Plan De
Mobilité
2025-2035

LA LIBERTÉ DE
SE DÉPLACER POUR TOUS



A - RESUME NON TECHNIQUE

Novembre 2025

Métropole
Toulon Provence
Méditerranée

D2 A 0/38 JD

TABLE DES MATIERES

1. Le contexte du PDM 3

1.1. Le cadre réglementaire 4
1.2. Le contexte toulonnais 5

2. Etat des lieux de la mobilité sur le territoire 6

2.1. Une organisation institutionnelle qui fixe un cadre 7
2.2. Des contraintes inhérentes au territoire avec lesquelles il faut composer 8
2.3. Un développement des mobilites actives mené en parallèle à la mobilité routiere 10
2.4. Des réseaux de transports collectifs développés pour répondre à la demande actuelle 12
2.5. Synthèse 13

3. Les enjeux et ambitions du PDM 14

3.1. Les objectifs du PDM 15
3.2. Les ambitions de parts modales 17
3.3. Les enjeux environnementaux 18

4. Le plan d'actions du PDM 19

4.1. Axe A : Donner au transport collectif le pouvoir de concurrencer l'autosolisme 21
4.2. Axe B : Remettre les mobilités actives au cœur des espaces publics et faire évoluer les équilibres avec la voiture 24
4.3. Axe C : Organiser les mobilités touristiques et événementielles dans le respect du territoire et de ses usagers 27
4.4. Axe D : Accompagner les mutations par un écosystème des mobilités 29

5. Les effets attendus du PDM 31

5.1. Réponse du PDM aux 5 objectifs 32
5.2. Synthèse de l'évaluation environnementale des 39 actions 33
5.3. Mesures d'atténuation et indicateurs de suivi du PDM 34

D2 A 1/38 JCD

6. Le dispositif de mise en œuvre 36
6.1. L'évaluation financière 37
6.2. Les outils de mise en œuvre 38

Plan De Mobilité 2025-2035



1. LE CONTEXTE DU PDM

1.1. LE CADRE REGLEMENTAIRE

Le Plan de Mobilité est un outil de planification de la mobilité métropolitain par une durée de 10 ans. Il « détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le PDM 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, de lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore et de préservation de la biodiversité » (article L.1214-1 du code des transports).

Le PDM est aussi un outil de programmation qui hiérarchise les actions et évalue les coûts associés. Il est issu d'une démarche partenariale entre les différents acteurs institutionnels et de la société civile. Le PDM 2025-2035, Plan de Mobilité, succède au PDU 2015-2025, Plan de Déplacement Urbain.

Le PDM doit répondre à un certain nombre d'objectifs réglementaires énoncés par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) tels que :

- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- le moyen de rendre plus efficace l'usage de la voirie ;
- l'organisation du stationnement,…

Le futur PDM se veut l'expression d'un véritable projet d'aménagement du territoire, de mobilité et d'espace public pour le territoire communautaire et au-delà, veillant à intégrer une analyse transversale entre les différentes thématiques territoriales (déplacements tous modes, urbanisme et aménagement, habitat, développement économique, santé publique, développement social, etc.) et à prendre en compte l'ensemble des acteurs.

1.2. LE CONTEXTE TOULONNAIS

En vertu de l'article L.214-7 du code des transports, le PDM doit être compatible avec le SCoT, le PCAET, le PPA et le SRADDET.

Le PCAET vise une réduction des émissions de gaz à effet de serre par 4 entre 2018 et 2050. Par extrapolation, la réduction à viser entre 2025 et 2035 est d'un tiers. Or le transport routier est le 1er contributeur sur TPM, avec 60% des émissions. L'enjeu portant sur le PDM est donc très fort.

Pour ce qui concerne la qualité de vie sur le territoire, le diagnostic identifie des dépassements ponctuels des valeurs limites réglementaires en matière de qualité de l'air, malgré un respect des moyennes annuelles, avec bien sûr une concentration plus forte aux abords des grands axes routiers, les transports contribuant pour 75% des concentrations de dioxyde d'azote sur le territoire. Le PCAET propose des objectifs de réduction des oxydes d'azote de près de 40% entre 2025 et 2035.

Par ailleurs 7% de la population (soit près de 30'000 habitants) est exposée à des dépassements de niveaux sonores.

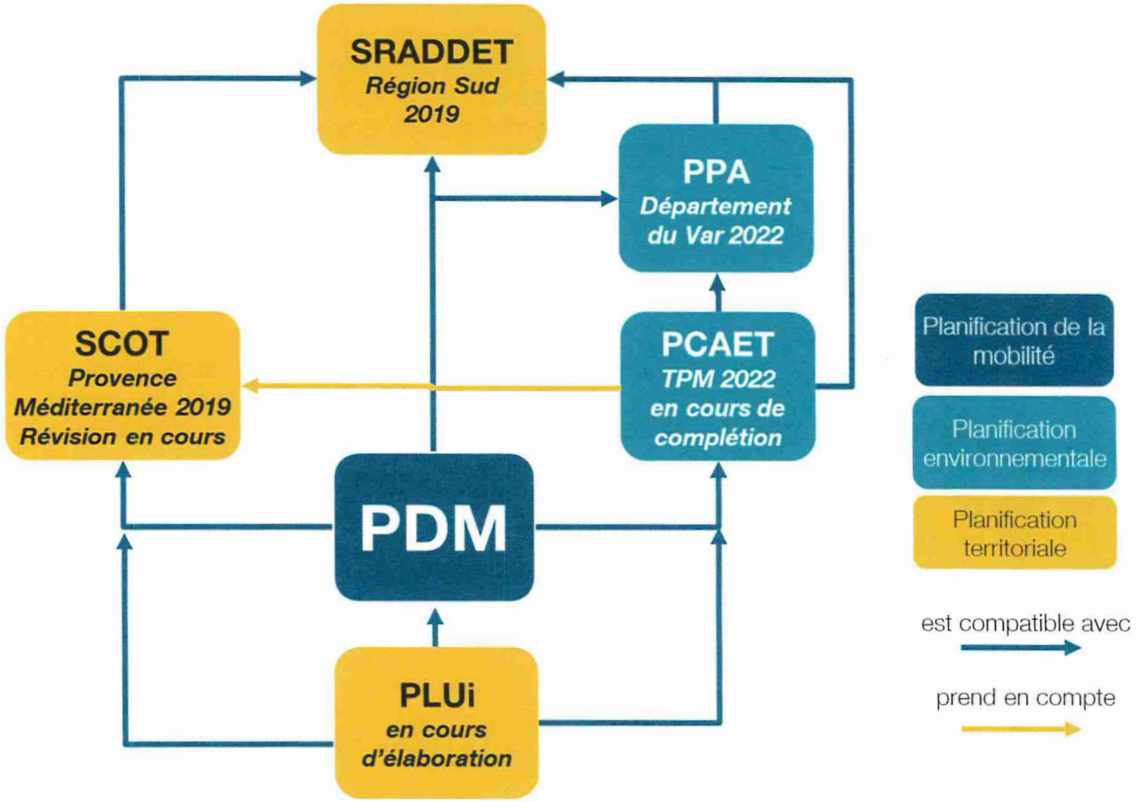


Figure 1 – Articulations réglementaires entre les documents de planification

L'un des autres principaux enjeux du territoire est la réduction de la consommation des espaces. Le territoire fait face, tout comme c'est le cas à l'échelle nationale, à une urbanisation croissante, qui a un impact majeur sur la mobilité. Le SRADDET a pour ambition de diminuer de 50 % le rythme de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers agricoles (soit 375 ha/an) à horizon 2030. Il importe à présent d'urbaniser différemment et de modifier les modes de vie, en tendant vers le concept de « la ville du quart d'heure ». L'enjeu est d'arriver à concilier densité du bâti et haute qualité de ville urbaine : sobriété foncière, atteinte de l'objectif du Zéro Artificialisation Nette en 2050, désimperméabilisation et revégétalisation des villes, proximité des services urbains performants, réduction des nuisances et de la pollution.

