveau de service (BHNS) en site propre ?
- Orientation A3 – organiser l'intermodalité : la simplification de l'expérience voyageur passe également par l'interopérabilité.
- Orientation B1 – aménager l'espace public au profit des mobilités actives : de la même façon qu'une démarche cyclable spécifique est prévue, peut-on envisager une démarche spécifique pour les piétons ? Plutôt qu'un « réseau structurant de type express », peut-on mentionner un réseau cyclable à haut niveau de service ?
- Orientation B2 – organiser le stationnement : l'évolution de l'offre sur voirie vers d'autres fonctionnalités de l'espace public ne peut qu'être encouragée. S'il convient de proposer du stationnement à proximité des pôles de transport, en quoi la proximité des espaces résidentiels constitue-t-elle « un bon endroit » ? (qu'est-il prévu dans le PLU ?). Le stationnement sur voirie devrait être réservé prioritairement aux places pour personnes handicapées et à mobilité réduite, aux recharges électriques et aux livraisons.
- Orientation B3 – réguler la circulation routière : outre le traitement des zones apaisées et le déploiement de rues des enfants, il convient de favoriser les cheminements piétonniers et l'accessibilité piétonnes à tous les grands équipements ; la carte des aménagements cyclables ne met en évidence les discontinuités.
- Orientation C1 – organiser l'accès aux sites touristiques : le développement de l'offre cyclable doit se faire en connexion avec le réseau cyclable existant (V65 ou PCL).
- Orientation C2 – organiser la mobilité touristique : il s'agit d'inciter les touristes à venir en train en les informant des nombreuses facilités de déplacement sans voiture une fois qu'ils sont arrivés sur le territoire.
- Orientation C3 – gérer les pics de mobilité liés aux évènements : le dialogue avec les acteurs concernés (organisateurs de manifestations d'ampleur...) pourrait également inclure leur communication sur la possibilité d'arriver autrement qu'en voiture sur le lieu de l'évènement , ainsi qu'une organisation logistique la plus décarbonée possible.
- Orientation D1 – favoriser l'émergence des mobilités décarbonées et partagées : on peut citer également le covoiturage.
- Orientation D2 – organiser des transports de marchandises plus efficaces : outre un diagnostic, puis l'établissement d'un schéma de la logistique, il serait souhaitable d'engager des actions avant le terme du PDM.
- Orientation D3 – accompagner le changement de pratiques en matière de mobilité : pour ces actions d'accompagnement essentielles et indispensables, serait-il possible de cibler également l'automobiliste (informations sur des alternatives au moment de l'amende pour mauvais stationnement par exemple...) ? Ne pas oublier le prêt longue durée de vélo pour tester le mode avant l'achat.
- Orientation D4 – encadrer la mise en œuvre du PDM en définissant un nouveau cadre de gouvernance de la mobilité : comment associer également plus largement les habitants (CIQ) pour les faire adhérer à certaines mesures plus contraignantes ?

En ce qui concerne les instances de mise en œuvre (p.38 du résumé non technique), les instances du SERM doivent également être associées.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 27/66 SD

B - Diagnostic mobilité

Vélo

La distance admise à vélo est de 5 km. Plutôt que de relever que 55% des déplacements sur la Métropole font moins de 3 km (p.54 du diagnostic mobilité), il faudrait cibler les déplacements de moins de 5 km, soit 66% des déplacements d'après la carte de répartition des déplacements en fonction de la distance parcourue en p.46 du diagnostic. Pour les déplacements plus longs, l'intermodalité associant le vélo à un autre mode de transport est une solution.

« L'axe fort du réseau est constitué par la voie du littoral à vocation cyclo-touristique » (p. 65 et figure 72 p.66), appelée V65 au Schéma des véloroutes et voies vertes ou Parcours cyclable du littoral (PCL). Dessert-elle le chantier naval de La Seyne ?

La carte du réseau cyclable p.67 du diagnostic ne met pas en avant les discontinuités du réseau et il conviendrait de préciser dans la légende de la carte plus détaillées en p.68 en quoi consiste les « autres aménagements » : cyclable, voie verte, bande, zone 30 ? Il manque un paragraphe qui décrive le Schéma directeur des aménagements cyclables (SDAC), le prévu/le réalisé, le linéaire, la hiérarchisation, les liaisons, le rabattement sur les PEM...

L'implantation de bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique est-elle étudiée ? (pp.110-111)

En ce qui concerne le vélo dans les TER (p.114 du diagnostic), il n'est pas interdit mais le contrôleur peut refuser l'accès en cas de forte affluence. A l'emport vélo, il est préférable de faciliter le stationnement vélo et de considérer les gares comme des points d'origine ou d'arrivée d'un trajet vélo+TER. Le tableau p.116 pour une analyse comparative des gares pourrait intégrer d'autres critères, comme l'offre de stationnement vélo, le jalonnement vélo depuis et vers la gare... et le jalonnement piéton entre la gare et le centre-ville.

Covoiturage

La base navale fait l'objet d'un chapitre du diagnostic (p.29) dans lequel il n'est pas fait mention du potentiel de développement du covoiturage sur ce secteur connaissant une pression importante sur le stationnement. Il n'est pas mentionné non plus la mise en exploitation de ligne de covoiturage Zou Covoit Toulon-Cuers depuis juin 2025 intégrant un arrêt de covoiturage au niveau de la porte Malbousquet ; ni de l'offre de transport de TPM desservant la base navale (3 lignes du bus et un service de transport à la demande).

L'analyse des parts modales (p.48 et suivantes) indique une utilisation de la voiture en recul mais qui reste le mode principal (59% en 2008, 52% en 2022 ; recul à nuancer du fait d'une enquête réalisée pendant la période post-covid ?). Le diagnostic ne mentionne néanmoins aucune donnée ou analyse sur le covoiturage et ne permet pas de connaître la dynamique de cette pratique sur le territoire de TPM.

Le chapitre sur les parkings-relais, parkings de rabattement, parkings de covoiturage (pp.101-102) ne fait pas état de leur fréquentation et niveau d'utilisation ou saturation.

Enfin, dans le chapitre sur l'accompagnement vers de nouvelles pratiques, le paragraphe (p.138) sur le « peu d'initiatives liées aux nouvelles mobilités » mériterait d'être actualisé avec la mention de l'expérimentation depuis juin 2025 de la ligne de covoiturage Zou Covoit entre Toulon et Cuers.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 29/66 CD

Transport de marchandises

L'enjeu est qualifié d' « Important », le sujet du transport de marchandises d' « élément essentiel des mobilités sur la Métropole, notamment avec le port d'envergure International » (p. 104) et Toulon est une ville port avec ce que cela peut engendrer d'externalités (accessibilité et flux poids lourds) et représenter d'opportunité (report modal ferroviaire). Mais seules 3 pages sont consacrées sur le sujet du fret et de la logistique dans le diagnostic. Et le sujet ne figure pas dans la synthèse des enjeux en fin de diagnostic (pp. 145-152). Il n'y a pas de carte à l'échelle du territoire, pas d'élément sur les zones d'activités et plateformes logistiques existantes, sur le foncier, sur la desserte logistique des différentes zones d'activités – dont celle, hors territoire de TPM, du Plateau de Signes. Par rapport au port de commerce, le diagnostic n'apporte aucun élément sur les trafics, filières, perspectives de développement (vrac, conteneurs, semi-remorques). « Le Conseil de développement (qui) rassemble un certain nombre d'acteurs du monde économique » a-t-il été saisi pour participer au diagnostic ?

Décarbonation des véhicules

Il est indiqué (p.109) que la décarbonation du parc de véhicules se fait par l'achat de véhicules classés Crit'air 1 et 2. Or les certificats qualité de l'air ne sont pas liés aux émissions de GES des véhicules, ils ne constituent donc pas un indicateur de décarbonation de la flotte.

Il est également indiqué que « à l'horizon 2025, les projections indiquent qu'on recensera 1575 véhicules non classés et que 95% du parc sera en Crit'air 0 à 3 ». Le document a été écrit en 2025, peut-on avoir des chiffres exacts plutôt que des projections ?

Transports périurbains

Que veut-on dire par « une offre ferroviaire dense mais irrégulière » (p.113) ? Ne faudrait-il pas remplacer « irrégulière » par relativement moins dense en heures creuses ? Quelles sont les dates des données indiquées en figures ? (p.113)

En ce qui concerne le réseau routier ZOU !, il manque au diagnostic la description des nœuds d'intermodalité bus/train.

Interopérabilité

Le réseau ZOU ! (p. 139 du diagnostic territorial) comprend aujourd'hui les cars interurbains, les TER et ZOU covoit !. L'abonnement Zou ! + réseau Mistral peut être annuel ou mensuel ; la réduction est sur l'abonnement annuel Mistral qui dans le combiné TER+ est réduit à 14,95€/mois au lieu de 28,75€/mois. En ce qui concerne les cars Zou ! et les bus Mistral, « un titre combiné a été mis en œuvre, mais les outils billettiques ne permettent pas pour le moment de l'utiliser » ; la précision « sur les cars ZOU ! » est à retirer, car la réciproque est vraie. Concernant les informations multimodales (p.140 du diagnostic), la Région met à disposition des Autorités organisatrices de mobilité (AOM) son calculateur d'itinéraire multimodal, sous forme de module personnalisable. Les informations en temps réel pour le ferroviaire (TER et TGV) seront intégrées dans le Système d'Information et de billettique régional (SIBR).

Accompagnement des entreprises

Si « la polycentralité du territoire disperse et accroît les besoins de développement des services de mobilité » (p.147 du diagnostic mobilité), il n'en reste pas moins que le territoire compte aussi de nombreuses zones d'activités. Puisque que la Maison de la mobilité permet déjà « l'accompagnement aux PDMe avec des interventions dans les entreprises » (p.138 du diagnostic territorial), il aurait été

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

84 42 29/66 30

intéressant d'avoir dans ce diagnostic des données sur les entreprises dotées d'un PDMe et sur l'existence de PDM interentreprises dans les zones d'activités.

C - Diagnostic environnemental

Articulation avec les plans et programmes

Le **Schéma régional climat air énergie (SRCAE)** n'est plus mentionné à l'article L1214-7 du code des transports (p. 12). Le SRCAE a été intégré au **Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)**. Le point 1.3.2.14 sur le SRCAE (p.24) doit donc être supprimé pour être intégré dans celui concernant le SRADDET. De même pour le **Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)**, intégré en annexe au SRADDET (p.15).

Si « le PDM est plus particulièrement directement concerné par l'axe 2 de la ligne directrice 2 du **SRADDET** qui traite des mobilités » (p.14, point 1.3.2.1 sur le SRADDET), c'est loin d'être le seul axe traitant de mobilité. Il convient de ne pas oublier l'axe 1 de la ligne directrice 1 avec les questions portuaires et logistiques. Les objectifs de qualité de l'air, déploiement de modes de transport propres, report de la voiture individuelle vers d'autres modes de transport sont dans l'axe 3 de la ligne directrice 1. Dans son objectif 21, le SRADDET demande de réduire la part de la population exposée : en développant des règles d'aménagement évitant son exposition ; en prenant des mesures pour limiter le trafic routier (mise en place de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m), circulation différenciée en cas de pic de pollution...) ; en veillant à la mise en œuvre et à la transcription dans les documents de planification des mesures déjà présentes dans les PPA ; en élargissant les mesures des PPA aux autres territoires.

Le SRADDET intègre le **Schéma régional des véloroutes et voies vertes (SRVV)** – dans l'objectif 57 – promouvoir la mise en tourisme des territoires, mais également dans l'objectif 23 relatif au report modal. La règle LD1-OBJ22A vise à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes et à la connexion de ces itinéraires à un maillage local. La véloroute V65 traverse le territoire de Toulon-Provence-Méditerranée.

