Plan De Mobilité 2025>2035

LA LIBERTÉ DE SE DÉPLACER POUR TOUS

4.3

RÉPONSES DE LA MÉTROPOLE AUX AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES



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

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

Métropole Toulon Provence Méditerranée

D4 43 0/21 JCA

D4 43 7/21 JCD

Table des matières

1. Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur (MRAe) 3
1.1. Analyse de la qualité des informations présentées 3
1.1.1. Forme générale des documents du PDM et Résumé Non Technique 3
1.1.2. Qualité du diagnostic 3
1.1.3. Analyse de la stratégie, du plan d'actions et de leur articulation 4
1.1.4. Le dispositif de gouvernance, de suivi et d'évaluation du PDM 4
1.1.5. Articulation avec les documents de rang supérieur 5
1.1.6. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale 6
1.2. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PDM 6
1.2.1. Cohérence urbanisme-transport, stationnement 6
1.2.2. Pollution de l'air 7
1.2.3. Bruit 8
1.2.4. Lutte contre le changement climatique : diminution des émissions de gaz à effet de serre 9
1.2.5. Biodiversité (dont sites Natura 2000) 10
1.2.6. Transport de marchandises 11
2. Avis délibéré de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 12
2.1. Réserves exprimées 12
2.1.1. Evaluation financière 12
2.1.2. Renforcement de l'offre ferroviaire 12
2.1.3. Réseau Zou 13
2.1.4 Extension covoiturage 13
2.1.5. Partage de l'espace public 13
2.1.6. Renforcement de la cohésion sociale 14
2.1.7. Développement des ports 14
2.2. Recommandations exprimées 15
2.2.1. Diagnostic environnemental 15
3. Avis du Département Var sur le PDM 2025-2035 15
3.1. Observations du département : approche par public 16
3.2. Corrections d'erreurs matériels 17
4. Avis de la ville de Hyères sur le PDM 2025-2035 17
4.1. Observations en matière de transports en commun 17
4.2. Corrections d'erreurs matériels 18
5. Avis de la ville de La Crau sur le PDM 2025-2035 19
5.1. Réserves émises sur le PDM 2025-2035 19
6. Avis de la ville du Pradet sur le PDM 2025-2035 19
6.1. Eléments à prendre en compte sur le PDM 2025-2035 19
7. Avis de la ville de Saint-Mandrier sur le PDM 2025-2035 20

D4 43 2/21 JCD

1. Avis délibéré de la Mission régionale d'autorité environnementale Provence-Alpes-Côte d'Azur (MRAe)

Avis du 16 juin 2026 sur le plan de mobilité 2025-2035 de Toulon Provence Méditerranée (83)

1.1. Analyse de la qualité des informations présentées

1.1.1. 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.

Réponse de la Métropole :

Les éléments fondateurs (objectifs, scénarios et ambitions) sont introduits de manière synthétique dans le Résumé Non Technique (Pièce A) et détaillés dans le préambule de la Pièce D (Plan d'actions). Elle permet de lier directement la stratégie globale aux fiches actions opérationnelles.

1.1.2. 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 GES7 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.

Réponse de la Métropole :

Le diagnostic (Pièce B) intègre l'héritage du précédent Plan de Déplacements Urbains 2015-2025. Le PDM 2025-2035 a été construit sur la base des enseignements tirés de l'évaluation à mi-parcours du PDU 2015-2035 (via l'EMC2 de 2022) en intégrant explicitement les avancées et les marges de progrès. Le projet actuel constitue la suite logique de ces efforts, avec la volonté de les amplifier. Il faut néanmoins noter que le bilan du PDU 2015-2025 est un document indépendant du PDM 2025-2035 et qu'il fait l'objet d'une délibération qui lui est propre. Une synthèse de celui-ci pourra néanmoins être jointe au PDM 2025-2035.

D4 43 3/21 JD

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 réalisée en 2021.

Cependant, il mériterait d'être complété par :

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

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.