Enfin, la vulnérabilité du territoire aux enjeux climatiques et au recul du trait de côte induit une sensibilité renforcée et la nécessité de traiter plus spécifiquement les mobilités littorales, fortement impactées par les activités de tourisme et loisirs. Il importe notamment de trouver un consensus entre la surfréquentation touristique estivale de la presqu'ile de Giens et la préservation de ce site naturel unique. Ceci est également en lien avec le constat d'un nombre important de stationnements anarchiques à proximité ou au sein d'espaces naturels remarquables, qui génèrent des impacts sur l'environnement.

Ces sujets doivent donc guider en filigrane le projet et la définition des ambitions, afin de répondre aux exigences réglementaires et favoriser l'approbation par l'autorité environnementale et les PPA.

Plan De Mobilité 2025-2035



2. ETAT DES LIEUX DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE

D2 A 6/38 JJ

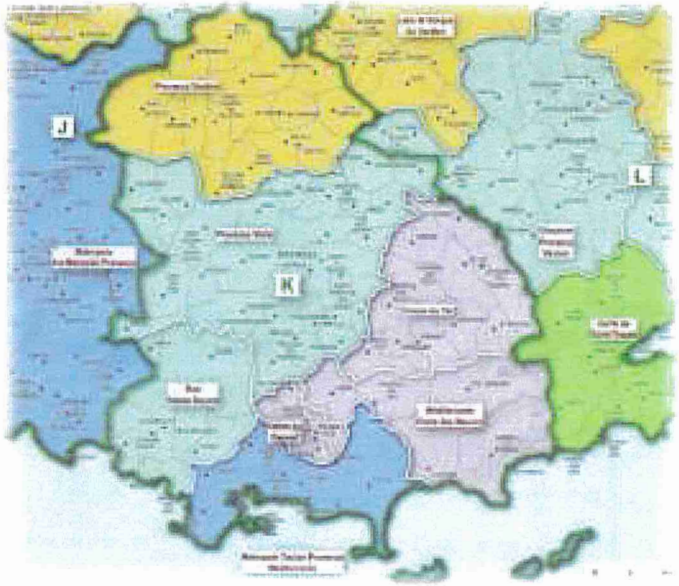
2.1. UNE ORGANISATION INSTITUTIONNELLE QUI FIXE UN CADRE

LA NECESSITE DE REGARDER AU-DELA DES LIMITES TERRITORIALES

Les contours métropolitains sont marqués par les contraintes naturelles que sont la mer au Sud et les reliefs au Nord. Toutefois deux continuums urbains sont répartis entre 2 EPCI :

- Le continuum Six-Fours-les-Plages (TPM) / Sanary-sur-Mer (Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume)
- Le continuum la Garde – la Valette-du-Var (TPM) / la Farlède (Communauté de Communes Vallée du Gapeau), pour lequel la frontière entre EPCI coupe la Zone Industrielle Est en son milieu.

L'articulation avec les territoires voisins est donc essentielle pour que les usages aux franges ne soient pas oubliés.
Par ailleurs, l'Etat a affirmé l'ambition de penser la mobilité à une échelle plus large : d'abord par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui a défini les bassins de mobilité ; puis par l'appel à projets Service Express Régional Métropolitain (SERM), dans lequel s'inscrit pleinement le territoire qui participe aux réflexions sur le SERM de l'aire toulonnaise.



DES RESSOURCES FINANCIERES LIMITEES

Un Versement Mobilité par habitant presque moitié de ceux de Rennes et Grenoble

Le Versement Mobilité est faible sur le territoire : malgré un taux de 1,75%, il est de 70 M€ / an, soit un taux par habitant quasiment deux fois plus faible que dans certaines métropoles de taille similaire.

C'est donc un défi pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée d'organiser la mobilité dans des contraintes financières importantes.

2.2. DES CONTRAINTES INHERENTES AU TERRITOIRE AVEC LESQUELLES IL FAUT COMPOSER

Toulon Provence Méditerranée est un territoire de contrastes, qui contribuent à son attractivité et son rayonnement, mais génèrent des écarts de besoins complexifiant fortement l'organisation de la mobilité :

EN TERMES DE TYPOLOGIE DE POPULATION

Grand écart entre les moyens de mobilité d'une population peu motorisée de certains quartiers des trois grands Centres Urbains (Toulon, La Seyne/mer et Hyères), et d'une population aisée mais souvent plus âgée de certaines communes littorales : les besoins de ces populations sont différents, et nécessitent la recherche d'un difficile équilibre en matière de transports collectifs notamment, entre niveau de desserte (déployer les moyens pour desservir les usagers au plus près) et niveau de service (déployer les moyens pour concentrer la fréquence sur des lignes clés). Le vieillissement de la population doit aussi être pris en compte dans le traitement des espaces publics et l'accompagnement à la mobilité.

23% de plus de 65 ans aujourd'hui et 34% en 2050

EN TERMES D'ACCESSIBILITE

Grand écart entre la qualité de desserte des zones urbaines situées le long des infrastructures de mobilité, le « corridor de mobilités » (autoroute, réseau routier principal, voie ferrée…) et celle des zones situées à l'écart, principalement sur le littoral. La topographie du territoire contraint le maillage dans certains secteurs où l'organisation des services de mobilité est plus complexe.

48% des habitants et 81% des emplois dans un corridor de 1,5km autour de l'autoroute couvrant 21% du territoire

EN TERMES DE POLARITES A DESSERVIR

Grand écart entre les besoins et les ressources : la polycentricité du territoire disperse et accroît les besoins de développement de services de mobilité alors que TPM dispose de ressources financières relativement limitées. Quatre bassins de mobilité sont en effet identifiés sur le territoire, nécessitant la mise en œuvre d'un maillage des mobilités centré sur ces quatre bassins au lieu d'un dans la plupart des métropoles de taille comparable. L'efficacité est donc plus complexe à atteindre à moyens équivalents.