En ce qui concerne les **zones à faibles émissions (ZFE-m)** (p.23 du diagnostic environnemental), si un projet de loi supprime ces zones limitant l'accès des véhicules les plus polluants dans les grandes agglomérations, actuellement et tant que la loi n'est pas promulguée, le cadre législatif actuel et les obligations afférentes aux ZFE continuent de s'appliquer. TPM devrait donc s'être dotée d'une ZFE-m et l'étude portant à la mise en place d'une ZFE sur le territoire devrait donc faire partie des actions du Plan de mobilité, d'autant plus que la nouvelle directive européenne impose des seuils plus contraignants (voir le paragraphe ci-dessous).

Qualité de l'air

On peut être plus catégorique sur les impacts sur la santé des polluants atmosphériques (« pouvant présenter » à remplacer par « ayant »), d'autant plus qu'il est indiqué dans le même chapitre que « d'après les nombreuses études épidémiologiques (...) les effets sont réels » (p. 48, contexte sanitaires).

Contrairement à ce qui est indiqué, le dioxyde de soufre n'est quasiment plus émis par les véhicules. Et les véhicules ne sont pas les principaux émetteurs de composés organiques volatiles non méthaniques. (p.48)

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 30/66 JCA

Les effets de long terme sur la santé concernent un plus grand nombre de pathologies, notamment si on sort du champ des seuls polluants réglementés pour y intégrer les particules dites ultra-fines qui franchissent l'intégralité des barrières physiologiques (autrement dit qui ont la faculté de pénétrer le cerveau). (p.49)

En ce qui concerne les seuils (pp.49-56), il convient d'intégrer dès à présent les seuils 2030 fixés par la nouvelle directive européenne. En effet, contrairement à ce qui est indiqué (p.55), cette directive européenne a bien été adoptée le 14 octobre 2024 par le Conseil de l'Union européenne, avec des normes réglementaires plus strictes alignées sur les valeurs recommandées par l'OMS ; entrée en vigueur le 11 décembre 2024, ce texte doit être transposé en droit français avant le 11 décembre 2026.

Concernant le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) du Var, cité en p.60, l'Etat a annoncé la rédaction d'un document supplémentaire dit PPA préventif, de manière à respecter les objectifs en 2030 pour le NO_2, les PM10 et les PM2,5.

Il n'est pas fait mention du Plan d'Urgence Transport et des mesures de circulation différenciée qui peuvent être mises en œuvre lors des pics de pollution de l'air dans le Var. Le Plan d'Urgence Transport est opérationnel depuis le 1er juin 2023. Depuis cette date, la circulation différenciée instaurée dans le bassin de vie de Toulon lors des épisodes de pollution est mise en place sur un périmètre concernant 6 communes du Var : La Garde, Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Six-fours-les-Plages, Toulon et La Valette-du-Var. Le périmètre de la circulation différenciée s'inscrit à l'intérieur des limites suivantes : D18, D16, D559, D11, DN8, D92, Avenue Jean Rouden, Boulevard Emile Jacquemin, Boulevard du Faron, Corniche Marius Escartefigue, Avenue de Beaulieu, Chemin de Terre rouge, D46, A57, A570, D2242, D42. L'objectif est de ne laisser circuler dans les périmètres définis que les véhicules les moins polluants sur la base de leur vignette Crit'Air (certificat de qualité de l'air) : seuls les véhicules légers équipés de vignette Crit'Air de classe électrique ou hydrogène, 1, 2 et 3, seront autorisés à circuler dans le périmètre de circulation différenciée. Cette mesure d'urgence, en interdisant l'accès aux véhicules les plus polluants, renforce les actions de premier niveau comme la réduction des vitesses, et permet de réduire l'impact des épisodes de pollution sur la santé des habitants.

De très nombreuses pages sont consacrées au lien théorique entre vitesse et pollution, avec en p. 63 : « on ne peut pas conclure que des vitesses limitées à 30 km/h sont nécessairement plus négatives en termes d'émissions que des vitesses à 50 km/h. » Non seulement ce n'est pas une conclusion, mais de plus les zones à 30 sont généralement proposées pour le partage, l'apaisement, l'amélioration de l'espace public ou la réduction de l'accidentologie. Comme cela est d'ailleurs finalement indiqué en p.70.

« La baisse de production locale d'ozone sera probablement ralentie voire compensée par l'augmentation du niveau de fond en ozone au niveau continental / planétaire si une action plus globale n'est pas menée » (p. 82) : l'affirmation d'un effet de l'évolution des concentrations planétaires (en réalité à considérer par hémisphère) effaçant les gains locaux de baisse de l'ozone sans précisions d'échelle de temps n'est pas réaliste... et ne doit pas empêcher de prendre des mesures locales.

Quant aux liens entre qualité de l'air et climat local (pp.83-85), il semble que la rédaction ne relève que marginalement les spécificités méditerranéennes (« d'après AtmoNormandie »). Il n'y a pas d'épisodes cévenols au sens strict sur le territoire régional, il conviendrait de parler d'épisodes méditerranéens. L'intensité de la pluie n'améliore pas la qualité de l'air.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 31/66 SD

Contexte énergétique

La source des graphiques liés à l'énergie (pp.98-99, point 2.6.2) est à modifier ainsi : Source : ORECA, Base Cigale par AtmoSud. Les données des graphiques étant tirées de la base CIGALE, il est possible et il serait utile qu'une décomposition de la production par sources d'énergie soit mentionnée, ce qui éclairerait la hausse de la production d'énergie non renouvelable.

Il est surprenant que les figures 43 et 45 (pp.100-102) sur les consommations d'énergies finales ne donnent pas le même total alors qu'elles portent sur le même type de données. De plus, la très faible part de l'industrie dans le graphique sur les consommations d'énergies finales par filières (figure 43 p.100) pourrait être liée au secret statistique et il serait nécessaire de le mentionner.

Au-delà de la réduction des consommations liées aux transports (p.104), l'équipement des infrastructures de transport (PEM, parkings...) en panneaux photovoltaïques est à encourager ne serait-ce que pour respecter les obligations légales en la matière.

D - Plan d'actions

Les orientations ont été commentées plus haut. En ce qui concerne les actions :

Axe A : donner au transport collectif le pouvoir de concurrencer l'autosolisme

Action 1 : renforcer l'offre de service ferroviaire

Il est fait le constat d'« une offre relativement dense en termes de fréquences (...) [mais qui] manque toutefois de régularité (pas de cadencement) ». Le mot régularité mériterait d'être précisé ou remplacé par une offre dense en heures de pointe, plus espacée en heure creuse.

L'augmentation de la capacité de la voie est conditionnée par les travaux du projet de la LNPCA. L'évolution progressive vers un cadencement régulier est homogène est liée aux travaux réalisés dans le cadre du projet de SERM. Si la Région est pilote, ces projets et actions sont menés dans un cadre partenarial et ne pourront être réalisés sans une participation financière des partenaires.

Action 2 : structurer le réseau routier ZOU ! autour de lignes fortes

Dans la mesure où le réseau Zou ! est complémentaire au réseau ferré et que « son usage est plutôt bien ancré dans les pratiques des habitants », ce service ne peut être qualifié de « marginal ». Si la faible part modale indiquée concerne le territoire de TPM, il convient de ne pas oublier que Zou ! sert prioritairement à lier la Métropole à des territoires hors Métropole qui ne seraient sinon pas desservis en transport en commun.

Si la Région est pilote pour l'exploitation de son réseau Zou !, elle ne peut l'être pour certaines des mesures de la fiche action comme les nouveaux linéaires de sites propres ou l'extension des voies réservées.

En ce qui concerne la restructuration du réseau, la Région est réservée sur le sujet d'éventuels rabattements de ses lignes sur le réseau urbain.

La mise en œuvre de lignes de cars express est prévue par le SERM avec un cadencement minimal à 30 min (et non 20 min comme indiqué dans les mesures).

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 3.2/66 JCD

Action 3 : expérimenter des lignes de covoiturage

La ligne de covoiturage entre Cuers et Toulon est pilotée par la Région ; elle bénéficie du soutien financier de l'Etat dans le cadre du dispositif Fonds Vert. Il convient d'ajouter le Département du Var dans les partenaires.

Les mesures présentées (dans cette action, mais également sur les cartes p. 21 du résumé non technique et pp. 27-28 de la stratégie présentée en préambule au plan d'action) – à savoir la création d'une ligne de covoiturage sur l'axe Carnoules-Hyères et le prolongement de la ligne Cuers-Toulon jusqu'à Carnoules et/ou Brignoles – sont du ressort de la Région et devront faire l'objet d'un partenariat amont – technique et financier – avec le Département du Var, TPM, la Communauté de communes Cœur du Var et la Communauté d'agglomération de la Provence Verte.

Dans le projet de SERM en cours, il est inscrit la ligne Toulon-Cuers avec un retour d'expérience d'ici 3 ans.

Par ailleurs, dans le contexte prospectif (p9) du plan d'action, il conviendrait de préciser que la ligne de covoiturage Zou ! Covoit' a été mise en place par la Région et que le niveau de tarification du service est en cours de définition.

Action 4 : renforcer le niveau de service des LHNS et **Action 5 : améliorer la performance des LHNS**

Il est question ici d'une Ligne à haut niveau de service (LHNS) et dans le projet de SERM en cours d'élaboration d'un Bus à haut niveau de service (BHNS) avec un site propre dédié de 28 km. Les cars ZOU ! ne peuvent être exclus de ces tronçons en centre-ville sous peine de générer des difficultés d'exploitation pour le service régional, notamment en approche de la gare routière à côté de la gare ferroviaire.

Action 6 : améliorer la desserte des polarités économiques

Il s'agit de favoriser le report modal de la voiture à d'autres modes de transport des actifs – mais peut-être aussi des clients – des zones d'activités. Peut-être faut-il ajouter aux partenaires la CCI et la Base navale. L'action prévoit des navettes entre les gares et les zones d'activité, mais pas de ligne de transport en commun « directe » entre Toulon, Hyères et les zones d'activité ?

Action 8 : organiser les PEM et leur rabattement par les modes alternatifs

L'action vise notamment à l'accessibilité, des gares et PEM par « des modes alternatifs à la voiture », « les modes actifs » ou encore les « modes doux ». Si le vélo est clairement indiqué dans les mesures, le piéton ne l'est que pour la gare de Toulon et la liaison avec les LHNS Place de la Liberté. L'accessibilité piétonne des gares, les liaisons piétonnes entre gares ou haltes et centres-villes doivent être systématiquement travaillées.

Plutôt qu'une « extension », il s'agit d'une augmentation de l'offre de stationnement cyclable sécurisé. Il peut être ajouté aux indicateurs la fréquentation des abris-vélos.

Action 9 : développer les parkings-relais

Cette approche pourrait être complétée par un plan d'action concernant la création d'aires de covoiturage. La définition d'un schéma directeur métropolitain du covoiturage (cf. article 35 de la LOM) pourrait permettre à TPM d'étudier et planifier la mise en œuvre de services et d'infrastructures d'intérêt métropolitain en faveur du covoiturage. Par ailleurs, il pourrait être prévu également du stationnement vélo dans les P+R.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 33/66 JD

Action 10 : faciliter l'itinéraire voyageur

Il est rappelé que la Région travaille sur un projet de Système d'information et de billettique régional (SIBR), ainsi que sur un projet de Pass multimodal à l'échelle métropolitaine, voire départementale, qui viendrait compléter les offres tarifaires déjà mises en place par la Région. L'interopérabilité avec le système régional est nécessaire, de même qu'un travail sur la possibilité de ventes croisées ou le développement de titres communs.

En termes de constats et enjeux, il existe deux titres combinés (ajouter TER+Mistral au titre Mistral+téléphérique déjà mentionné dans la fiche action), et pour faciliter l'itinéraire voyageur et inciter à l'intermodalité, l'enjeu est de développer des « tarifications multimodales » (plutôt que des « tarifications combinées »).