Réponse de la Métropole :

L'articulation urbanisme-mobilité est au cœur de la Pièce E (chapitre 6). Ce chapitre détaille la compatibilité du PDM 2025-2035 avec le SCoT Provence Méditerranée et les PLU communaux. Le développement des centralités urbaines existantes est par ailleurs pris en compte dans le projet de mobilité du PDM 2025-2035. Toutefois, ce développement ne prévoit pas des projets massifs de nature à modifier les équilibres urbains existants. Il pourra néanmoins être intégré au diagnostic du PDM 2025-2035 la liste des projets d'envergure locale pour lesquels la Métropole anticipe les évolutions de desserte en transport en commun. Préalablement à la mise en œuvre de chacun d'entre eux, le service mobilité est étroitement associé afin de travailler aux bonnes conditions de sa desserte.
Concernant le management de la mobilité, l'état des lieux est porté par l'activité de la Maison de la Mobilité, et son renforcement est explicitement prévu par l'Action 33, qui cible l'accompagnement personnalisé des entreprises. L'état des lieux de l'existence et de l'avancement des Plans de Mobilité Employeurs (PDMe) sera précisé dans le diagnostic.

1.1.3. 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.

Réponse de la Métropole :

L'Évaluation Environnementale a permis de tester les effets de l'offre de mobilité projetée dans le PDM via des modélisations de trafic. Le choix du scénario cible s'appuie sur les données de l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC2) et sur une analyse de faisabilité qui privilégie un report modal pragmatique et réaliste. La combinaison du "saut d'offre" en transports collectifs (Axe A) et du Plan Vélo (Axe B) est conçue pour viser la baisse de 11 points de la part modale voiture. Les actions étant de nature et d'ampleurs très différentes les unes des autres, il n'est pas possible d'en quantifier les effets individuels de manière

DG 43 4/21 JD

précise. Les fiches actions incluent cependant un encart qui indique les objectifs concernés. Par ailleurs, la synthèse de l'évaluation environnementale permet de qualifier en 6 niveaux l'impact de chacune des actions sur les thématiques environnementales liées aux flux de circulation (E – Évaluation environnementale, p.61).

1.1.4. 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 PEM10 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.

Réponse de la Métropole :

Le dispositif de suivi sera consolidé au travers de l'Observatoire de la Mobilité (Action 39). Les expériences de suivi de la mobilité ont montré que le foisonnement d'indicateurs se heurtait fréquemment aux contraintes de disponibilité et de fiabilité des données. Certains indicateurs pourront néanmoins venir compléter, ou se substituer, aux indicateurs proposés. Le niveau d'écriture des actions étant variable, certaines contiennent des objectifs chiffrés qui constituent les valeurs cibles pour une thématique donnée. Pour d'autres, en revanche, des études complémentaires sont nécessaires afin de préciser les possibilités et les attendus en termes de mise en œuvre. C'est la raison pour laquelle il n'est pas possible de définir des valeurs cibles précises pour chacun des indicateurs. La cible est à regarder de manière plus globale à travers les ambitions du PDM.

1.1.5. 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)

DY 43 5/21 JCD

du plan climat-air-énergie territorial (PCAET) de la métropole TPM11 et les actions du plan de protection de l'atmosphère du Var.

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 GES12 (−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.

Réponse de la Métropole :

Le PDM 2025-2035 s'inscrit dans l'esprit et les objectifs de fond du SRADDET, avec lequel il est compatible. La notion de compatibilité s'apprécie selon une approche globale de « non contrariété ». Un document est considéré comme compatible :

- S'il n'est pas contraire aux orientations et objectifs de niveau supérieurs ;
- S'il contribue, même partiellement, à sa réalisation ;
- S'il permet de mettre en œuvre ses objectifs ;
- S'il ne fait pas obstacle à l'application de ses dispositions.

Les objectifs de diminutions d'émissions de GES inscrits dans le SRADDET prennent l'année 2012 comme référence alors que l'évaluation environnementale du PDM 2025-2035 se réfère à l'année 2022. De ce fait la comparaison purement quantitative entre les objectifs de ces 2 documents n'est pas pertinente. La modification du SRADDET approuvée le 3 juillet 2025 est pour l'essentiel motivée par la loi Climat et résilience du 22 août 2021 qui demande aux SRADDET de définir une trajectoire de sobriété foncière pour atteindre l'objectif zéro artificialisation nette (ZAN) des sols à l'horizon 2050. L'horizon du PDM se limite à 2035.

1.1.6. 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.

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

1.2.1. 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.