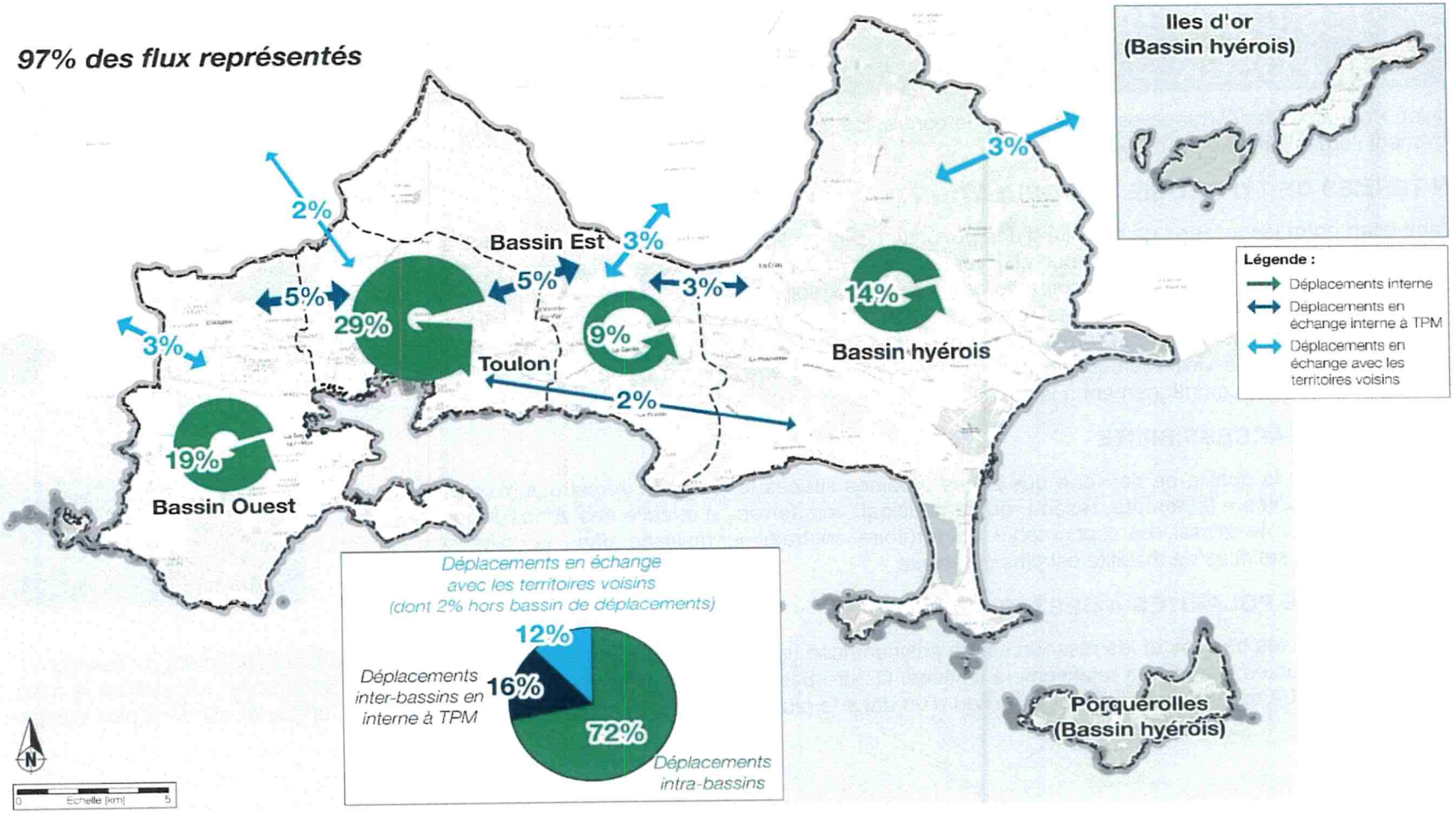


Figure 2 – Structure des flux entre grand bassin de TPM (source : EMC2)

EN TERMES DE TEMPORALITE SAISONNIERE

Grand écart entre les besoins du quotidien et les besoins estivaux : ces besoins sont différents en termes de flux origine/destination, d'horaires, de saisonnalité, de modes de déplacement, de contraintes diverses et nécessitent donc des besoins spécifiques. Ces besoins se cumulent, donnant lieu à des contraintes financières importantes en raison d'offres multiples à déployer et à des situations de saturation des réseaux dans les périodes de cumul de la demande.

Une population touristique durant les deux mois d'été correspondant à 24% de la population métropolitaine, et qui se déplace pour 83% en voiture

2.3. UN DEVELOPPEMENT DES MOBILITES ACTIVES MENE EN PARALLELE A LA MOBILITE ROUTIERE

UN BON USAGE DE LA MARCHE A PIED ET DES MARGES D'EVOLUTION DE LA PRATIQUE CYCLABLE

La marche à pied occupe une place importante dans la mobilité des habitants du territoire, avec une part modale de 35% et 80% des déplacements de moins d'1km, sont faits à pied. L'aménagement de l'aire piétonne de Toulon et de Hyères contribue à favoriser la marche. Malgré tout, nombreuses sont encore les personnes qui marchent très peu. Le vieillissement de la population devrait contribuer à renforcer la marche à pied, celle-ci étant plus pratiquée par les seniors.



46% des déplacements font entre 1 et 5 km mais moins de 4% sont faits à vélo

Le vélo reste un mode encore marginal, mais dont l'usage pour la mobilité quotidienne croît progressivement avec une part modale passée de 1,5% à 2,4% entre 2015 et 2022, du développement du réseau cyclable réalisé ces dernières années. Il présente encore un potentiel de développement important. Pour permettre cet essor, le réseau reste à réaliser en comblant les discontinuités, constituées par les maillons les plus complexes à réaliser et nécessitant des investissements importants, y compris, au travers d'acquisitions foncières et d'ouvrage de franchissement de l'autoroute ou de la voie ferrée.

UN CALIBRAGE ROUTIER DIMENSIONNE POUR REPONDRE AUX PICS PONCTUELS

En traversée du centre de Toulon 60% du trafic de surface passe entre les voies ferrées et le port

Le réseau routier est contraint par la morphologie du territoire et limite le maillage. Afin de réduire les flux en ville, un tunnel a été réalisé, qui joue le rôle de « contournement » en drainant près de 70'000 véh/j. Le réseau routier est ainsi en perpétuelle évolution depuis plus de 20 ans, avec les travaux du tunnel autoroutier. Ces deux infrastructures autoroutières sont soumises à aléas (accidents, maintenance …) ayant de forts impacts. Ces travaux ont entraîné pendant une très longue période des restrictions de capacité sur le réseau structurant, avec des effets de report sur le réseau local et d'allongement des temps de parcours. Depuis, l'ouverture des 2 tubes du tunnel a apporté une capacité routière nouvelle de l'ordre de 7'000 véh/h. Le réseau urbain n'a pas encore tiré toutes les conclusions de cette nouvelle mobilité, avec à ce jour une voie supprimée en centre-ville de Toulon.

Le réseau routier est donc dimensionné pour faire face aux évènements ponctuels et afflux touristiques, ce qui lui garantit des capacités confortables dans certains cœurs de ville pour la majeure partie de l'année.

En 2023, 42j cumulés d'évènements dans le tunnel de Toulon, mais seulement 7h liées à des incidents non prévus

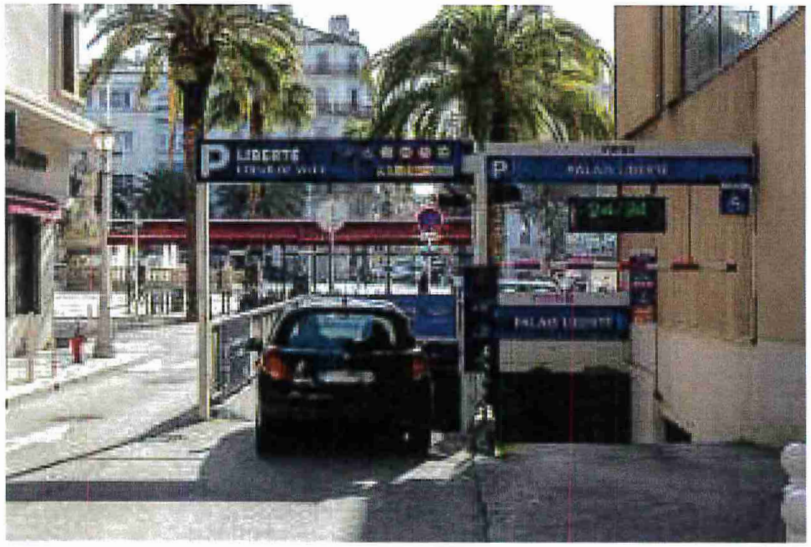
En revanche, le maillage est peu robuste, avec notamment des lacunes Nord / Sud importantes, pour lesquelles l'autoroute et la voie ferrée constituent des coupures fortes. Un manque d'optimisation de certains carrefours peut également être localement préjudiciable et entraîner des phénomènes de congestion locale. Enfin, le centre-ville de la Seyne-sur-Mer ainsi que les secteurs touristiques souffrent de phénomènes de congestion réguliers.

UNE OFFRE DE STATIONNEMENT DEFINIE POUR REPONDRE AUX BESOINS AU CAS PAR CAS, MERITANT D'INTEGRER UNE VISION D'ENSEMBLE POUR UNE BONNE ARTICULATION STATIONNEMENT /

La saturation du stationnement sur voirie dans la plupart des centralités peut laisser penser que l'offre en stationnement est insuffisante, ce qui n'est pas le cas. En effet, l'offre globale incluant le stationnement en ouvrage est généreuse, puisque comme pour la capacité routière, elle est dimensionnée pour faire face aux périodes de pics, qu'ils soient liés à l'afflux touristique dans les communes littorales ou à l'afflux événementiel avec l'imposant parking du stade Mayol. L'offre de stationnement public est par ailleurs, en croissance sur la métropole.