En termes de mesures, il s'agit de définir et mettre en œuvre des systèmes billettiques interopérables (au pluriel : celui de TPM et celui de la Région), avec pour indicateur l'interopérabilité des systèmes. Il convient de proposer une gamme tarifaire « adaptée aux besoins ».

La Région est pilote sur les travaux d'interopérabilité et les travaux tarifaires.

Axe B : remettre les mobilités actives au cœur des espaces publics et faire évoluer les équilibres avec la voiture

Action 11 : définir un guide référentiel d'aménagement

L'objectif est d'inciter à la reconversion de l'espace public pour favoriser les modes actifs et la végétalisation. Il convient de préciser que les modes actifs concernent les vélos et les piétons, ces derniers étant rarement cités. Ainsi, l' « élaboration du cahier des charges de références pour les voiries dont cyclables, les espaces publics et de stationnement (dont vélo) » doit également inclure les cheminements piétons. Qu'entend-on par « études visant à améliorer la qualité/agréabilité » des itinéraires actifs ? S'agit-il d'études visant à définir des critères de qualité (de nombreuses études et préconisations existent déjà) ou des études pré-opérationnelles d'aménagement ? Verra-t-on la réalisation des aménagements avant 2035 ? Seule la réalisation du guide fait partie des indicateurs, il serait souhaitable d'avoir des indicateurs liés à la réalisation d'aménagement. Cette action est à associer également avec les actions 15 – réaffecter l'offre de stationnement sur voirie à d'autres usages et 20 – développer les zones apaisées.

Action 12 : aménager les axes et carrefours structurants

« L'agrément des cheminements » (est-ce que « l'agrément » inclut le confort, la continuité ?), « le piéton au cœur de la réflexion » sont bien dans les enjeux en introduction de cette fiche-action. Et pourtant le piéton est un peu oublié dans les mesures proposées : on mentionne explicitement la prise en compte de l'enjeu vélo mais pas celui du piéton, le piéton ne semble être pris en compte que pour les carrefours et les arrêts TC. Comment fait-on des cheminements piétons pour la mobilité du quotidien ? Quelle continuité dans ces cheminements ?

Le réaménagement des carrefours structurants pourrait s'appuyer sur l'accidentologie, le baromètre vélo et le baromètre des villes marchables. Et il pourrait être ajouter un indicateur relatif à l'évolution de l'accidentologie impliquant des piétons et cyclistes.

L'action 11 prévoit un guide référentiel d'aménagement ; l'action 13 prévoit d'actualiser le schéma directeur cyclable. Est-il possible de réaliser également un schéma piéton ?

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 34/66 JCD

Action 13 : développer et hiérarchiser le réseau cyclable

Il s'agit d'offrir un réseau cyclable maillé. Le réseau express pourrait être appelé réseau à haut niveau de service. Les trajets loisirs doivent pouvoir utiliser le réseau HNS et le réseau de proximité.

Action 16 : maîtriser l'offre de stationnement privée

Il s'agit bien d'avoir des normes adaptées limitant le stationnement sur voirie. Il convient de clarifier pourquoi il est donc indiqué dans la description générale de l'orientation B2 qu'il faut mettre du stationnement en proximité des zones résidentielles par rapport à l'objectif plus général de développement des transports en commun et modes actifs.

Activer le levier du stationnement au profit du report modal doit être avec des normes, mais aussi avec de la sensibilisation : mesure à associer avec l'action 33 – accompagner les entreprises, notamment pour les bureaux et entreprises existantes.

Action 17 : valoriser, fluidifier et sécuriser le réseau autoroutier

En quoi le fait que « à peine 20% des flux arrivant sur le territoire par l'A50 à l'ouest circule toujours sur l'A57 ou l'A570 en sorite » montre le « rôle majeur [de l'autoroute] à l'échelle métropolitaine » ?

En quoi des mesures concernant exclusivement des échangeurs d'autoroute contribuent-elles à l'objectif de cohésion sociale et territoriale ?

Action 18 : mailler le réseau routier métropolitain

On apprécie l'offre d' « opportunités de liaisons plus directes aux modes les plus sensibles aux détours que sont les bus, les vélos ou encore la marche à pied » et le « développement de perméabilités pour les modes actifs en traversée des îlots ». A intégrer dans un schéma directeur piéton ? A articuler avec les actions 11 et 12 ?

Action 19 : réorganiser la circulation pour réduire les flux dans les cœurs de ville

Les études de circulation « devront s'articuler finement avec la stratégie de stationnement » mais également avec le schéma directeur vélo (action 13) et un schéma directeur piéton. L'action peut également être associée à l'action 15 – réaffecter progressivement l'offre de stationnement sur voirie à d'autres usages. Il pourrait être ajouter aux indicateurs des comptages piétons et vélos dans les secteurs avec réaffectation de la voirie. La Région peut financer des études de circulation.

On peut peut-être réfléchir également à la mise en place de zones à trafic limité.

Action 20 : développer les zones apaisées

Il doit s'agir là encore de favoriser, de donner la priorité à la marche à pied, prioritairement pour la mobilité du quotidien.

Axe C : organiser les mobilités touristiques et événementielles

Action 22 : améliorer la desserte des sites touristiques

Au déploiement de boucles de cyclotourisme et de déambulation piétonne, il conviendrait d'ajouter le déploiement de stations-vélos (stationnement, petites réparations, bornes VAE) dans les lieux d'intérêt touristique.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

BP 42 35166 SCD

Action 23 : mettre en adéquation l'offre et la demande touristique

Il conviendrait d'ajouter aux partenaires le Comité régional du tourisme (CRT) qui conduit notamment des études de fréquentations et retombées économiques relatives à la piste cyclable du littoral (V65) et de participer à ces études par du partage de données.

Action 24 : accompagner les touristes dans leurs changements de pratiques

Il conviendrait de rappeler que la Région propose des offres tarifaires adaptées aux touristes (Pass journée – départemental, Côte d'Azur ou Provence Alpes Sud – ainsi des tarifs mini-groupes) ; les tarifs urbains de TPM pourraient venir s'inscrire en complément. Le projet de Pass multimodal à l'échelle métropolitaine (voire départementale) prévoit à moyen terme une offre adaptée à la cible touristique (comme les Pass Explore Intégral et Sud Azur). Cette action est à mettre en lien également avec l'action 10 – faciliter l'itinéraire voyageur.

« Le déploiement de points d'accueil aux points d'entrée du territoire » pourrait également être associé aux nouvelles maisons de la mobilité prévue à l'action 32 – développer la communication en allant au-devant de l'usager.

Axe D : accompagner les mutations par un écosystème des mobilités

Action 27 : développer la mobilité partagée

Le covoiturage faisant partie de « la mobilité partagée », il y a a minima un lien à faire avec l'action 3 – expérimenter des lignes de covoiturage.

Il est indiqué que « La Région et la Métropole augmenteront la visibilité des services d'autopartage présents sur le territoire grâce à la communication physique et numérique dédiée et les places de stationnement estampillées « covoiturage ». La phrase n'est pas claire alors même qu'il est indiqué dans le même paragraphe que « ce mode [l'autopartage] est en effet aujourd'hui encore trop méconnu, ou confondu avec le covoiturage ». Pourquoi est-il fait référence à des places de stationnement covoiturage ? La phrase n'est pas claire non plus sur le rôle de la Région, qui pilote la ligne de covoiturage inter-EPCI Toulon-Cuers, mais n'a pas été associée par TPM a une réflexion inter-EPCI sur l'autopartage.

Les initiatives privées existantes auxquelles il est fait référence ne figurent pas au diagnostic mobilité ; sont-elles aujourd'hui présentes dans les Pôles d'échange multimodal ? Peut-on prévoir des services/places de stationnement dans les PEM ?

En ce qui concerne la location de vélos à assistance électrique (VAE), pour quoi réserver ce système aux secteurs touristiques ? Cela devrait être une option également pour la mobilité du quotidien, pour ceux qui ne disposent pas de stationnement sécurisé ou n'ont pas les moyens d'avoir un VAE – en lien avec l'action 35 – accompagner l'essor du vélo. Il pourrait être ajouter aux indicateurs le nombre de km parcourus en VAE.

Action 28 : poursuivre la transition énergétique des véhicules

Les certificats Crit'air ne sont pas liés aux émissions de GES des véhicules, mais aux émissions de polluants atmosphériques locaux. Au-delà du déploiement d'un réseau de bornes électriques, il pourrait y avoir une réflexion sur les bornes H2 et GNV.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 36/66 JCD

Cette action mériterait de mieux intégrer les véhicules utilitaires en lien avec les actions 29 et 30 dédiées à la logistique. En quoi consiste l'encouragement au renouvellement des parcs de véhicules à faibles émissions de CO2 au sein des entreprises ? L'indicateur sur le taux de véhicules classés Crit'air 0 ou 1 dans le parc intègre les poids lourds (quid des véhicules utilitaires légers ?), mais qu'est-il prévu pour accompagner cette transition ? Le schéma directeur des bornes IRVE doit intégrer les besoins de la filière logistique. Quid d'autres alternatives que l'électrique pour le transport de marchandises (routier et maritime) ?

Action 29 : engager les réflexions sur l'organisation de la logistique urbaine à l'échelle métropolitaine

L'objectif est de définir un système de gouvernance et de gérer les flux, avec l'identification d'un interlocuteur dédié à TPM, l'association des parties prenantes, la réalisation d'un diagnostic avec collecte de données et d'un schéma logistique intégrant les sujets fonciers et les sujets liés aux itinéraires/corridors. Si l'action est pertinente, n'aurait-elle pas pu être menée pendant la réalisation du diagnostic pour la partie connaissance et collecte de données ? Le calendrier proposé semble suggérer un diagnostic réalisé d'ici 2030 et un schéma logistique d'ici 2035. Il serait peut-être opportun d'avoir un document cadre plus rapidement et de voir les effets de la mise en œuvre de cette stratégie (gouvernance, stratégie, schéma et plan d'actions) avant 2035. Les services de la Région seront-ils associés à l'instance de travail sur les marchandises et la logistique urbaine ?

Action 30 : organiser les livraisons en centres-villes

L'objectif est de gérer les livraisons en temps, espace (aires de livraison) et en volume, avec un objectif de rationalisation. La règlementation ne suffira pas, il faut accompagner les restrictions d'accès, la mutualisation, la consolidation, le bon usage des aires de livraison, l'opportunité des consignes... Ces sujets doivent également faire l'objet d'un diagnostic et d'une collaboration avec les parties prenantes, publiques et privées. Cela peut être organisé avec le concours du programme Interlud+ (diagnostic, consultation, expérimentation). Le guide de sensibilisation à l'harmonisation des réglementations, réalisé dans le cadre des Ateliers régionaux de la logistique (les ARL, auxquels TPM pourrait participer), est consultable en ligne (https://www.ort-paca.fr/arl/aides/guide-livraison-region-sud-paca.html). Par ailleurs, la cyclo-logistique n'est pas abordée alors qu'elle peut être opportune pour des villes à zones piétonnes et/ou à trafic régulé. Enfin, il s'agirait d'étoffer les indicateurs (le nombre de consignes mises en place n'est pas représentatif de l'ensemble des actions à mener ni de leur qualité).

Action 31 : déployer un Compagnon Numérique de Mobilité (MaaS métropolitain)

La Région est mentionnée dans les partenaires alors qu'il n'est pas fait référence dans cette fiche action au projet de SIBR régional, à l'interopérabilité du MaaS avec le système régional, a l'éventualité de ventes croisées, au développement de titres communs. Des briques communes avec les travaux de la Région pourraient être identifiées (référentiel de données, calculateur...) sur lesquelles le futur MaaS pourrait s'appuyer en partie.

Action 32 : développer la communication en allant au-devant de l'usager

L'action est à associer à l'action 33, les entreprises pouvant servir de relais pour atteindre les usagers.