DG 43 6/21 JCD

Réponse de la Métropole :

L'action n°36 vise une densification urbaine globale. Si l'indicateur cite les commerces et services, la mesure de "densification des usages" inclut par définition les logements et équipements publics à proximité des pôles de mobilité, conformément à l'objectif de "ville du quart d'heure" porté par la Métropole.

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.

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.

Réponse de la Métropole :

Cette recommandation sera traduite dans le cadre de l'action n°16 (Maîtriser l'offre de stationnement privée) et de la coordination avec le futur PLUi, afin d'activer le levier du stationnement comme outil de report modal dans les secteurs qui seront identifiés comme bien desservis par les transports en commun.

1.2.2. Pollution de l'air

L'état initial de l'environnement présente les cartes représentatives de la pollution de l'air, issues des données d'Atmosud13 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/m^3 en moyenne annuelle) autour des axes routiers et supérieures à la norme réglementaire européenne envisagée pour 2030 (20 µg/m^3 en moyenne annuelle) dans la plupart des zones urbaines. Les concentrations dans ces secteurs dépassent la valeurs guides de l'OMS (10 µg/m^3 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

DA 43 7/21 JCD

impact négatif non négligeable ». Une très grande partie du territoire a une concentration en PM10 et PM2,5 supérieures 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, sensibles14 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.

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.

Réponse de la Métropole :

La Métropole collabore activement avec AtmoSud pour alimenter les modélisations et la surveillance de la qualité de l'air. Les stations de mesures localisées en des points stratégiques de la métropole permettent de réaliser les mesures. L'indice ICAIR cumule quatre polluants réglementés (NO_2, O_3, PM2.5, PM10) à la résolution spatiale de 25 mètres sur toute la région (modélisation HD avec assimilation des mesures). Il prend en compte les effets cumulatifs des différents polluants, permettant de mettre en évidence les zones à exposition multiple. Dans sa version horaire, il se base sur les seuils de l'indice européen. Dans sa version annuelle, il utilise les lignes directrices de l'OMS (LD OMS). Le suivi des impacts du PDM se fera en lien avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) du Var, garantissant une cohérence territoriale.

D4 43 8/21 SCD

1.2.3. 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, les dépassements des seuils recommandés pour la santé des habitants, appelés « Points Noirs de Bruit » (PNB), sont induits par le bruit routier selon l'indicateur Lden15, et touchent une partie non négligeable de la population (environ 22 000 habitants dont 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.

Réponse de la Métropole :

L'Évaluation Environnementale fournit déjà des éléments de quantification. Il est estimé qu'environ 18 000 habitants (page 32 du RNT et page 21 de l'Evaluation environnementale) bénéficieront d'une amélioration de leur environnement sonore grâce aux mesures d'apaisement du trafic et au développement de véhicules propres (E – Évaluation environnementale, p. 33).

1.2.4. 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.

D4 43 9/22 JCD

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.

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.

Réponse de la Métropole :

Le renouvellement de la flotte Mistral vers le "propre" et le déploiement des bornes IRVE sont prévus à l'action n°28. L'électrification des quais est explicitement intégrée dans l'action n°4 (renfort des LHNS maritimes). Le dispositif de Connexion électrique des navires à quai (CENAQ) a permis d'équiper 3 quais du port de Toulon (Minerve, Corse et Fournel). La poursuite de l'électrification de tous les quais seynois est d'ores et déjà à l'étude au travers d'un mandat confié à la société portuaire.

1.2.5. Biodiversité (dont sites Natura 2000)

1.2.5.1. 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.

Réponse de la Métropole :

Ces sujets sont traités de manière transversale dans l'évaluation environnementale. Le PDM respecte la séquence Éviter-Réduire-Compenser (ERC). En tant que document de planification, il identifie les sites à enjeux particuliers (sites Natura 2000 de la Rade d'Hyères, des Îles et des Salins). Les diagnostics fins et les dossiers d'incidences seront réalisés, comme la loi l'impose, lors de la conception détaillée de chaque infrastructure spécifique. Lorsque leur ampleur le nécessitera, ils feront l'objet d'enquête publique spécifique.

D4 43 10/21 JCD

1.2.5.2. Natura 2000

Le dossier recense, sur le territoire, 4 sites Natura 2000 désignés au titre de la directive Habitats : « 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 : « 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 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 », « adaptation 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.