1'800 places de stationnement disponibles dans les parcs en ouvrage du centre de Toulon (sauf samedis de match au stade Mayol)

En parallèle, TPM développe des parkings-relais, comme celui des Portes d'Ollioules et de Toulon, et dispose de nombreux projets. Ils sont toutefois peu utilisés dans la mesure où l'accès en voiture, au centre-ville de Toulon, reste facile et peu coûteux.



Le constat est différent pour l'accès à la presqu'île de Giens, où la stratégie de mise en œuvre de parkings-relais couplés à des navettes efficaces vers la Tour Fondue porte ses fruits et permet de limiter l'incursion de la voiture dans cette zone fragile. Au-delà des marges de manœuvre de report modal encore envisageables sur ce secteur particulier, il démontre la capacité des usagers du territoire à s'adapter à de nouvelles pratiques de mobilité et permet d'envisager sereinement l'accueil de ces nouveaux parkings-relais.

20% des visiteurs de Porquerolles arrivent déjà la Tour Fondue en bus en été

Le stationnement en centre-ville de La Seyne-sur-Mer, en dehors du parking Martini, est gratuit.

2.4. DES RESEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS DEVELOPPES POUR REPONDRE A LA DEMANDE ACTUELLE

Le réseau ferroviaire constitue le premier niveau du réseau et un atout important du territoire, puisqu'il irrigue bien le corridor des mobilités. Il montre un bon niveau d'efficacité avec une certaine homogénéité de fréquentation des gares (aucune n'est totalement mise à l'écart). Le projet de navette toulonnaise cadencé au ¼ d'heure, complété par des PEM associés, devrait permettre d'accroitre encore son attrait et sa fréquentation.

Le réseau de transports collectifs urbain est en perpétuel développement et adaptation, en réponse aux besoins locaux en évolution. Le réseau a ainsi cherché à satisfaire chacun, en allant desservir le territoire de manière très fine, ce qui offre une réelle plus-value en matière de mobilité sociale et ce, d'autant que le prix du titre est très attractif. La couverture temporelle est également qualitative, avec des lignes nocturnes et du renforcement estival sur le littoral en lien avec la fréquentation touristique.

2,51 voyages par km produit contre 2,99 à 3,78 dans des métropoles de taille similaire



En raison de moyens financiers limités, d'un très important kilométrage induit par la desserte fine du territoire et la longueur de certaines lignes reliant Toulon à Six-Fours / Hyères, seules deux lignes présentent un cadencement inférieur à 10 minutes, seuil en deçà duquel l'usager prend le bus sans consulter les horaires.

Les bateaux-bus jouent le rôle de ligne maritime en site propre, avec un niveau de service et un usage uniques en France. Les temps de trajets offerts par les lignes maritimes reliant Toulon à La Seyne/Mer et Saint-Mandrier sont très compétitifs par rapport à la voiture.

L'aménagement d'un linéaire de site propre sur les grands boulevards de Toulon, permet à de nombreuses lignes de bus d'être performantes dans la traversée de ce centre-ville. Le récent élargissement de l'A57 permet aux bus et cars de s'affranchir des contraintes de circulation par l'usage d'une voie réservée en cas de congestion.

Afin d'attirer de nouveaux usagers et inciter au report modal des automobilistes, il convient de renforcer la performance et l'attractivité du réseau bus en aménageant de nouveaux sites propres, notamment au niveau des points noirs de circulation, et en déployant la priorité aux feux sur les axes majeurs. Concomitamment et afin d'améliorer la lisibilité du réseau pour les usagers, le travail de hiérarchisation déjà engagé devra être poursuivi afin de réduire le nombre de lignes circulant sur certains axes.

Enfin, le réseau présente un certain déséquilibre de desserte entre les polarités du territoire : le bassin de vie de Hyères bénéficie d'un moindre niveau de service comparativement à Toulon ou au bassin de la Seyne étant donné une urbanisation davantage diffuse et moins dense. Cependant Hyères est bien desservie par le réseau ferroviaire avec un bon niveau de fréquentation de sa gare, qui va connaître une nouvelle phase de développement avec le projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) intégrant notamment l'aménagement d'une gare routière et d'un parking de 600 places.

D2 A 12/38 JCD

2.5. SYNTHESE

Toulon et sa métropole bénéficient d'un territoire de bord de mer attractif, agréable et dynamique, mais complexe et contrasté, en matière de besoins de mobilité. Ce territoire cumule de nombreuses contraintes pour sa mobilité avec :

- des coupures urbaines liées à sa morphologie et ses infrastructures : la configuration du territoire concentre l'urbanisme et les moyens de transport associés sur une fine bande Est-Ouest, le « corridor des mobilités », qui constitue une colonne vertébrale toutefois fragile ;
- un afflux touristique important en haute saison (avec une période estivale qui tend à s'allonger des ponts de mai à la période de la Toussaint), tant pour profiter de la métropole - et notamment des communes littorales et des îles - que pour la traverser en voiture le long de la Côte d'Azur ou pour rejoindre les ferries au départ des ports.
- 4 bassins de mobilités principaux (3 bassins d'habitat et 1 bassin économique) qui, bien qu'ils soient connectés, font preuve d'une relative autonomie, avec chacun leurs propres besoins à satisfaire. Cette polycentricité entraîne un éparpillement des flux complexe à gérer, dans un contexte financier contraint.
- un Versement Mobilité réduit, qui limite les moyens financiers d'actions de la Métropole.

Dans ce contexte, la métropole œuvre pour développer la mobilité en réponse aux besoins des différents usagers, qui se traduit par une offre principalement dédiée à la voiture (calibrage des voies, offre de stationnement) et dimensionnée pour faire face aux pics événementiels. Il en résulte un déséquilibre en matière de partage d'espace public favorable à la voiture individuelle.

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 :

- le réseau cyclable présente des discontinuités. Or la qualité d'une chaîne tient à sa continuité, un seul maillon manquant suffisant à en éprouver la robustesse ;
- le réseau de transports en commun irrigue bien le territoire, et parvient progressivement à activer le report modal. Développer des lignes fortes est sans doute un levier d'attractivité et d'activation de l'« effet réseau ».

Ces deux modes peuvent s'appuyer sur des atouts clés, la voie littorale pour les cycles et les bateaux-bus pour les transports en commun, qui constituent des lignes à haut niveau de service. Ces lignes sont liées à la spécificité littorale du territoire et à la petite rade de Toulon, navigable toute l'année.