Action 33 : accompagner les entreprises

Si les déplacements domicile-travail sont les plus longs et qu'ils sont réalisés en véhicule individuel, ce sont aussi les plus émissifs.

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 37/66 JD

Il s'agit de mobiliser (plutôt que « débaucher ») des entreprises et il pourrait être précisé une priorisation de certaines entreprises (secteur, localisation, taille d'établissements) : par exemple sur les principaux pôles d'emplois / zones d'activités, où il pourrait également être incité à la réalisation de PDM inter-entreprises comme indiqué dans les mesures, et en lien avec l'action 6 : améliorer la desserte des polarités économiques.

L'accompagnement des entreprises semble viser essentiellement la mobilité domicile-travail des employés. Elle pourrait intégrer les déplacements professionnels ainsi que les problématiques de transport de marchandises (approvisionnements, déchets, livraisons) – en lien notamment avec l'action 28 – poursuivre la transition énergétique des véhicules – facteur majeur car environ la moitié des voitures neuves sont achetées par des entreprises.

Action 34 : sensibiliser les usagers à une mobilité plus citoyenne

Il est prévu entre autres la sensibilisation à la sécurité routière des automobilistes et la sensibilisation des entreprises à l'écoconduite. Il pourrait y avoir également de la sensibilisation des automobilistes à l'écoconduite et à la conduite citoyenne en milieu urbain, notamment par rapport aux stationnements anarchiques.

Les associations liées au vélo (savoir rouler) pourraient être ajoutées aux partenaires. Il pourrait être ajouté aux indicateurs le nombre d'enfants bénéficiaires des programmes « savoir router à vélo » et « savoir rouler à trottinette » ; et le nombre de formations spécifiques à l'écoconduite et nombre de participants pourrait être détaillé par type (salarié, étudiant, retraité...) et par âge.

Action 35 : accompagner l'essor du vélo

Aux trois facteurs essentiels cités qui conditionnent la pratique du vélo, il conviendrait d'ajouter la volonté de changer de pratique de mobilité et le sentiment de sécurité pour « sauter le pas » (d'où l'intérêt de la mesure permettant de tester l'usage du vélo avant l'achat). Au-delà des infrastructures et des équipements, l'accompagnement au changement de pratique est essentiel. Afin de mesurer les effets de l'action, il pourrait être ajouter aux indicateurs l'évolution de la part modale du vélo.

Cette action ne mentionne pas l'usage professionnel du vélo dont la cyclologistique.

Action 37 : élargir le champ des participants aux réflexions pour une meilleure collaboration et acceptation

La dernière phrase du paragraphe « constat et enjeux » devrait être modifiée ou complétée pour rappeler, outre les bassins de mobilité de la loi LOM et les réflexions trans-territoriales menées dans ce cadre, qu'il y a eu l'élaboration de contrats opérationnels de mobilité (COM) sous la coordination de la Région, cheffe de file dans le domaine de la mobilité.

La Région et l'ensemble des partenaires des actions du PDM pourraient être ajoutés aux partenaires de cette action.

Action 38 : envisager de nouvelles sources de financement

Il faut envisager de nouvelles sources de financement, au-delà d'efforts d'optimisation des services rendus à coûts constants. La hausse de la fréquentation par un développement des services et leur bonne coordination (cf. les actions prévues relatives aux transports en commun) pourrait être source de recette supplémentaire, et l'attractivité des services pourrait par ailleurs bénéficier d'une coordination tarifaire multimodale (cf. action 10 – faciliter l'itinéraire voyageur). Parmi les mesures, il

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

84 42 38/66 SD

s'agit d'identifier les potentiels d'autres sources de financement, en distinguant ce qui peut être mis en place par la Métropole et ceux qui peut relever d'une réflexion plus collective, notamment en termes législatifs et règlementaires.

Action 39 : s'appuyer sur les outils numériques pour garantir le suivi de la mise en œuvre du PDM

L'enjeu est de « mieux suivre les besoins », mais aussi d'adapter les services et leur coordination, « et répondre au mieux à la demande de la population pour faire de l'usager un écocitoyen... ». Il serait intéressant que ces données mobilités soient versées sur la plateforme DATASUD.

E - Evaluation environnementale

Evaluation du PDM 2035 selon les 5 objectifs du PDM (pp.17-24)

Il est indiqué que « la part modale des mobilités actives devrait passer de 37% à 43%, soit une hausse de 16% des déplacements par les modes actifs ». Mais la part modale des modes actifs n'augmente que de de 6%, avec un objectif de part modale du vélo de 8% en 2035. Or le SRADDET demande à accompagner avec vigueur l'augmentation de la part modale du vélo pour atteindre l'objectif du Plan national vélo, qui ambitionne de faire passer la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens de 3 % en 2012 à 12% en 2030.
Le SRADDET fixe l'objectif d'une diminution de 15 % de la part modale de l'utilisation de la voiture à horizon 2030 afin de progresser vers un niveau de report modal en France en compatibilité avec les objectifs de décarbonation des transports (accord de Paris). La part modale de la voiture ne diminuerait ici que de 11% entre 2022 et 2035 (en incluant le covoiturage qui ne figure pas au diagramme).

PDM et SRADDET

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), adopté par délibération du Conseil régional du 26 juin 2019, a été modifié. Cette modification a été adoptée par délibération du Conseil régional du 23 avril 2025 et approuvée par arrêté préfectoral du 3 juillet 2025.

De manière générale, il conviendrait de remplacer dans tout le document les références au SRADDET de 2019 par le SRADDET modifié en 2025, et de tenir compte des modifications apportées.

Par souci de précision, il conviendrait de revoir, dans le chapitre présentant le SRADDET figurant dans l'Evaluation environnementale du PDM (p.101) la rédaction de la phrase « La Région Sud vise donc un report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables de 15% à l'horizon 2030 » par « Le SRADDET a pour objectif... », car il s'agit bien d'un objectif concerté pour l'ensemble du territoire régional.

En ce qui concerne le tableau présentant la compatibilité (et non la « comptabilité » comme indiqué en p.103 de l'Evaluation environnementale) du PDM avec le SRADDET, quelques commentaires ci-dessous, sur les objectifs cités, et sur des règles qui ne sont pas mentionnées au tableau :

- Objectif 1 – Conforter les portes d'entrées du territoire régional : quelle stratégie pour les ports ? quelle stratégie par rapport à l'aéroport ?

- Objectif 10 – Améliorer la résilience du territoire face aux risques et au changement climatique (...) -> « impulser la prise en compte des risques naturels de toute nature dans les documents

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

DG 42 39/66 JCD

de planification » : quelle stratégie, quelles actions pour l'adaptation du système de transport métropolitain au changement climatique ?

- Objectif 37 – Rechercher la qualité des espaces publics et favoriser la nature en ville : objectif dont il faut tenir compte notamment pour inciter aux modes actifs ; à prendre en compte dans le futur guide référentiel d'aménagement (action n°11)

- Objectif 68 – Rechercher des financements innovants pour pérenniser le développement des transports collectifs : importance de l'action 38 proposée par le PDM

- Avec la modification du SRADDET, deux règles supplémentaires ont été ajoutées en matière de logistique à la règle existante modifiée :
  LD1 – OBJ3 A – Motiver les projets de création ou de développement des espaces à vocation logistique, notamment au regard de :
  - d'une justification économique dans le respect des objectifs environnementaux et climatiques ;
  - la cohérence du projet avec l'ensemble de la chaîne logistique et son malllage régional ;
  - des capacités multimodales du projet (raccordement aux modes ferroviaire, maritime ou fluvial ou proximité d'un terminal intermodal) dans un objectif de réduction de l'impact environnemental ;
  - la contribution à la réduction des émissions (gaz à effet de serre et polluants) et de la congestion des réseaux de transport et en particulier la congestion routière péri-urbaine et des centres-villes ;
  - de sa contribution à la sobriété foncière et à la sobriété énergétique.
  LD1 – OBJ3 B – Maîtriser le développement de la logistique et structurer ses implantations
  LD1 – OBJ3 C – Préserver les capacités multimodales de la logistique régionale

- LD1 - OBJ10 B – Intégrer une démarche de réduction de la vulnérabilité du territoire en anticipant le cumul et l'accroissement des risques naturels

- LD1 – OBJ22A – Contribuer à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes et connecter les itinéraires à un maillage local : l'objectif du SRADDET est bien spécifique, il ne s'agit pas seulement de développer la pratique du vélo. Les actions 13 Développer et hiérarchiser le réseau cyclable et 22 Améliorer la desserte des sites touristiques ne mentionnent pas la V65 et son articulation au réseau métropolitain.

- LD2 – OBJ37 – Favoriser la nature en ville en développant les espaces végétalisés et paysagers par la définition d'orientations et d'objectifs favorables à la biodiversité en ville et à l'adaptation au changement climatique

- LD2 – OBJ38B – Garantir l'usage et le respect d'une interopérabilité commune : si un même système unique sur le territoire métropolitain est une avancée, il s'agit ici de l'interopérabilité au niveau régional. Le MaaS métropolitain devra être compatible avec le futur SIBR de la Région.

- LD2 – OBJ42 – Coordonner les prescriptions des PDU/**PDM/PDMS** limitrophes en qualifiant les interfaces entre les territoires et en veillant à la mise en cohérence des services : il s'agit d'articuler certains services avec ceux des AOM voisines (Sud-Sainte-Baume...), notamment lors des échanges organisés autour des Contrats opérationnels de mobilité (COM)

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 40/66 JCD

- LD2 – OBJ45 – Prendre en compte le Schéma des itinéraires d'intérêt régional (SIIR) : les itinéraires d'intérêt régional définis par le SRADDET concernant TPM sont Hyères-A8 via le littoral, Moustiers-Toulon via Brignoles, la desserte de la zone d'activités de Signes par la RDN8.

- LD3 – OBJ66 – Organiser un dialogue permanent entre les AOMD : participation de TPM aux échanges et travaux liés au Contrat opérationnel de mobilité et organisés par la Région cheffe de file de l'intermodalité

- LD3 – OBJ68 – Etablir de nouveaux équilibres économiques pour le financement des infrastructures et des services de transport et assurer leur conformité avec la stratégie régionale de chef de file de l'intermodalité : quelle participation de TPM à la LNPCA et au SERM ?

Accusé de réception - Ministère de l'intérieur - Envoi préfecture le 26/06/2026 - Retour préfecture le 26/06/2026 - Acte n° 26-0363 certifié exécutoire

D4 42 41/66 SCD

CDT/DIT/
RB

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 7 avril 2026

N° : G80

OBJET : AVIS DU DEPARTEMENT SUR LE PLAN DE MOBILITE 2025-2035 DE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE

La séance du 7 avril 2026 s'est tenue à 09h30 à Draguignan, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, M. Robert BENEVENTI, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Didier BREMOND, M. Christophe CHIOCCA, M. Guillaume DECARD, Mme Caroline DEPALLENS, Mme Françoise DUMONT, Mme Vesselina GARELLO, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Dominique LAIN, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Nicolas MARTEL, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE, Mme Christine NICCOLETTI, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT, M. Christian SIMON.

Procurations : M. Michel BONNUS à M. Jean-Louis MASSON, Mme Lydie ONTENIENTE à M. Ludovic PONTONE, Mme Josée MASSI à M. Christophe MORENO.

Déports :

Absents/Excusés : Mme Manon FORTIAS, Mme Chantal LASSOUTANIE, M. Grégory LOEW, Mme Valérie MONDONE.