Réponse de la Métropole :

Ces sujets sont traités de manière transversale dans l'Evaluation environnementale. Pour les projets structurants (P+R, pistes cyclables en site propre), des études d'impact localisées et des dossiers d'incidences Natura 2000 seront réalisés lors des phases de conception détaillée (AVP/PRO).

1.2.6. 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

D4 43 11/21 50

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.

Réponse de la Métropole :

Le PDM amorce la structuration de la logistique métropolitaine. Les actions n°29 et n°30 prévoient l'élaboration d'un schéma directeur de la logistique urbaine d'ici 2035. Les objectifs de report modal s'appuient sur des infrastructures existantes comme le raccordement de Brégaillon, dont la Métropole et sa société portuaire optimise et augmente l'usage.

2. Avis délibéré de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Avis du 7 mai 2026 sur le plan de mobilité 2025-2035 de Toulon Provence Méditerranée (83)

2.1. Réserves exprimées

2.1.1. Evaluation financière

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 concerné, 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.

Réponse de la Métropole :

Le Plan de Mobilité 2025-2035 (PDM) est un document de planification stratégique à l'échelle de 10 ans, définissant des enveloppes globales par orientation. La Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) précise que les coûts opérationnels seront affinés lors des phases de conception détaillée de chaque projet. Conformément à la stratégie de mise en œuvre, un bilan à mi-parcours est programmé pour actualiser l'évaluation financière au plus juste, en distinguant clairement les contributions de TPM de celles de l'État, de la Région et du Département.

2.1.2. Renforcement de l'offre ferroviaire

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.

Réponse de la Métropole :

La Métropole s'inscrit pleinement dans le projet LNPCA qu'elle finance déjà et dans la démarche de labellisation du SERM de l'aire toulonnaise obtenue en juillet 2024. Le PDM 2025-2035 anticipe techniquement cette montée en puissance par l'objectif de cadencement au quart d'heure sur le tronc commun Saint-Cyr/La Pauline. TPM accompagnera activement la Région et l'État dans la définition du modèle économique pérenne nécessaire à la réalisation des phases ultérieures du projet LNPCA et a voté et signé la convention cadre de financement correspondante.

2.1.3. Réseau Zou

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.

Réponse de la Métropole :

L'objectif de la Métropole est de garantir une performance optimale pour l'ensemble des transports collectifs. Les principes d'organisation des réseaux ont vocation à être définis en concertation avec l'ensemble des autorités organisatrices concernées. Les études opérationnelles permettront de rechercher les solutions les plus adaptées afin de concilier la performance des transports urbains, les conditions d'exploitation des lignes régionales et la qualité du service rendu aux usagers.

2.1.4 Extension covoiturage

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.

Réponse de la Métropole :

L'action n°3 du PDM 2025-2035, dédiée à l'expérimentation du covoiturage, prévoit explicitement que le déploiement de nouvelles lignes sur d'autres axes s'appuiera sur les enseignements tirés de la ligne Cuers-Toulon. La Métropole respectera le calendrier de concertation et d'évaluation avec la Région avant d'engager des phases opérationnelles de prolongement ou de création de nouvelles lignes.

2.1.5. Partage de l'espace public

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

D4 43 13/21 JCD

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.

Réponse de la Métropole :

La Métropole fait le choix d'une trajectoire rationnelle et réaliste au regard des spécificités du territoire (topographie accidentée, corridor contraint) et de l'état des lieux de la mobilité issu du diagnostic. Les modélisations réalisées pour les scénarios ambitieux et audacieux ont abouti à l'objectif de multiplier par trois la part cyclable et de réduire la voiture de 20 % d'ici 2035, ce qui constitue déjà un défi majeur et une rupture par rapport aux tendances passées. En volume de déplacements, cela équivaut à passer de 32 000 déplacements quotidiens à vélo à près de 105 000 par jour, soit un accroissement de 73 000 déplacements cyclables. Cela représente l'intégralité des déplacements quotidiens pour les résidents d'une commune comme la Valette-du-Var. L'objectif du SRADDET n'étant pas territorialisé, l'ensemble des territoires de la région contribue à l'atteindre mais dans les proportions qui ne peuvent dépendre que de chaque situation.

2.1.6. Renforcement de la cohésion sociale

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).