D2 A 13/38 SCD

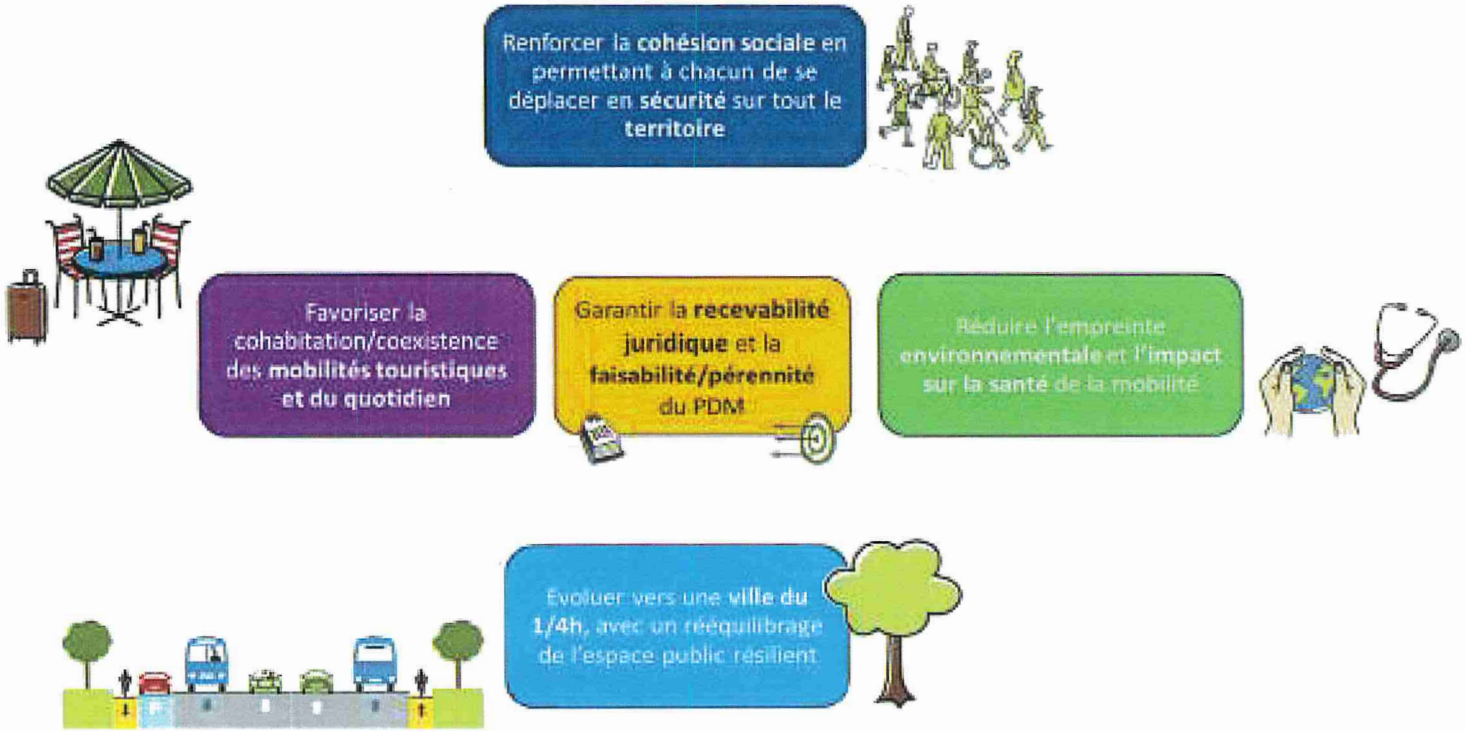
Plan De Mobilité 2025-2035



3. LES ENJEUX ET AMBITIONS DU PDM

3.1. LES OBJECTIFS DU PDM

Le PDM a identifié cinq objectifs, qui vont dans le sens des obligations réglementaires tout en s'ancrant dans les spécificités du territoire :



Renforcer la cohésion sociale en permettant à chacun de se déplacer en sécurité sur tout le territoire

- favoriser une équité d'accessibilité entre les bassins de vie du territoire, pour offrir à tous les moyens pour se déplacer,
- œuvrer au profit des usagers les plus fragiles
  - > pour rompre l'isolement des personnes les plus âgées, et favoriser la prolongation de leur autonomie
  - > pour permettre l'accès à la formation et à l'emploi et favoriser l'insertion.
- mieux prendre en compte les usagers vulnérables sur l'espace public (PMR, piétons, vélos, deux-roues motorisés, Engins de Déplacement Personnels Motorisés (EDPM),…) :
  - > pour limiter les accidents et leur dangerosité,
  - > pour favoriser la mobilité active et lutter contre la sédentarité, cause de nombreux problèmes de santé.

D2 A 15/38 JCD

Réduire l'empreinte environnementale et l'impact sur la santé de la mobilité

- un objectif national ZAN 2050 induisant le souci de la préservation des espaces naturels, de la désimperméabilisation et de la végétalisation.
- une diminution de 50% du rythme de consommation des espaces agricoles et naturels ciblée par le Sraddet de la Région Sud
- des objectifs de réduction de la consommation énergétique locale d'ici 2050 de 30% par rapport à 2012 ciblés par le Sraddet
- une réduction de 40% des oxydes d'azote (NOx) entre 2025 et 2035 et une réduction d'1/3 des gaz à effet de serre, préconisé par le PCAET

Evoluer vers une ville du 1/4h, avec un rééquilibrage de l'espace public

- limiter les déplacements par une densification et une mixité urbaine, pour que chacun puisse vivre au quotidien à l'échelle de son quartier :
  - > pour raccourcir les déplacements et donc leur empreinte,
  - > pour favoriser l'usage des mobilités actives,
  - > pour favoriser la vie sociale,
- améliorer la qualité de la ville en agissant sur l'espace public, pour le rendre plus convivial, plus accessible et plus résilient :
  - > réduire l'emprise consommée par la voiture pour de la circulation et du stationnement
  - > la restituer au profit d'espaces naturels, de végétalisation pour créer des îlots de fraîcheur, d'espaces de convivialité, de cheminements pour les piétons et pour les cycles,…

Favoriser la cohabitation / coexistence des mobilités touristiques et du quotidien

- garantir le dynamisme économique du territoire en évitant que la congestion des réseaux de transport ne soit un frein
- préserver le littoral en limitant la sur fréquentation, et notamment les flux automobiles qui constituent des agressions sur des espaces fragiles.
- limiter les phénomènes de congestion routière en limitant l'impact des flux touristiques sur le quotidien des habitants du territoire
- réduire l'occupation de l'espace public par l'automobile et valoriser le foncier en remplaçant une partie de l'espace dédié à la voiture par des espaces naturels ou à meilleure valeur ajoutée

Favoriser la recevabilité juridique et la faisabilité / pérennité du PDM

- maintenir la qualité du partage et de la co-construction entre tous les acteurs impliqués
- garantir la faisabilité financière du PDM sur la période de 10 ans, avec une double attention à porter d'une part sur la capacité d'investissement, directement liés aux recettes du territoire (Versement Mobilité) et, d'autre part, sur la supportabilité des coûts d'exploitation sur la durée.

3.2. LES AMBITIONS DE PARTS MODALES

L'étude de scénarios a permis de cadrer le PDM, par la définition du meilleur équilibre entre les ambitions, examiné au travers des résultats de l'analyse multicritères (parts modales, effets sur la mobilité et l'environnement), et le pragmatisme, évalué sur la base des actions mises en œuvre dans les différents scénarios.

Le projet résultant, issu d'une combinaison des scénarios ambitieux et audacieux, est décrit aux chapitres 3 (stratégie) et 4 (plan d'actions) du présent document. Il est construit pour atteindre les parts modales cibles suivantes :

- **Une multiplication par 3 de la part cyclable**, avec une ambition de passer de 2,5% en 2022 à 8% en 2035. L'objectif du SRADDET d'une part modale vélo de 12% n'a pas été retenu car correspondant à une multiplication par 5 du nombre de déplacements effectués en bicyclette celui-ci paraît peu réaliste au regard de la topographie du territoire (nombreuses côtes à fort dénivelé) et d'un faible avantage concurrentiel par rapport à la voiture pour de nombreux trajets. L'objectif d'une multiplication par 3 reste très ambitieux à un horizon de 10 ans, et nécessitera d'accompagner les mutations en œuvre au sein de la société.

- **Une stabilisation de la marche à pied**, qui représente déjà 80% des déplacements de moins de 1km, et qui induit une croissance globale de 6 points pour les modes actifs (marche + vélo). Le défi est d'éviter un recul de la marche à pied.

- **Une forte croissance de la part des transports collectifs** (urbains + interurbains), de 7% à 12%, en réponse à l'activation de projets forts et la mise en œuvre de réseaux structurants, dont l'objectif est de capter des automobilistes. Il s'agit de franchir un seuil, par le passage d'un réseau ciblant prioritairement les captifs à un réseau attractif pouvant séduire le plus grand nombre.

- En conséquence, **une baisse des transports individuels motorisés** (automobile + deux-roues motorisés), passant de 56% en 2022 à un objectif cible de 45% en 2035, soit une baisse de près de 20% du nombre de déplacements en voiture sur le territoire.