D4 42 42/66 JO

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission mobilités et infrastructures routières (territoire métropolitain) du 19 mars 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- de prendre acte du projet de plan de mobilité 2025-2035 de Toulon Provence Méditerranée, qui comprend notamment :
    - un diagnostic objectif sur les politiques publiques de mobilité conduites jusqu'à présent sur le territoire de Toulon Provence Méditerranée,
    - une cible ambitieuse sur la part modale des transports collectifs (quasi doublement) et la part modale de la mobilité cyclable (quasi triplement),
    - un traitement spécifique des mobilités touristiques et évènementielles,
    - un plan d'actions.

- de rappeler l'attention portée par le Conseil départemental à l'articulation de l'offre déployée sur la métropole avec l'ensemble du territoire varois,

- de rappeler la nécessité de développer nos efforts en faveur des mobilités décarbonées et, singulièrement, des mobilités douces,

- de rappeler la nécessité également de prendre particulièrement en compte les personnes en situation de handicap dans les publics fragiles,

D4 42 43/66 JCD.

- d'émettre un avis favorable sur le projet de plan de mobilité 2025-2035 de Toulon Provence Méditerranée, sous réserve de la prise en compte des observations jointes en annexe :
    - compléter le plan de mobilité par une approche des mobilités adaptée aux publics spécifiques, notamment les collégiens, les jeunes et les étudiants, les personnes âgées, et les personnes en situation de fragilité sociale,
    - associer formellement le Département au développement des lignes de transport collectif et des aménagements cyclables, lorsque cela impacte les routes départementales, même si la maîtrise d'ouvrage sera préférentiellement assurée par la métropole Toulon Provence Méditerranée,
    - apporter divers compléments et corrections d'ordre technique.

Adopté à l'unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 8 avril 2026
Référence technique : 083-228300018-20260407-lmc1121539-DE-1-1

Acte certifié exécutoire
le 09/04/2026

Pour le Président du Conseil départemental,
la directrice générale des services,
Virginie HALDRIC

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 09/04/2026

D4 42 44/166 JCD

LE DÉPARTEMENT

Observations du Département
sur le projet de Plan de mobilité 2025-2035 de Toulon Provence Méditerranée

Approche par publics

Les actions définies dans le projet de Plan de mobilité ont un objectif général auquel le Département souscrit : augmenter la part modale des transports collectifs et des mobilités actives au détriment de l'automobile.

Toutefois, le projet de Plan de mobilité n'apporte pas de réponse adaptée aux besoins de certains publics spécifiques, à l'exception de la mobilité touristique et événementielle qui fait l'objet d'un axe dédié.

Le Département demande à compléter le projet de Plan de mobilité par une approche par publics, notamment ceux qui relèvent des compétences départementales.

1) La mobilité des collégiens

Les transports scolaires sont à peine mentionnés dans le projet de Plan de mobilité, alors qu'il existe plusieurs dizaines de lignes Mistral et Zou! spécifiques, qui viennent compléter les lignes régulières lorsque celles-ci ne sont pas adaptées.

Ce volet de la mobilité scolaire mériterait d'être décrit et mieux quantifié dans le diagnostic, et traité dans le plan d'actions par des réflexions dédiées sur la marche, le vélo, les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) et les transports collectifs. Le plan d'actions pourrait également évoquer l'intérêt de réfléchir à l'optimisation des services de transport des scolaires en dehors des heures d'entrée-sortie des cours.

2) La mobilité des jeunes et des étudiants

Les besoins de mobilité des jeunes et des étudiants devraient également être traités de manière spécifique.

3) La mobilité des personnes âgées

Ce public est bien identifié dans le cadrage du plan d'actions, et dans les actions de communication ciblées. Par ailleurs, les mesures prises en matière d'accessibilité concourent à faciliter la mobilité de ce public.

Toutefois, il mériterait un regard spécifique dans le Plan de mobilité, par exemple sur l'aménagement de l'espace public adapté à la baisse des compétences physiques, sur la desserte de proximité des transports collectifs, etc.

4) La mobilité des personnes en situation de fragilité sociale

D4 42 45/66 J<D

Le projet de Plan de mobilité identifie bien les enjeux de la mobilité pour l'accès à la formation et à l'emploi, pour favoriser l'insertion et pour lutter contre la précarité.

Là aussi, il serait pertinent d'approfondir le diagnostic, de préciser les besoins spécifiques, et de compléter les réponses apportées dans la fiche action n°32 Développer la communication en allant au devant de l'usager.

À titre d'exemple, on peut rappeler que le Département a conventionné avec la Métropole par une participation financière pour une tarification sociale spécifique sur le réseau Mistral pour les allocataires du RSA. Cette tarification est prescrite par les référents RSA, qui ont reçu une communication spécifique sur ce dispositif.

On peut également citer les travaux du Comité local pour l'emploi de l'arrondissement de Toulon, qui ont conduit à la désignation d'un « ambassadeur mobilité » dans chaque structure référente RSA. Ces ambassadeurs sont les interlocuteurs privilégiés sur les questions de mobilité, et sont chargés de transférer les informations au sein de leur organisme.

Axe A : Donner au transport collectif le pouvoir de concurrencer l'autosolisme

- Fiche action n°2 : Structurer le réseau routier ZOU! autour de lignes fortes
- Fiche action n°4 : Renforcer le niveau de service des Lignes à Haut Niveau de Service (LHNS)
- Fiche action n°5 : Améliorer la performance des LHNS
- Fiche action n°6 : Améliorer la desserte des polarités économiques

Toutes ces actions nécessitent des interventions sur l'infrastructure routière, qui peut concerner des routes départementales. À ce titre, il conviendrait que le Département soit systématiquement mentionné dans les parties prenantes, même si la maîtrise d'ouvrage sera préférentiellement assurée par la métropole Toulon Provence Méditerranée.

- Fiche action n°5 : Améliorer la performance des LHNS

Parmi les mesures à mettre en œuvre pour sécuriser les temps de parcours, la fiche pourrait mentionner de manière explicite l'augmentation des sections en site propre, notamment dans les zones congestionnées.

Axe B : Remettre les mobilités actives au cœur des espaces publics et faire évoluer les équilibres avec la voiture

- Fiche action n°11 : Définir un guide référentiel d'aménagement

Ce corpus ne doit pas oublier la cohabitation des vélos dans les couloirs bus.

- Fiche action n°12 : Aménager les axes et carrefours structurants
- Fiche action n°13 : Développer et hiérarchiser le réseau cyclable
- Fiche action n°17 : Valoriser, fluidifier et sécuriser le réseau autoroutier

Toutes ces actions nécessitent des interventions sur l'infrastructure routière, qui peut concerner des routes départementales. À ce titre, il conviendrait que le Département soit systématiquement mentionné dans les parties prenantes, même si la maîtrise d'ouvrage pourra être assurée par la métropole Toulon Provence Méditerranée.

- Fiche action n°18 : Mailler le réseau routier métropolitain

Au-delà des quelques grands maillages structurants mentionnés dans cette fiche action, il convient de favoriser la transparence inter-quartiers pour les modes doux, et éviter les voies sans issue qui contraignent les modes doux à de longs détours et leur imposent de revenir sur la voie structurante.

- Fiche action n°19 : Réorganiser la circulation pour réduire les flux dans les cœurs de ville

Cette action doit aussi s'attacher à apaiser la circulation sur les voies alternatives de quartier afin d'éviter le report de trafic lorsque les axes structurants sont congestionnés. On peut avoir recours à des zones 30, écluses, chicanes, zones de rencontre, etc).

- Fiche action n°20 : Développer les zones apaisées

En lien avec la fiche action n°13 : Développer et hiérarchiser le réseau cyclable, la mobilité cyclable peut être facilitée par le partage de la voirie dans les zones apaisées (avec ou sans double sens cyclable).

Axe D : Accompagner les mutations par un écosystème des mobilités

- Fiche action n°34 : Sensibiliser les usagers à une mobilité plus citoyenne

Cette fiche est la seule à mentionner la question des équipements de déplacement personnel motorisés (EDPM), et uniquement sous l'angle de la sécurité.

Compte tenu du développement des EDPM, présent et à venir, ce type de mobilité devrait être traité dans le diagnostic, et traité plus en profondeur dans le plan d'actions.

- Fiche action n°38 : Envisager de nouvelles sources de financement

Le Département confirme l'importance de conserver une tarification adaptée aux ressources des usagers, afin que le coût du transport ne soit pas un frein pour l'insertion des publics fragiles.

- Fiche action n°39 : S'appuyer sur les outils numériques pour garantir le suivi de la mise en œuvre du PDM

Le Département confirme son intérêt pour un partenariat de partage d'informations sur le trafic.

Corrections d'erreurs matérielles

- B-Diagnostic mobilité page 19

Deux erreurs sont relevées dans les annotations de la carte :
- la halte ferroviaire de Sainte-Musse est en doublon,
- la gare de la Pauline devrait être renommée sans la mention de Hyères (cette mention ancienne date d'avant que la voie ferrée soit prolongée vers Hyères).

- B-Diagnostic mobilité pages 22 et 23

Les chiffres de population donnés sur ces deux cartes ne sont pas cohérents.

- B-Diagnostic mobilité pages 26 à 28

Le tableau et la carte mentionnent à tort « Cœur du Var », alors qu'il s'agit très vraisemblablement de « Valcœur ».

Par ailleurs, le nommage des zones d'activités n'est pas cohérent entre le texte d'une part, et le tableau et la carte d'autre part. Il est préférable d'utiliser le nommage selon la localisation géographique (utilisé dans le tableau et la carte) plutôt que le nommage selon l'association d'entreprises (utilisé dans le texte).

- B-Diagnostic mobilité page 65

Contrairement à ce qui est indiqué, le parcours cyclable du littoral est support des mobilités du quotidien également dans sa partie est, drainant les communes de l'est de Toulon.

- B-Diagnostic mobilité page 74

Le nom des échangeurs autoroutiers et les limitations de vitesse ne sont pas à jour.

- B-Diagnostic mobilité page 77

D4 42 48/66 CD

- la Corniche Escartefigue à Toulon, avec son trottoir partagé de moins de 2 m, ne peut pas être classée comme un aménagement vélo réalisé,
- l'aménagement Hyères Nano Palyvestre est réalisé (mis en service en 2024).

****

D4 42 49/66 JCD

- La définition des routes à grande circulation est erronée ; en particulier, ce n'est pas le Département qui les définit.
  Par ailleurs, la carte n'est pas à jour. Les données sources peuvent être obtenues sur le site :
  http://catalogue.geo-ide.developpement-durable.gouv.fr/catalogue/srv/fre/catalog.search#/home

- Pour la fermeture (ou le pincement) des tunnels, des données 2025 seraient plus intéressantes (hors chantier A57).

- D'autres itinéraires de délestage que ceux mentionnés dans le texte ont été mis en place pour pallier à la congestion liée à l'accidentologie fréquente sur l'autoroute. Pour autant, ces itinéraires ne sont évidemment pas dimensionnés pour absorber le trafic important des heures de pointe.

- B-Diagnostic mobilité page 81

Le texte mentionne la RN8, qui s'appelle maintenant la RD N8.

- B-Diagnostic mobilité page 84

La carte contient de nombreuses incohérences, par exemple (liste non exhaustive) :
- route de Giens : incohérence entre la valeur du comptage et le figuré,
- route du Coudon : gros doutes sur le trafic dans la tranche 10 - 15 000 v/j,
- RD 16 la Seyne : comptée à plus de 15 000 v/j par le Département,
- RD 42 Cap Brun à Toulon : comptée à plus de 10 000 v/j par le Département,
- RD 559 vers l'aéroport à Hyères : comptée à plus de 15 000 v/j par le Département,
- Avenue de la Mer et RD63 à Six-Fours : comptées à plus de 10 000 v/j par le Département.

- B-Diagnostic mobilité page 85

Le diagnostic ne mentionne pas qu'aujourd'hui, avec la fin des travaux sur l'A57, la circulation sur l'autoroute n'est plus complètement saturée hors événement perturbant, au contraire de la section plus en amont (La Farlède / Solliès / Cuers).