Réponse de la Métropole :

Le document intègre déjà cette dimension de manière forte. Les objectifs stratégiques ont été complétés pour souligner la volonté de limiter la dépendance à la voiture afin de réduire les dépenses de mobilité des ménages. L'action n°33 renforce l'accompagnement personnalisé via la Maison de la Mobilité, tandis que l'action n°32 cible spécifiquement les publics vulnérables ou isolés (personnes âgées, demandeurs d'emploi) pour les informer des solutions tarifaires et techniques adaptées.

2.1.7. Développement des ports

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

Réponse de la Métropole :

La Métropole partage l'enjeu crucial de la logistique métropolitaine. L'élaboration du diagnostic des besoins et du schéma de logistique (actions n°29 et n°30) sera engagée dès le début du plan en associant étroitement le Conseil de Développement (CODEV) et les acteurs économiques. L'optimisation des infrastructures existantes, comme le raccordement ferré de Brégaillon, est privilégiée pour favoriser le report modal du fret portuaire.

D4 43 14/21 SCD

2.2. Recommandations exprimées

2.2.1. Diagnostic environnemental

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 auxquels 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 nécessite 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, adressé le 1er juillet 2025 par courrier du Président de Région au Président de la Métropole.

Réponse de la Métropole :

Le diagnostic environnemental identifie les risques (recul du trait de côte, inondations) pesant sur les infrastructures. La résilience climatique doit être intégrée à chaque projet d'aménagement (perméabilisation, végétalisation, protection des sites sensibles) plutôt que faire l'objet d'un axe isolé. La cohérence avec le PCAET et le PPA garantit déjà l'application de ces principes d'adaptation.

3. Avis du Département Var sur le PDM 2025-2035

Avis G80 de la Commission Permanente du CD83 du 7 avril 2026 sur le plan de mobilité 2025-2035 de Toulon Provence Méditerranée.

D4 43 15/23 JCD

3.1. Observations du département : approche par public

Le projet de Plan de mobilité n'apporte pas de réponses adaptées 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 : la mobilité des collégiens, la mobilité ses jeunes et des étudiants, la mobilité des personnes âgées, la mobilité des personnes en situation de fragilité sociale

Réponse de la Métropole :

La Métropole partage cette demande du Département et a inclus dans son orientation D3 du PDM d'aller au-devant des usagers les plus fragiles ou à plus fort enjeu par un accompagnement personnalisé. L'action n°32 du PDM permet notamment la communication en allant au-devant de l'usager et un travail est à mener auprès des CCAS pour capter les personnes âgées les plus isolées. Un déploiement de pédibus et vélo-bus en collaboration avec les établissements scolaires et les communes est également prévu sur le PDM.

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

Toutes les actions de cet Axe A, nécessitent des interventions sur l'infrastructure routière, qui peut concerner des routes départementales. A 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.

Réponse de la Métropole :

La Métropole prend note de cette observation afin de poursuivre et d'améliorer l'étroite collaboration avec la Direction Générale des Services Techniques (DGST) qui coordonne les actions de voiries du Département et des communes de la Métropole.

Axe B : Remettre les mobilités actives au cœur des espaces publics

Concernant la définition d'un guide référentiel d'aménagement, ce corpus ne doit pas oublier la cohabitation des vélos dans les couloirs bus. Il conviendrait que le Département soit systématique mentionné dans les parties prenantes, même si la maîtrise d'ouvrage pourra être assurée par la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

Réponse de la Métropole :

La Métropole prend note de cette observation et intègrera systématiquement les parties prenantes dans les actions à mener de ce PDM 2025-2035. Il s'agit dans le temps du PDM de mieux articuler la requalification de l'espace public et la stratégie de mobilité durable métropolitaine. Cela passera par la mise en œuvre d'un langage commun et d'une ambition partagée en matière d'aménagement des espaces publics.

Axe D : Accompagner les mutations par un écosystème des mobilités

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.

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.

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

Réponse de la Métropole :

D4 43 16/21 JCD

En complément des mesures sur les réseaux et les services, un écosystème est à approfondir et à perfectionner pour compléter le système de mobilités en place et faciliter son bon fonctionnement.