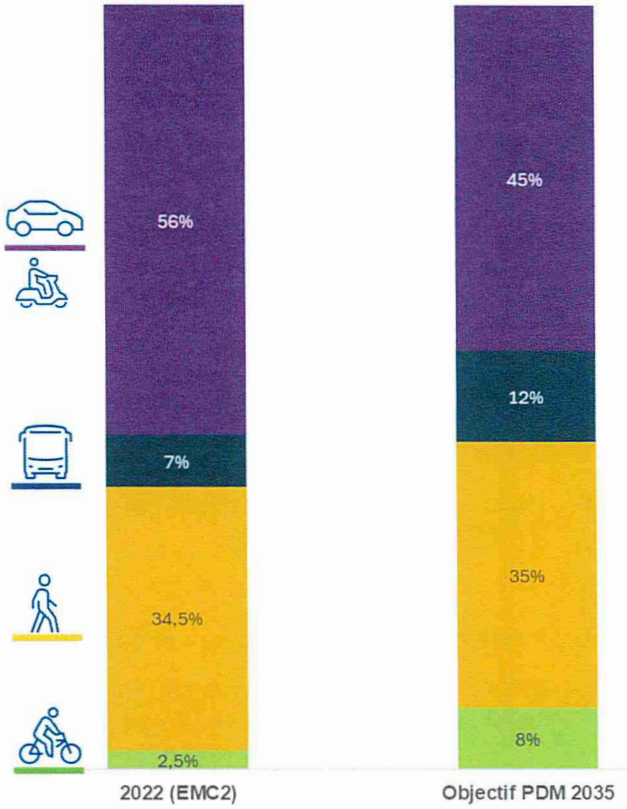


Figure 3 - Parts modales actuelles et cibles des déplacements en lien avec la Métropole

3.3. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le territoire de la Métropole TPM est attractif et génère d'importants flux d'échanges.

La politique de mobilité d'un territoire se doit d'intégrer les enjeux environnementaux en présence. A l'inverse, la mobilité représente un levier d'action pour agir pour la préservation de l'environnement et de la santé des habitants de ce territoire.

Ainsi, le PDM intègre les thématiques environnementales suivantes :

- **L'aménagement du territoire et la consommation d'espace** : les aménagements routiers peuvent engendrer une consommation des espaces naturels et agricoles et augmenter le taux d'artificialisation d'un territoire,
- **Le contexte climatique**, les risques et les incidences du changement climatique,
- **La qualité de l'air**, très fortement influencée par les transports routiers, particulièrement sur les sites à proximité des grands axes,
- **Les émissions de gaz à effet de serre** : le secteur routier constitue l'un de ceux contribuant le plus aux émissions de GES,
- **Les consommations énergétiques** dues aux transports sont directement liées à la consommation des véhicules
- **Les nuisances sonores** : le bruit routier représente une part importante des nuisances sonores. Le bruit est considéré comme le facteur de gêne environnementale principal,
- **La santé**, impactée par la mobilité en termes de sédentarité, de sécurité routière, de nuisances sonores et qualité de l'air.
- **Les milieux naturels** peuvent être affectés par les transports. Un aménagement routier peut entraîner une consommation d'espace et affecter la biodiversité naturelle,
- **Le patrimoine et les paysages** : les transports peuvent nuire à la mise en valeur du patrimoine paysager (naturel, bâti historique). Via les pollutions qu'ils entraînent, les transports peuvent également détériorer les monuments historiques,
- **L'eau** : les aménagements routiers peuvent générer une artificialisation du milieu et interférer sur le ruissellement et l'écoulement naturel des eaux. Le trafic routier est à l'origine de charges polluantes qui, par ruissellement, peuvent polluer les eaux de surface et souterraines. Les zones humides peuvent également être impactées.

INTERRELATIONS ENTRE LE PDM ET LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

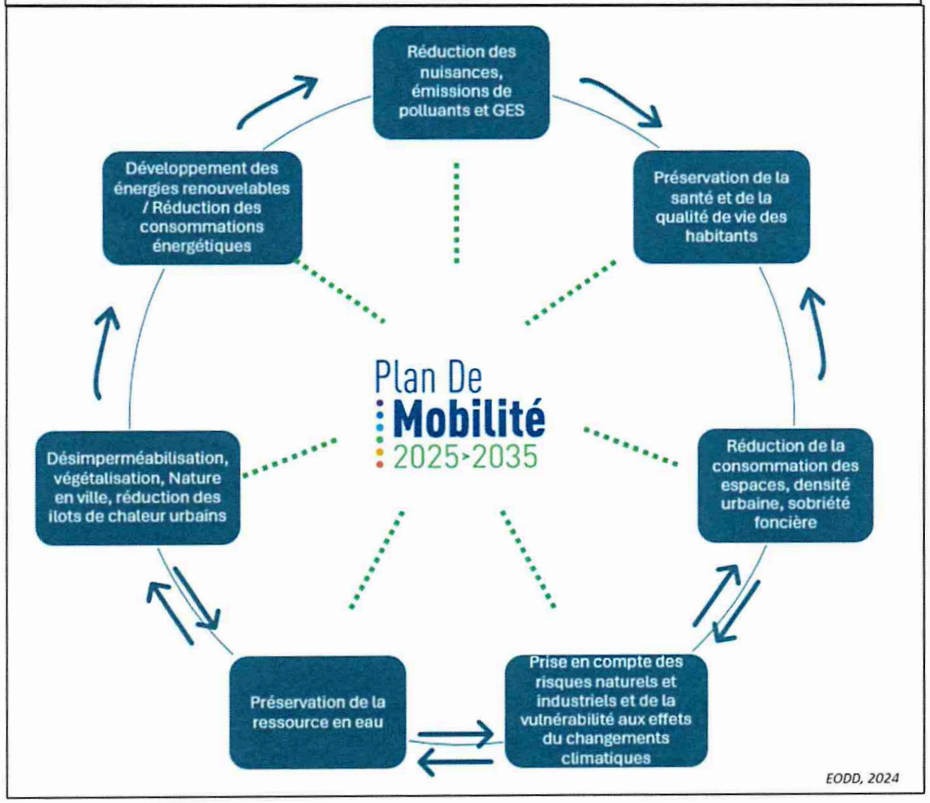


Figure 4 : Interrelations entre le PDM et les enjeux environnementaux

Plan De Mobilité 2025-2035



4. LE PLAN D'ACTIONS DU PDM

La stratégie est construite en s'ancrant sur les enjeux identifiés au stade du diagnostic et en réponse aux objectifs et ambitions pré-identifiés. Elle est structurée en 4 axes, eux-mêmes divisés en 13 orientations, au sein desquelles sont établis 39 actions, déclinées en mesures opérationnelles.

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

- **A1** Développer un réseau de transports collectifs attractif à l'échelle du bassin de vie
- **A2** Renforcer le réseau de TC urbain à l'échelle métropolitaine
- **A3** Organiser l'intermodalité

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

- **B1** Aménager l'espace public au profit des mobilités actives
- **B2** Organiser le stationnement
- **B3** Réguler la circulation routière

Axe C
Organiser les mobilités touristiques et événementielles

- **C1** Organiser l'accès aux sites touristiques
- **C2** Organiser la mobilité touristique
- **C3** Gérer les pics de mobilité liés aux événements

Axe D
Accompagner les mutations par un écosystème des mobilités

- **D1** Favoriser l'émergence des mobilités décarbonées et partagées
- **D2** Construire un réseau de transport de marchandises plus efficace
- **D3** Accompagner le changement de pratiques en matière de mobilité
- **D4** Encadrer la mise en œuvre du PDM avec un dispositif renforcé de gouvernance de la mobilité

4.1. AXE A : DONNER AU TRANSPORT COLLECTIF LE POUVOIR DE CONCURRENCER L'AUTOSOLISME

Le réseau de transports collectifs, par les orientations nationales et internationales, est en perpétuelle évolution, pour s'adapter aux besoins de ses usagers. Sa fréquentation est en croissance. Toutefois, la vision prospective démontre que pour répondre à l'urgence climatique, il est nécessaire de franchir un seuil en matière de report modal : il s'agit de capter des automobilistes et de leur offrir des alternatives performantes en transport en commun. C'est un véritable changement de paradigme à l'échelle métropolitaine (et au-delà) : il ne s'agit plus seulement de répondre au mieux à la demande des usagers, qui sont pour grande majorité des captifs, mais de construire un réseau plus attractif et pouvant concurrencer la voiture sur certaines liaisons fortes.