- B-Diagnostic mobilité page 118

Le nombre de lignes scolaires du réseau Zou! semble erroné.

- D-Plan d'actions page 26

Pour les lignes de car express, le texte mentionne un cadencement à 20 minutes en heure de pointe, alors que les cartes qui suivent décrivent un cadencement à 15 ou 30 minutes.

- D-Plan d'actions page 38

La carte des aménagements soulève des questions. Par exemple (liste non exhaustive) :

DA 42 50/66 JD

Communauté de Communes
VALLÉE DU GAPEAU

Métropole Toulon Provence Méditerranée
Service Courrier
Courrier Arrivé le :
13 FEV. 2026
N°

Sollies-Pont, le 12 février 2026

N/Réf. : MB/CA/26-128/AME
V/réf. : JPG/VP/AV/SMA/HLB 2026-021
Objet : avis PDM 2025-2035
Z:\CCVG\Départ Général CCVG\AME\2026\26-2-12 tpm PDM.doc

Métropole Toulon Provence Méditerranée
M. le président
Hotel de la métropole
107 Bd Henri Fabre
CS 30536
83041 TOULON Cedex 9

Monsieur le président,

Par courrier en date du 3 février 2026 reçu le 6 février, vous sollicitez l'avis de la CCVG sur le plan visé en objet, sous 3 mois.

La dernière séance du conseil communautaire du mandat se tenant le 26 février 2026 et étant consacrée au budget 2026, je ne serai pas en mesure de présenter ce PDM dans les délais impartis. A fortiori la séance suivante courant avril sera bien entendu consacrée exclusivement à l'installation de la nouvelle équipe.

Pour autant je souhaite par la présente vous faire connaitre le sentiment favorable de la CCVG au sujet de ce plan que nous connaissons bien, la CCVG ayant été associée à son élaboration dans le cadre de la démarche partenariale que vous évoquez.

Je vous prie de croire, Monsieur le président, en l'expression de mes meilleures salutations.

Communauté de Communes de la Vallée du Gapeau

Dr André GARRON
Président CCVG
Maire de Solliès-Pont

PJ : aucune
Copies : néant

DL 42 51/66 JCD

Affichage du 28/04/2026 au 28/06/2026

SEANCE DU 24 AVRIL 2026 N° 36

Le Conseil Municipal de la Commune d'HYERES s'est réuni dans le lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Madame Véronique BERNARDINI Maire de la ville d'HYERES LES PALMIERS

ETAIENT PRESENTS : Madame BERNARDINI, Monsieur AUDIBERT, Madame TROPINI, Monsieur BACCI, Madame CARRASSAN, Monsieur NIVAGGIOLI, Madame CLARAMUNT AGOSTA, Monsieur MARTIN, Madame POLITI PISCHE, Monsieur AGOSTA, Madame BURKI, Madame RICHARD, Monsieur GUYARD, Monsieur BRUZZICHESSI, Madame ROY, Monsieur BERTRAND, Madame DELCROIX, Monsieur CHAUVET, Madame VICTORI, Monsieur GOLETTO, Madame CASTEL, Monsieur CACAUD, Madame BRUNO, Madame MARTIN, Monsieur ROSSOLINI, Monsieur EYRAUD, Madame DI CIACCIO, Monsieur BUVAT, Madame PETIT, Monsieur BOUISSET, Madame BOUZIANE, Madame MANA, Monsieur FRATELLIA, Monsieur GIRARD, Monsieur CORNILEAU, Madame COLLIN, Monsieur FERRE, Monsieur MASSUCO, Madame FERJANI.

ABSENTS :

Madame Chantal PORTUESE.

EXCUSES ET ONT DONNE PROCURATION DE VOTER, conformément à la loi n°47.1744 du 6 Septembre 1947,

Monsieur BOUAKKADIA (pouvoir à Madame Fabienne DELCROIX)
Madame KISS (pouvoir à Monsieur Franck CHAUVET)
Madame METALNIKOFF (pouvoir à Madame Véronique BERNARDINI)
Monsieur EYNARD-TOMATIS (pouvoir à Monsieur Philippe FERRE)
Monsieur VALENTIN (pouvoir à Monsieur Nicolas MASSUCO)

CONSEILLERS EN EXERCICE : 45

DATE DE LA CONVOCATION : 17/04/2026

SECRETAIRE DE SEANCE : Madame Lia PETIT

Lecture a été donnée de ce qui suit :

Accusé de réception en préfecture
083-218300697-20260424-36-DE
Date de télétransmission : 28/04/2026
Date de réception préfecture : 28/04/2026

DG 42 52/66 JO

SEANCE DU 24 AVRIL 2026 N° 36

OBJET : DEVELOPPEMENT DURABLE - Avis sur le projet de plan de mobilité 2025-2035 arrêté par la Métropole Toulon Provence Méditerranée

RAPPORTEUR : Monsieur Grégory AUDIBERT - 1er Adjoint

Le Plan De Mobilité s'inscrit dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Il succède au Plan de Déplacement Urbain (PDU) en vigueur jusqu'en 2025 et devient le nouveau cadre de référence pour construire les mobilités sur les 10 prochaines années.

La Métropole a arrêté par délibération du 18 décembre 2025 le projet de plan de mobilité pour la période 2025-2035. Ce document cadre fixe les orientations visant à faciliter les déplacements du quotidien, à améliorer la qualité de vie des habitants du territoire métropolitain et à réduire l'impact de la mobilité sur l'environnement.

En ce qui concerne le territoire hyérois, la commune formule plusieurs observations.

En matière de desserte du centre-ville par navette à partir d'un parking relais, la Commune affiche sa volonté d'inscrire dans le PDM la création d'une liaison vers l'ouest où le développement urbain a été particulièrement soutenu ces dernières années pour compléter l'offre existante au sud et à l'est.

En outre la création d'une navette électrique en centre-ville adaptée à la configuration des rues et destinée en priorité aux personnes rencontrant des difficultés de déplacement est envisagée et doit figurer dans le PDM.

Par ailleurs, La mobilité sur la presqu'île de Giens notamment en période estivale est une préoccupation majeure de la municipalité. A cet égard, le renforcement de la cadence de la ligne 67 en période estivale avec un itinéraire direct vers la gare maritime pour Porquerolles, l'ouverture d'une liaison estivale entre le port et l'Almanarre et la faculté d'acheter un billet de bus avec le billet de la navette pour Porquerolles sont autant de mesures qui contribuent à réguler le trafic sur la presqu'île de Giens et à rendre l'usage des transports en commun plus attractif. Il en est de même de la ligne estivale à la demande desservant Giens et la madrague.

La commune souhaite poursuivre en ce sens et étendre la période d'activation de ces dispositifs plus tôt dans la saison si possible dès les vacances de Pâques.

La commune affiche également son engagement dans le développement des pistes cyclables afin d'assurer un maillage propice à un usage sécurisé du vélo sur tout le territoire communal. Ainsi, la continuité cyclable de l'avenue Gambetta à l'avenue Geoffroy saint Hilaire et la poursuite de la piste cyclable de la route de Giens, d'Arromanches à la Tour fondue, s'inscrit dans cet objectif.

Enfin la municipalité souhaite que le pôle d'échange multi modal aboutisse dans les meilleurs délais.

La commune observe que seulement 1 % du budget est consacré à l'organisation des mobilités touristiques et événementielles et demande que des précisions soient apportées sur ce point.

D4 42 53/66 JCD

Je vous propose de donner un avis favorable au projet de plan de Déplacement de la Métropole sous réserve que les observations précitées soient prises en compte.

LE CONSEIL MUNICIPAL

VU l'exposé des motifs,

VU l'avis de la 2eme commission,

VU le projet de Plan De Mobilité annexé à la présente,

DEMANDE que les orientations de la commune susmentionnées soient inscrites,

DONNE un avis favorable au projet de Plan De Mobilité métropolitain

FAIT ET DELIBERE
les jour, mois et an susdits,

La Secrétaire de Séance



Lia PETIT

La Maire



Véronique BERNARDINI

ADOPTEE A LA MAJORITE (43 VOIX)

ABSTENSION : 1 **Monsieur Francois CORNILEAU**

Publié le 28/04/2026

Notifié le

Reçu en Préfecture le

D4.42 54/66 JCJ

Département du Var — Arrondissement de Toulon			(Loi du 5 avril 1884, article 56) — **COMMUNE DE LA CRAU**
Afférents au Conseil Municipal	En Exercice	Qui ont pris part à la délibération	**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL** —
33	**33**	**32**	
DELIBERATION N°2026/036/2			**SEANCE DU 28 AVRIL 2026** —

L'an deux mil vingt-six et le vingt-huit avril à 19h00

le Conseil Municipal de cette Commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de **M. Christian SIMON.**

PRESENTS :
M. Christian SIMON, M. Julien DIAMANT, M. Hervé CILIA, Mme Elodie TESSORE, M. Fabrice WERBER, Mme Muriel PICHARD, M. Michel TRAVO, Mme Cynthia ARCHAMBAULT, M. Jean–Marc DIAMANTE, M. Alain ROQUEBRUN, Mme Anne–Marie METAL, M. Camille DISDIER, M. Gilles RUS, Mme Marie–Claude GARCIA, Mme Marie–Ange BUTTIGIEG, M. Richard CASSAGNE, M. Christophe JOUBE, Mme Celine CONTANT, M. Yann DERRIEN, Mme Ludivine BOUCHARD, Mme Gaëlle DUPUIS, M. Sylvain BESOMBES, Mme Amélie IANNOLO–MEDINA, M. Romain FERRIER, M. Maxime LARCANCHE, Mme Manon ROSAN, Mme Aline RENCK–GUIGUE, M. Marc VOLPIN, M. Bernard DERRO.

ABSENTS EXCUSES :
Mme Paule MISTRE (procuration à Mme Cynthia ARCHAMBAULT), Mme Denise BUSCAGLIA–REBOULEAU (procuration à Mme Elodie TESSORE), Mme Sandrine BOFFA (procuration à M. Alain ROQUEBRUN), Mme Aurélie GUEZENNEC

SECRETAIRE : Mme Manon ROSAN

NATURE :	RELATIONS AVEC LA METROPOLE
OBJET :	**Plan de mobilité 2025-2035 - Avis de la commune**

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
083-218300473-20260429-2026-036-2-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 30/04/2026

AFFICHAGE ELECTRONIQUE :

D 6 42 55/66 JCD

VU le projet de plan de mobilité arrêté par la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM), le 18 décembre 2025 ;

VU le plan local d'urbanisme de la Ville de La Crau approuvé par le Conseil métropolitain du 18 décembre 2025 ;

VU la délibération n°2021/083/6 du 19 octobre 2021 du Conseil municipal de La Crau par laquelle la Commune de la Crau a émis un avis favorable à la mise en compatibilité du PLU de La Crau, dans le cadre de la concertation ;

VU la délibération n°2022/016/16 du 24 février 2022 du Conseil municipal de La Crau par laquelle la commune a émis un avis favorable assorti de réserves, dans le cadre de l'enquête publique du projet de création de la ligne nouvelle LNPCA ;

VU la délibération n°2022/062/8 du 28 juin 2022 du Conseil municipal de La Crau, relative à l'avis de la Commune sur le rapport de la commission d'enquête.

Monsieur Fabrice WERBER - RAPPORTEUR, expose à l'Assemblée que, par courrier du 03 février 2026 reçu le 06 février en mairie de La Crau, Monsieur le Président de la Métropole TPM a sollicité l'avis de la commune de La Crau (en sa qualité de personne publique associée) sur le Plan de Mobilité 2025-2035 arrêté par le Conseil Métropolitain, le 18 décembre 2025.

Le dossier du PDM arrêté, transmis à la Commune, comprend les pièces suivantes :

- Résumé non technique ;
- Diagnostic Mobilité ;
- Diagnostic Environnemental ;
- Plan d'actions ;
- Evaluation environnementale ;
- Annexe accessibilité.