3.2. Corrections d'erreurs matériels

Des erreurs sont relevées sur le Diagnostic mobilité, (annotations de carte, chiffres de population, nommage selon la localisation géographique, parcours cyclable du littoral, échangeurs autoroutiers, limitations de vitesse, RDN8 ...à mettre à jour), ainsi que sur le Plan d'Actions (Nombre de lignes scolaires du réseau Zou, cadencement des lignes de car express, classement des aménagements cyclables etc...)

Réponse de la Métropole :

La Métropole prend en compte ces observations afin de mettre à jour les différents documents du PDM. Le projet final du PDM qui devrait être approuvé début 2027 tiendra compte de ces erreurs matériels mentionnés par le Département.

4. Avis de la ville de Hyères sur le PDM 2025-2035

Avis VB/GA/MB/ALL/DB 2026-01 du 30 avril 2026 sur le projet de Plan de Mobiliité 2025-2035 arrêté par la Métropole (suite Conseil Municipal du 24/4/26).

4.1. Observations en matière de transports en commun

- Maintien des navettes du centre-ville existantes et création d'une nouvelle navette reliant les quartiers ouest.
- Création d'un service de petites navettes électriques dans les rues étroites du centre-ville.

Réponse de la Métropole :

L'action n°7 mentionne l'adaptation des lignes de proximité en fonction de la fréquentation observée sur la base d'un travail de concertation. Le détail de ces lignes n'est pas fixé dans le PDM 2025-2035 mais il tiendra compte des lignes existantes et des besoins exprimés par chaque commune.

- Réalisation prochaine du PEM sur le site de la gare SNCF.

Réponse de la Métropole :

Le projet de PEM de la gare d'Hyères est bien indiqué dans l'action n°8.

- Création du pendulaire entre la gare SNCF (futur PEM) et l'aéroport avec préférence pour un site propre.

Réponse de la Métropole :

La mise en œuvre d'une liaison entre ces deux sites est prévue dans l'action n°22.

- Cadencement des TC par des lignes à haut niveau de service (Ligne 16 à 15', ligne 103 à améliorer et renforcement des lignes estivales vers Giens.
- Augmentation de la capacité des bateaux au départ d port Saint Pierre.
- Meilleure desserte hivernale des îles de Port-Cros et du Levant et gratuité pour le personnel de santé vers les îles.

Réponse de la Métropole :

D4 43 17/21 JCD

La notion de ligne à haut niveau de service (LHNS) s'apprécie au regard de la définition qui en est faite dans l'orientation A2 (cadencement inférieur à 10 minute, amplitude horaire allant de 5h30 à 1h00, etc.). Il est crucial de bien en distinguer les caractéristiques pour en renforcer le rôle structurant dans le système de transport global. La montée en puissances de certaines autres lignes n'est cependant pas incompatible mais au contraire complémentaire au « squelette » que constitue les LHNS.

La mise en adéquation de l'offre avec la demande touristique est le sujet de l'action n°23. Il faut néanmoins tenir compte du nécessaire équilibre entre l'accessibilité des sites touristique et la régulation de leur fréquentation, qui peut constituer des limites à cette accessibilité.

- Meilleur signalement des parkings-relais et une meilleure communication sur le covoiturage.

Réponse de la Métropole :

Les actions n°9 et n°14 prévoient un travail sur le jalonnement dynamique et statiques des parkings, en cohérence avec leur fonctionnalité.

- Un plan vélo municipal ambitieux doit permettre l'élaboration d'un nouveau schéma Directeur des Aménagements cyclables (SDAC) Métropolitain.

Réponse de la Métropole :

L'action n°13 prévoit l'actualisation du schéma directeur des aménagements cyclables de la Métropole, dans lequel seront définies les nouvelles liaisons à aménager et les discontinuités à résorber, les objectifs de déploiement de stationnement cyclables ainsi que les mesures d'accompagnement pour le développement des usages cyclables.

- Assurer une couverture optimale sur l'ensemble du territoire communal de bornes de recharge pour véhicules électriques.