⊙ Orientation A1 : Développer un réseau de transports collectifs attractif à l'échelle du bassin de vie

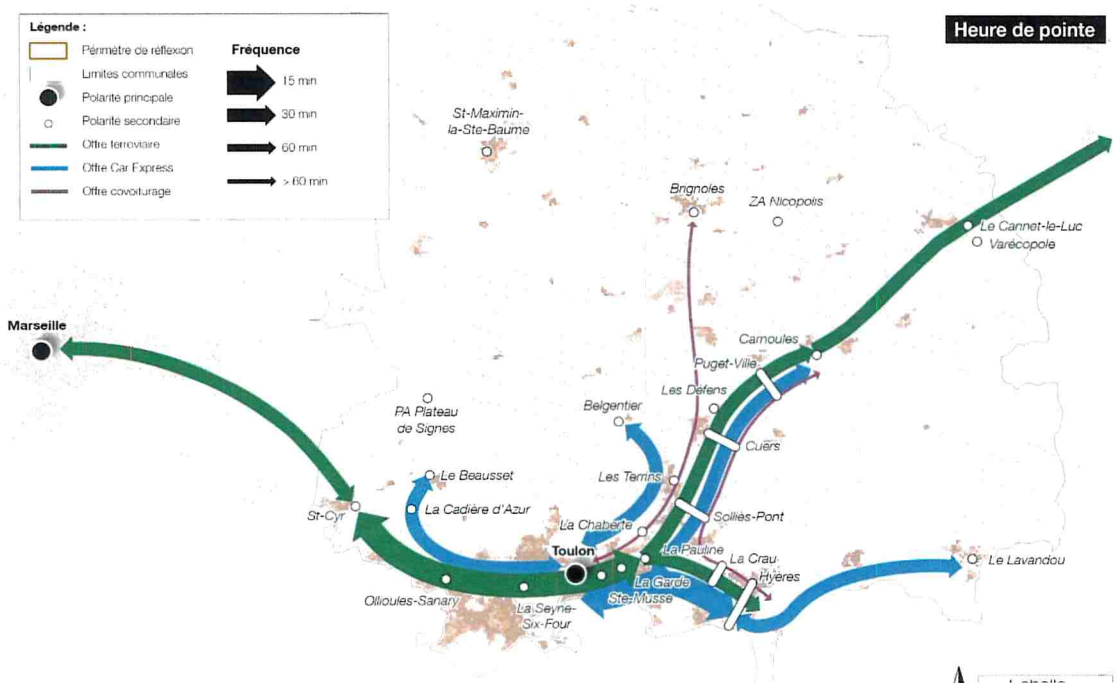


Figure 5 - Lignes périurbaines structurantes : offre cible en périodes de pointe

Le réseau de transports collectifs périurbains constitue un premier niveau de réseau. Il vise à connecter le territoire métropolitain aux territoires voisins pour drainer les flux longues distances qui circulent sur le corridor des mobilités. L'idée phare est la création d'un réseau hiérarchisé :

- **Des lignes ferroviaires qui structurent le territoire** : Le PDM s'appuie sur la navette toulonnaise, dans le cadre de la phase 1 de la LNPCA, qui simplifie les services en créant une navette Saint-Cyr / Carnoules et sa branche vers Hyères. Il la complète par l'évolution vers un niveau de service plus régulier et homogène, avec un cadencement tout au long de la journée
- **Des lignes de car express pour compléter la desserte** : venant compléter les liaisons ferroviaires, elles se distinguent des autres lignes du réseau par :

> Un cadencement régulier et une offre riche, avec des services toutes les 20minutes aux périodes de pointe et toutes les heures en heure creuse, sur une amplitude accrue

> Un temps de parcours et une fiabilité optimisée, grâce à un nombre d'arrêts réduit et un traitement des points de circulation (voies bus notamment)

> Une identité spécifique, pour une meilleure identification

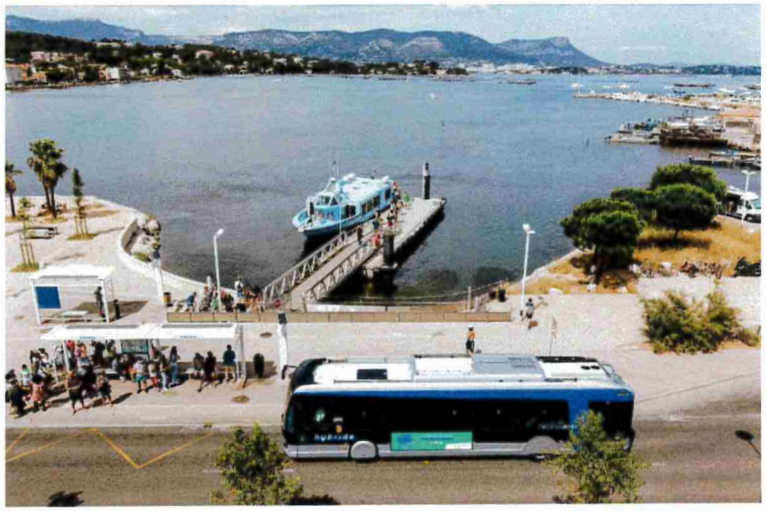
- **Des lignes de covoiturage pour plus de souplesse** : elles s'entendent comme des lignes de covoiturage spontané, à l'instar de la ligne Cuers-Toulon, lancée à l'été 2025 : la réservation se fait en temps réel, ce qui assimile la ligne de covoiturage à une ligne à haut niveau de service, l'attente étant généralement inférieure à 5 minutes.

⊙ Orientation A2 : Renforcer le réseau de transports collectifs urbain à l'échelle métropolitaine

L'évolution du réseau pour capter de nouveaux usagers par du report modal, doit se faire sans laisser de côté les usagers captifs qui utilisent le réseau Mistral aujourd'hui. Une analyse fine permettra de trouver le meilleur équilibre entre performance du réseau de TC et desserte de proximité. L'augmentation du niveau de service des transports collectifs bénéficiera aux usagers. Cette évolution s'appuie sur une hiérarchisation renforcée du réseau, avec :

- **La mise en œuvre de lignes structurantes LHNS** présentant
  - > un haut niveau de service : cadencement inférieur à 10 minutes, amplitude horaire élargie entre 5h30 et 1h
  - > un haut niveau de performance : traitement des points noirs, priorité aux feux
  - > une identification spécifique : nom spécifique, équipement renforcé des arrêts.
- **L'adaptation associée des autres lignes** avec une typologisation pour une meilleure lisibilité :
  - > les lignes de maillage du réseau, avec différents niveaux de service : les lignes essentielles (cadencement 10 à 20minutes), les lignes de proximité et le transport à la demande
  - > les lignes à fonction spécifique : les navettes de zones économiques et les lignes touristiques.
  - > des lignes maritimes fonctionnant uniquement en période estivale.

⊙ Orientation A3 : Organiser l'intermodalité



Les points d'intermodalité correspondent à des marqueurs de rupture de charge. Cette transition entre modes doit être la plus fluide et la moins pénible possible. La première action du PDM sur ce sujet sera d'identifier et hiérarchiser les PEM (Pôles d'Echange Multimodaux), parmi lesquels figureront :

- **Les gares et haltes ferroviaires**. On distingue :
  - > les portes d'entrée nationale / internationale : Toulon et Hyères → ces gares situées dans des cœurs urbains privilégient une accessibilité par les modes actifs et bus.
  - > les gares d'entrée du cœur métropolitain : Ollioules-Sanary, la Pauline → ces gares constituent le point d'accès au réseau ferroviaire sur le territoire et doivent être accessibles en premier lieu par la voiture (avec d'importants P+R).
  - > les gares internes au cœur métropolitain : La Garde, Toulon Sainte-Musse, La Seyne – Six-Fours → ces gares privilégier les transports collectifs et les modes actifs.
  - > une gare de desserte locale : La Crau → cette gare de proximité est accessible par les modes actifs avec un complément par les transports collectifs.
- **Les pôles de correspondance** entre lignes et/ou entre modes (car, bus, bateau, téléphérique).
- **Les parkings-relais**, parmi lesquels on distingue :
  - > les P+R Portes de métropole qui constituent un lieu d'interface majeur entre la voiture et les transports à l'entrée sur le territoire métropolitain.
  - > les P+R complémentaires en lien avec les quartiers voisins, de taille plus modeste mais présentant une importante offre de stationnement cycles.
  - > les P+Navette touristique qui visent à préserver les secteurs littoraux sensibles.