Le Plan de Mobilité (PDM) est le document de référence qui organise l'ensemble des déplacements à l'échelle métropolitaine. Issu de la loi d'orientation des mobilités (LOM), il définit une vision d'ensemble sur une dizaine d'années et englobe toutes les composantes de la mobilité : transports collectifs, marche, vélo, voiture, covoiturage, stationnement, logistique et intermodalité. En vertu de l'article L214-7 du Code des transports, le PDM doit être compatible avec le SCoT, le PCAET, le PPA et le SRADDET[1].

Le PDM succède au Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2015-2025 dont l'évaluation finale a été arrêtée en Conseil métropolitain, le 18 décembre 2025, et traduit, de manière concrète, la stratégie de mobilité du territoire pour les dix prochaines années.

[1] SCoT = Schéma de cohérence territoriale ; PCAET = Plan climat-air-énergie territorial ; PPA = Plan de protection de l'atmosphère ; SRADDET = Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

D4 42 56/66 JCD

Scanné avec CamScanner

Les informations sur le PDM et sur l'évaluation finale du PDU sont disponibles sur le site internet de la Métropole :
https://metropoletpm.fr/nos-missions/transports-mobilite/ameliorer-les-deplacements-avec-le-plan-de-mobilite-2025-2035-pdm

Dans le projet de PDM, l'étude de la structure des flux considère 4 grands bassins sur le territoire de TPM : bassin hyérois, bassin Est, Toulon et bassin Ouest ; dans cette analyse, le territoire de La Crau est inclus dans le bassin hyérois.

Les principaux enjeux du territoire ont guidé le projet de PDM, à savoir :

- L'impact environnemental des mobilités (pollution de l'air, bruit ...) ;
- L'enjeux de la réduction de la consommation d'espaces avec l'objectif du ZAN[2] (l'urbanisation croissante a un impact majeur sur la mobilité). Il est important d'urbaniser différemment et de modifier les modes de vie en tendant vers le concept de « la ville du quart d'heure » ;
- La vulnérabilité du territoire aux enjeux climatiques et au recul du trait de côte.

Les 5 objectif du PDM à l'horizon 2035 sont les suivants :

1. Renforcer la cohésion sociale en permettant à chacun de se déplacer en sécurité sur tout le territoire ;
2. Réduire l'empreinte environnementale de la mobilité et l'impact sur la santé publique ;
3. Evoluer vers une ville du quart d'heure, avec un rééquilibrage de l'espace public résilient ;
4. Favoriser la cohabitation/coexistence des mobilités touristiques et du quotidien ;
5. Garantir la recevabilité juridique et la faisabilité/pérennité du PDM.

La Métropole a défini un plan d'actions structuré en quatre axes, qui couvrent l'ensemble des composantes de la mobilité :

Axe A- Donner au transport collectif le pouvoir de concurrencer l'autosolisme
La Métropole TPM renforcera son offre de transports collectifs et partagés. Il s'agit d'offrir une alternative crédible et efficace à la voiture individuelle, en s'appuyant sur un réseau complet (train, bus, cars express, bateau, covoiturage, taxis) capable de répondre à tous les besoins de déplacement, du quotidien comme du week-end.

Plus concrètement, plusieurs actions seront menées :

- Renforcer l'offre ferroviaire du réseau ZOU!, avec des trains plus fréquents, mieux cadencés et des horaires élargis. En lien avec les projets de la Ligne Nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur (LNPCA) et de Service Express Régional Métropolitain (SERM), la Métropole saisira les opportunités offertes pour faire du train un véritable « RER Toulonnais » de Saint-Cyr-sur-Mer à Carnoules, et sa branche vers Hyères.

[2] ZAN = Zéro Artificialisation Nette (Loi Climat et Résilience).

54 42 57/66 JCD

Scanné avec CamScanner

- Développer le covoiturage du quotidien, avec des lignes à créer ou à prolonger, des points d'arrêt identifiés, des voies réservées au covoiturage à étudier et une intégration au futur outil numérique de mobilité (MaaS) qui regroupera l'ensemble des services métropolitains.
- Le développement des Lignes à Haut Niveau de Service (LHNS) constituera une étape clé, avec un niveau de service élevé d'une fréquence inférieure à 10 minutes en semaine et une amplitude horaire large de 5h30 à 1h00, des arrêts modernisés, accessibles, confortables et bien identifiables et la création de voies dédiées aux transports en commun et de couloirs d'approche au niveau des « points durs » de circulation.
- En lien avec la Région, l'État et les opérateurs de transport, la Métropole contribuera à faire évoluer les pôles d'échanges multimodaux pour en faire des lieux de connexion entre tous les modes : train, bus, vélo, covoiturage ou bateau encore plus performants.

Une billettique unique permettra d'acheter et de valider tous les titres de transport depuis son téléphone, en combinant plusieurs modes de transport avec une tarification plus lisible et simplifiée.

Axe B- Faire évoluer le partage de l'espace public en mettant les mobilités actives au cœur des aménagements

Les mobilités évoluent et, avec elles, la manière d'aménager la ville. Le plan d'actions du PDM propose de faire évoluer l'aménagement et l'usage de l'espace public, afin de créer des rues plus sûres, plus agréables et mieux partagées. Il s'agit de donner plus de place aux mobilités actives et collectives, tout en maintenant une circulation fluide et apaisée.

Le plan de mobilité propose une nouvelle manière de concevoir la rue : plus équilibrée, plus végétalisée et davantage tournée vers les mobilités actives.

Les interventions privilégieront :

- la reconversion des espaces au profit de la marche, du vélo et de la végétalisation ;
- des circulations mieux adaptées aux usages, des arrêts de bus plus visibles et accessibles ;
- une articulation claire entre voirie, stationnement et réseau cyclable.

Le réseau cyclable métropolitain sera consolidé avec la mise à jour du Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC 2). Cette nouvelle étape permettra de hiérarchiser les itinéraires, de combler les discontinuités et de renforcer la sécurité sur l'ensemble du territoire.

Axe C- Mieux organiser les mobilités touristiques et événementielles pour fluidifier les flux et préserver le littoral

Chaque année, le territoire attire de nombreux visiteurs : littoral, îles d'Or, grands événements culturels et sportifs, sites naturels ... Pour concilier attractivité et qualité de vie, le plan de mobilité propose une organisation plus fluide et plus durable des déplacements touristiques et évènementiels.

Chaque année, la Métropole TPM recense 17 millions de nuitées/an dues au tourisme, représentant environ 3 millions de séjours. Cela constitue un atout majeur pour le territoire, mais aussi un défi : comment préserver la fluidité des déplacements et la qualité de vie des habitants, tout en maintenant une expérience touristique agréable ? Une enquête mobilité touristique permettra de mieux connaître les pratiques de déplacement pour adapter l'offre, éviter la saturation des accès et renforcer les alternatives à la voiture.

Cette démarche est complétée d'un accompagnement renforcé des visiteurs :

- des campagnes d'information pour promouvoir les transports collectifs, le covoiturage et le vélo ;
- le lancement d'un City Pass combinant activités et titres de transport ;
- la création de points d'accueil dans les gares, ports et aéroports ;
- la valorisation des mobilités partagées et électriques, en lien avec les acteurs du tourisme.

Par ailleurs, chaque grand évènement entraîne d'importants déplacements pouvant saturer les accès et les parkings : l'enjeu est d'anticiper ces pics de fréquentation et d'adapter l'organisation des transports pour préserver la fluidité et le confort de tous.

Plusieurs leviers seront mobilisés :

- création de parkings relais temporaires et de parcs à vélos à proximité des sites ;
- renfort des lignes de bus et mise en place de navettes évènementielles ;
- tarifs combinés « évènement + transport » pour inciter à l'usage des transports collectifs ;
- information renforcée avant et pendant les manifestations.

Axe D- Accompagner les mutations vers un écosystème de mobilités partagées et décarbonées

Le Plan de Mobilité trace la voie d'un territoire plus fluide et plus sobre où chaque déplacement compte. En développant les transports partagés, les énergies propres et une coordination renforcée des projets, la mobilité de demain se construit dès aujourd'hui.

Le plan d'action regroupe 13 orientations et 39 actions ou mesures opérationnelles, conçues pour être déployées progressivement selon les besoins locaux, les opportunités et les capacités d'investissement.

La Métropole mise sur la proximité, l'écoute et la pédagogie à travers plusieurs initiatives :

- la création de nouvelles Maisons de la Mobilité, fixes ou mobiles, pour informer et conseiller les usagers ;
- le soutien aux publics fragiles, en lien avec les CCAS, le Département et les structures d'accompagnement à l'emploi ;
- le développement de pédibus et vélobus pour encourager les trajets scolaires actifs.

Une application unique de mobilité, « le Compagnon Numérique de Mobilité », rassemblera, à terme, bus, car, train, voiture, vélo, marche à pied, covoiturage et autopartage.

Synthèse des ambitions du Plan de Mobilité

- Une évolution des parts modales

Le PDM fixe une trajectoire d'évolution des pratiques de déplacement à l'échelle métropolitaine. A l'horizon 2035, la part de la voiture et des 2 roues motorisés recule (de 56% à 45%), tandis que les transports en commun progressent (de 7% à 12%) et que le vélo prend une place nettement plus importante (de 2,5% à 8%). La marche reste un pilier des mobilités du quotidien, autour de 35%. Le PDM se veut ambitieux pour atteindre 43% de modes actifs en 2035 (marche à pied et vélo) contre environ 37% aujourd'hui.

- Un plan pensé pour l'environnement

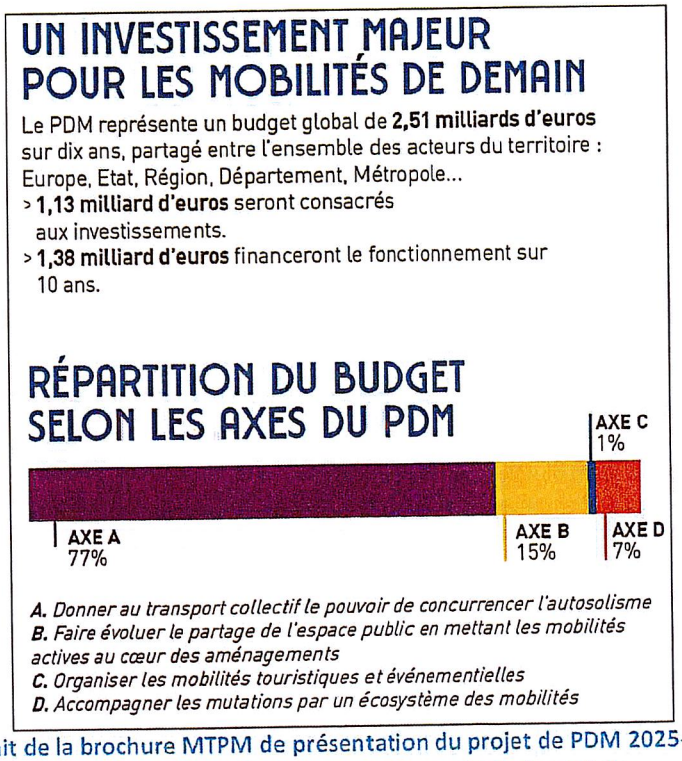
Le PDM agit directement sur la qualité de l'air, la santé publique et le climat. Les modélisations réalisées prévoient :

  - –25% d'émissions de gaz à effet de serre ;
  - –24% de consommation énergétique ;
  - –76% d'oxydes d'azote et –27% de particules fines ;
  - Une baisse du bruit routier pour plus de 18 000 habitants.