Réponse de la Métropole :

L'action n°28 prévoit la poursuite du déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

4.2. Corrections d'erreurs matériels

- Des erreurs sont relevées sur le Diagnostic mobilité (données de population sur Hyères),
- Ajouter le salin des Pesquiers dans les sites naturels majeurs, mettre à jour les aménagements cyclables réalisés en 2024 et 2025 ;
- Parkings Biancotto à l'Almanarre et du Pyanet à intégrer dans les parkings-relais, ainsi que sur le Plan d'Actions (TAD en centre-ville, à Giens et aux Borrels.
- Ajouter le P+R Pyanet, le projet de P+R à St Gervais.
- Mettre à jour les aménagements cyclables réalisés.

Réponse de la Métropole :

Le calendrier d'élaboration des pièces du PDM 2025-2035 rend malheureusement inévitables les décalages entre les dernières réalisations effectives et les éléments « figés » dans le diagnostic qui précède l'arrêt et l'approbation du document. Ces décalages ne sont toutefois pas de nature à modifier le contenu du projet.

- Ajouter la liaison maritime Port St Pierre et Porquerolles, P+R Denis Papin...).

Réponse de la Métropole :

DA 43 18/21 JCD

La Métropole prend en compte ces observations afin de mettre à jour les différents documents du PDM. Le projet final du PDM qui devrait être approuvé fin 2026 tiendra compte de ces erreurs matériels mentionnés par la ville de Hyères.

5. Avis de la ville de La Crau sur le PDM 2025-2035

Délibération du Conseil Municipal N° 2026/036/2 du 28 avril 2026

5.1. Réserves émises sur le PDM 2025-2035

- 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, devront être pris en compte.

Réponse de la Métropole :

L'action n°13 prévoit l'actualisation du schéma directeur des aménagements cyclables de la Métropole, dans lequel seront définies les nouvelles liaisons à aménager et les discontinuités à résorber, les objectifs de déploiement de stationnement cyclables ainsi que les mesures d'accompagnement pour le développement des usages cyclables.

- 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.

Réponse de la Métropole :

L'étude quant à la réalisation de cette sortie sera intégrée dans l'action n°18.

- La création d'un parking-relais, route des Goys Fourniers, prévu dans l'orientation d'aménagement et de programmation N° 5 du PLU approuvé.

Réponse de la Métropole :

L'étude quant à la réalisation de cette sortie sera intégrée dans l'action n°9.

- La mise en place d'une réflexion concernant le déplacement de la Gare (Halte-relais) de la Crau sur le quai Sud (chemin des Goys Fourniers).

Réponse de la Métropole :

Le déplacement de la gare de La Crau ne fait pas l'objet d'une réflexion suffisamment avancée pour être envisagée dans les échéances de mise en œuvre du PDM 2025-2035.

6. Avis de la ville du Pradet sur le PDM 2025-2035

Courrier HS/NP/SS6040/2026 sur le projet de plan de mobilité 2025-2035

6.1. Eléments à prendre en compte sur le PDM 2025-2035

La commune souhaite favoriser le développement de l'utilisation des vélos par la poursuite de la création de pistes cyclables, l'installation de box sécurisés, de bornes de recharge et d'instaurer les aides à l'acquisition de vélos électriques.

Réponse de la Métropole :

DL 43 19/21 JCD

L'action n°13 prévoit l'actualisation du schéma directeur des aménagements cyclables de la Métropole, dans lequel seront définies les nouvelles liaisons à aménager et les discontinuités à résorber, les objectifs de déploiement de stationnement cyclables ainsi que les mesures d'accompagnement pour le développement des usages cyclables.

La desserte par le réseau Mistral des différents lycées et de la gare routière doit être améliorée. Ainsi, l'axe Sud-nord qui dessert le lycée du Coudon est insuffisant.

Le stationnement des camping-cars mérite que ce PDM l'intègre.

Réponse de la Métropole :

La Métropole prend note des éléments concernant la desserte des établissements scolaires, qui relèvent des adaptations ponctuelles à mettre en œuvre sans pour autant engager la stratégie globale définie dans le PDM 2025-2035. La question du stationnement des campings pourra être intégrée aux réflexions sur le développement de l'offre de stationnement spécifique.

7. Avis de la ville de Saint-Mandrier sur le PDM 2025-2035

Mail du 20 avril 2026 sur le projet de plan de mobilité 2025-2035

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".

Réponse de la Métropole :

Une étude sur le développement des lignes de bateaux bus sera réalisée dans le cadre du PDM 2025-2035 afin de répondre à cette demande.

DG 43 20/21 JCD