- Un fort impact sur la mobilité du territoire
  - +25% d'offre kilométrique en transports collectifs ;
  - 53% de la population desservie par une ligne à Haut Niveau de Service contre 30% actuellement ;
  - +68% du nombre de services de transports collectifs reliant la TPM aux territoires voisins ;
  - +228% du nombre de bus à Haut Niveau de Service desservant les Quartiers Prioritaires ;
  - -20% de trafic en lien avec la presqu'île de Giens, en période estivale.

- Un investissement majeur pour les mobilités de demain

Pour accompagner cette transformation, le PDM 2025-2035 représente un budget global de 2,51 milliards d'euros sur dix ans, mobilisant l'ensemble des partenaires publics et dont les ¾ seront consacrés au développement des transports en commun.



Extrait de la brochure MTPM de présentation du projet de PDM 2025-2035
« La liberté de se déplacer pour tous - Arrêt du projet »

D4 42 60/66 JD

Le projet de PDM ayant été arrêté au Conseil métropolitain du 18 décembre, la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) est en cours au 1er semestre 2026, puis une enquête publique sera organisée en vue d'une approbation du PDM pour la fin 2026.

La Commune doit donner son avis en tant que personnes publique associée.

Il est à noter que le plan local d'urbanisme de la Ville de La Crau intègre une réflexion sur la mobilité, notamment à travers l'objectif O3-4 du projet d'aménagement et de développement durable qui prévoit les aménagements suivants :

- Poursuivre le développement du réseau dédié aux modes « doux » (piétonniers et pistes cyclables), notamment en matière de desserte du Centre-ville et des quartiers limitrophes, mais également via une voie « douce » le long de l'Eygoutier (intérêt pour la desserte des pôles d'activités craurois de Gavary-Giavy-Chemin Long et pour la desserte La Crau-La Garde).

- Maintenir l'offre en transports en commun, dans le cadre d'une synergie à l'échelle de la métropole toulonnaise, voire régionale, et conforter les dessertes du centre-ville de La Crau.

- Favoriser le développement des liaisons inter quartiers, tant en matière de transports en communs que de déplacements « doux ».

- Améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

- Maintenir l'offre de stationnements en centre-ville pour les habitants, notamment, en poursuivant la politique déjà entreprise de requalification d'espaces publics structurants, et l'améliorer dans certains quartiers (av. de la Libération, quartier Les Pourpres ...).

- Favoriser la création d'un parking relais sur le site de la gare de La Crau ;

- Etudier une solution de délestage à l'ouest du centre-ville, notamment, en finalisant une voie de contournement ou en créant un passage inférieur sous l'avenue de la Gare.

- Créer de nouvelles connexions en modes « doux » entre les quartiers et les grands équipements et, notamment, créer une passerelle piétonne franchissant le Gapeau.

- Poursuivre les réaménagements de voiries (élargissements, requalifications, mises en sécurité, aménagements "doux", éclairage, mobilier urbain, végétalisation, stationnements, etc.).

Différents emplacements réservés sont prévus au PLU aux fins d'aménagement de cheminement doux.

Par ailleurs, les orientations d'aménagement et de programmation du PLU approuvé le 18 décembre 2025 prévoient les aménagements suivants :

- une étude sur la création d'une sortie depuis l'autoroute A570 dans le secteur de St Augustin (OAP n°2) ;
- la création d'un parking-relai, chemin des Goys Fourniers (OAP n°5), en face de la Gare (halte-relai) actuelle.

Il est à noter que la capacité actuelle de stationnement de la gare de La Crau est réduite (une vingtaine de places). Ce parking-relai permettrait de créer des stationnements supplémentaires et d'envisager

un parc de covoiturage. Le déplacement de la halte-relai de l'autre côté de la voie ferrée (côté sud) est également envisagé.

Dans le cadre de la concertation préalable du public qui s'est déroulée du 16 juillet 2021 au 16 août 2021 inclus, concernant la mise en compatibilité du PLU de La Crau pour la réalisation des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), la Ville s'est prononcée, par délibération du Conseil municipal du 19 octobre 2021, en émettant un avis favorable au dossier présentant le projet de création de la ligne ferroviaire nouvelle Provence-Côte d'azur - Phases 1 et 2 et comprenant l'étude d'impact, assortie des réserves suivantes :

- Envisager, Avenue de la Gare à La Crau, l'aménagement d'un passage routier inférieur, afin de sécuriser le trafic routier (le gabarit peut, si nécessaire, être réduit à une hauteur minimum de 2,80 mètres, car la circulation des poids lourds de plus de 19 tonnes est interdite sur cette voie) et, ce, d'autant que la déviation initialement envisagée par le Département est compromise en raison des coûts à la charge des collectivités ;

- Envisager une étude de circulation plus globale et prévoir, notamment, la création d'un échangeur sur l'autoroute A570 à l'Est de La Pauline, au regard des hypothèses de trafic à la hausse ;

- Prévoir davantage d'aires de stationnement à proximité immédiate du futur pôle multimodal de La Pauline et créer un parking-relais à la gare de La Crau ;

- Poursuivre l'amélioration-adaptation de l'offre en modes de déplacements alternatifs à la voiture, notamment entre le centre-ville de La Crau, les pôles d'activités et la gare de La Pauline.

Dans le cadre de l'enquête publique qui s'est déroulée du 17 janvier au 28 février 2022, la Ville de La Crau a confirmé, par délibération du 24 février 2022, son avis favorable au projet, en raison de son faible impact sur les zones agricoles de la Commune et en raison de la réponse qu'il apporte aux besoins de transport du quotidien des habitants des trois grandes aires métropolitaines régionales, mais en l'assortissant des réserves suivantes :

- Aménager un passage routier inferieur au niveau de la halte-gare de La Crau, afin d'éviter la saturation des axes routes de Toulon / Avenue Jean TOUCAS, impactés par des fermetures plus fréquentes du passage à niveau et donc des remontées de files ;

- Solliciter la création d'une entrée et d'une sortie sur l'A570, afin de limiter l'impact du trafic routier entre la gare de La Pauline située sur La Garde, à proximité de La Crau, et les lieux de vie et de travail des actifs ;

- Augmenter l'offre en stationnement relais, à la gare de La Crau ;

- Augmenter l'offre en déplacement doux entre la gare de La Crau et la gare de La Pauline, sur le chemin des Tourraches, avec une continuité sur la Commune de La Garde jusqu'à l'accès à la gare de La Pauline ;

- Proposer que le franchissement de la voie ferrée (actuel pont sur le chemin des Tourraches) soit rétabli sous la forme d'une passerelle uniquement dédiée aux modes doux (piétons-vélos) et non plus sous la forme d'un pont (des discussions sont en cours favorablement sur ce sujet).

Le plan de modalité arrêté peut être consulté depuis cette adresse :
https://villedelacrau.fr/consultation/?METROPOLE (fichier 8_12_2025_Arret du projet PDM.pdf)

D4 42 62/66 JCJ

ENTENDU L'EXPOSE
APRES EN AVOIR DELIBERE,
LE CONSEIL MUNICIPAL

ARTICLE 1 : DECIDE d'émettre un avis favorable au projet de plan de mobilité arrêté par le Conseil métropolitain, le 18 décembre 2025, sous réserve que soient pris en compte :

- La mise en œuvre des pistes cyclables et des connexions douces, prévues dans le plan local d'urbanisme de la Ville de La Crau et définies, dans les objectifs du projet d'aménagement et de développement durable, ainsi que dans les emplacements réservés ;
- Les observations émises par le Conseil municipal, lors des délibérations des 19 octobre 2021, 24 février 2022 et 28 juin 2022 ;

- la création d'une sortie depuis l'A570 sur le secteur de St Augustin, prévue dans l'orientation d'aménagement et de programmation n°2 du PLU approuvé ;

- la création d'un parking relai, route des Goys Fourniers, prévu dans l'orientation d'aménagement et de programmation n°5 du PLU approuvé ;

- la mise en place d'une réflexion concernant le déplacement de la Gare (halte-relai) de la Crau sur le quai sud (chemin des Goys Fourniers).

Ainsi délibéré en séance les jour, mois et an susdits, a adopté à l'unanimité des suffrages exprimés.

Pour : 32
Contre : 0
Abstention : 0

Fait à La Crau, les Jour, Mois et An susdits,
Pour Extrait Conforme,
Le Maire
Conseiller Départemental du Var
Vice-Président de Toulon Provence Méditerranée
Président du CDG 83

MAIRIE de la CRAU 83260

La Secrétaire
Manon ROSAN

Le conseil Informe que le présent acte peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de Toulon dans un délai de 2 mois à compter de sa publication ou le cas échant de sa notification, par courrier ou en utilisant l'application « Télérecours Citoyens », accessible sur le site internet www.telerecours.fr

D4 42 63/66 JCD

VILLE DU PRADET

Hervé STASSINOS
Maire du Pradet
Vice-président de TPM
Conseiller Régional
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Cabinet du Maire
Tél. : 04 94 08 69 54
secretariatdumaire@le-pradet.fr

Madame Josée MASSI
Présidente de la Métropole TPM

107 Bd Henri Fabre
CS 30536
83041 Toulon Cedex 09

Le Pradet, le 07 mai 2026

Réf : HS/NP/SS – 040/2026
Objet : Projet de plan de mobilité 2025-2035

Madame La Présidente,

Vous avez sollicité l'avis des communes de la métropole sur le projet de plan de mobilité 2025-2035.

Ce projet présente d'importantes avancées pour notre territoire, et mérite cependant, concernant plus spécifiquement la commune du Pradet, que les éléments suivants soient intégrés :

- En premier lieu, la commune souhaite favoriser le développement de l'utilisation des vélos. Pour se faire, il parait judicieux de poursuivre la création de pistes cyclables, mais aussi de prévoir l'installation de boxes sécurisés, de bornes de recharge et d'instaurer des aides à l'acquisition de vélos électriques.
- En second lieu, la desserte par le réseau Mistral des différents lycées et de la gare routière doit être améliorée. Si l'axe est-ouest de la commune est bien desservi par les lignes régulières de bus, l'axe sud-nord est quant à lui insuffisant et les correspondances vers le lycée du Coudon et la gare SNCF sont très problématiques, tant par leur fréquence que par leurs horaires.
- Autre point de vigilance sur notre territoire : le stationnement des camping-cars. Il s'agit d'une problématique double, qui concerne autant les vacanciers de passage que les propriétaires de ce type de véhicules qui ne disposent pas de lieu pour les entreposer sur la durée, le domaine public n'autorisant pas l'immobilité des véhicules plus de 7 jours consécutifs. Dans une métropole touristique, ce sujet mériterait de s'inviter au débat.

Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte ces remarques dans l'élaboration du plan de mobilité définitif et vous prie de croire, Madame la Présidente, en l'expression de toute ma considération.

Le Maire,
Hervé STASSINOS

MAIRIE DE LE PRADET
83220

D4 42 64/66 JQ

From: urbanisme <urbanisme@ville-saintmandrier.fr>
Sent: Monday, April 20, 2026 1:45:41 PM
To: LE BERRE HERVE <hleberre@metropoletpm.fr>; KIEFFER LIONEL <lionel.kieffer@metropoletpm.fr>
Subject: TR: Plan de mobilité TPM

Bonjour Messieurs,
Monsieur Gilles VINCENT, maire de Saint-Mandrier-sur-Mer émet un avis favorable sur le Plan de mobilité.
Il précise cependant "qu'il manque le cabotage dans la rade".
Pour toutes précisions je vous invite à vous rapprocher de Monsieur AUBRY Valentin - vaubry@ville-saintmandrier.fr
Vous en remerciant par avance,
Cordialement

Charlotte MENARD
Service Urbanisme
Instructrice du droit des sols

Hôtel de Ville
Place des Résistants - 83 430 SAINT-MANDRIER-SUR-MER

Guichet Unique :
Pour tout dépôt d'autorisation d'urbanisme (CU, DP, PC, PA, PD) cliquez ici

D4 42 65/66 JCD

DL 42 66/66 50