En parallèle, la **simplification de l'expérience voyageur** vise donc autant le voyageur manquant de compétence, qui pourrait différer son déplacement, que l'automobiliste par habitude. Elle porte sur l'information, sur la tarification, sur la billettique et sur la circulation au sein des PEM.

D2 A 22/38 JCD

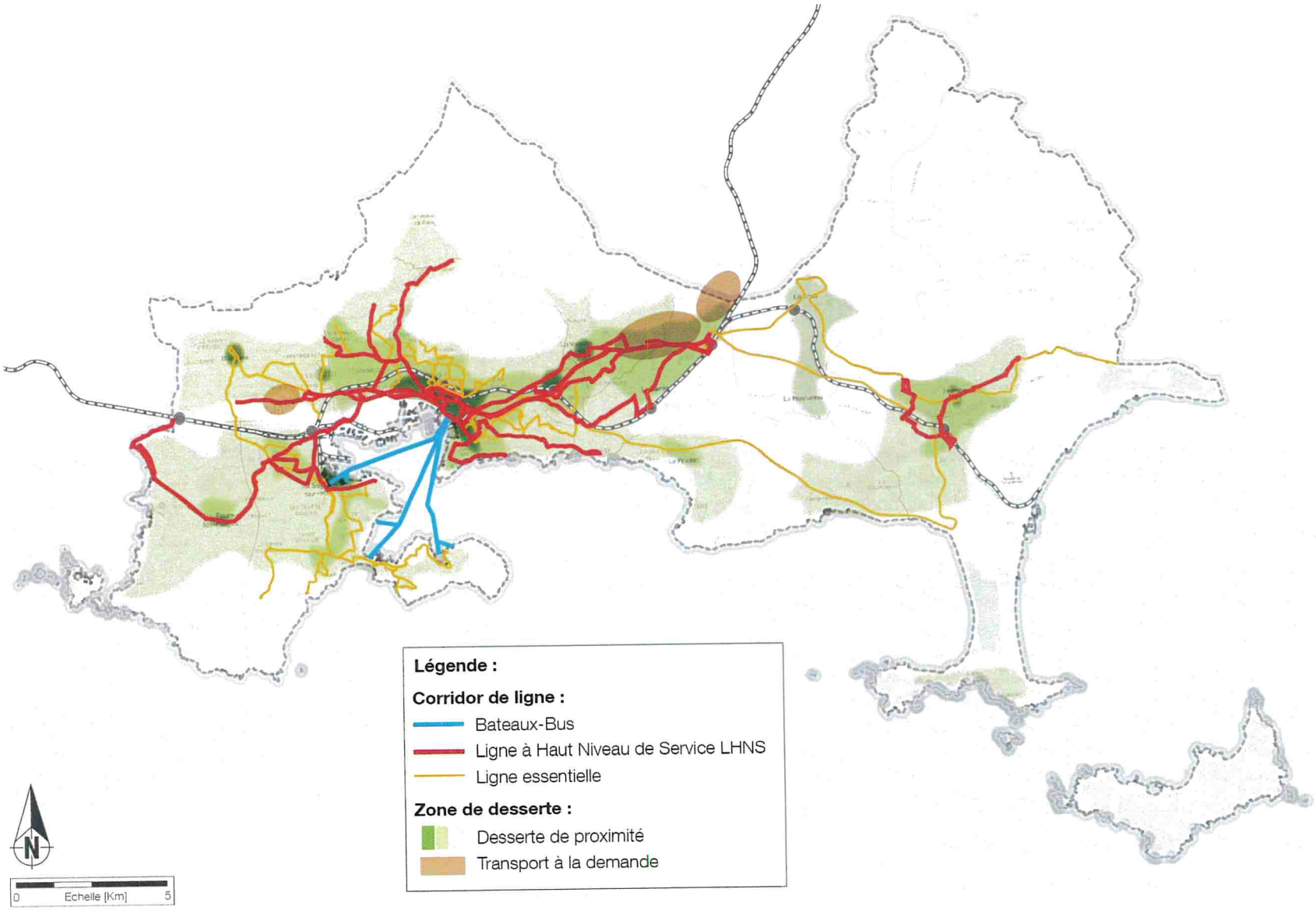


Figure 6 – Hiérarchisation des lignes urbaines

4.2. AXE B : REMETTRE LES MOBILITES ACTIVES AU CŒUR DES ESPACES PUBLICS ET FAIRE EVOLUER LES EQUILIBRES AVEC LA VOITURE

Le choix modal est fait par l'usager de manière plus ou moins consciente, en faisant intervenir les notions de temps de parcours, de coût, de confort, de pénibilité,…

En conséquence, modifier quelques paramètres peut facilement changer les équilibres et faire basculer le choix : un itinéraire complexe ou indirect, un trottoir trop étroit pour tenir la main de son enfant ou en plein soleil, un aménagement cyclable peu sécurisant, des voies larges à traverser avec des temps d'attente importants, un sentiment d'insécurité lié à un manque d'éclairage… sont autant de facteurs pouvant pousser à prendre la voiture.

Le dimensionnement des voiries est déterminant. Mettre les mobilités actives au cœur des aménagements implique de positionner en premier lieu les besoins des piétons et des cyclistes avant d'organiser l'espace résiduel plutôt que le contraire. Il ne s'agit pas de s'affranchir des besoins des automobilistes, mais de rééquilibrer la place des modes en s'appuyant sur les potentialités de report modal, de report spatial, de report temporel et de report d'usage.

Pour faire évoluer ces équilibres, il s'agit d'**agir en parallèle sur la place donnée aux mobilités actives, au stationnement et à la circulation routière**.

⊙ Orientation B1 : aménager l'espace public au profit des mobilités actives



La démarche repose sur la **définition d'un langage commun et sur la mise en place d'une vision partagée** entre l'ensemble des acteurs concernés, pour garantir une lisibilité et une homogénéité des aménagements à l'échelle métropolitaine. Elle s'appuie d'une part sur un dialogue entre élus, techniciens et usagers et d'autre part sur un guide référentiel visant à accompagner les décisions locales. Les thématiques abordées porteront sur la gestion du stationnement, le dimensionnement des espaces piétons et cyclables, la régulation des carrefours, ainsi que les choix de revêtements et d'éclairage.

Le réaménagement des axes et des carrefours devra être conçu en articulation avec les politiques de mobilité, que ce soit en termes de priorisation et de programmation des aménagements ou en termes techniques. Plusieurs aspects seront examinés : les largeurs de cheminement pour les piétons, la configuration des carrefours pour réduire les traversées, l'intégration des aménagements cyclables en cohérence avec la hiérarchie des axes, la sécurité et la lisibilité des parcours, les besoins liés aux transports collectifs et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, les besoins en stationnement, les flux routiers à favoriser ou maîtriser,…

Enfin, **une démarche cyclable spécifique** viendra compléter cette réflexion. Elle reposera sur l'actualisation du schéma directeur cyclable, intégrant une hiérarchisation des axes et la définition d'un réseau structurant de type « express ». Pour chaque niveau, des règles claires seront établies concernant les types d'aménagements, les largeurs, le jalonnement et les services associés. Un travail d'identification des discontinuités cyclables sera également mené, en croisant le niveau d'enjeu et la faisabilité technique et financière, afin de guider les priorités d'intervention.

⊙ Orientation B2 : organiser le stationnement

Le stationnement est un sujet à part entière des politiques de mobilité. C'est également un levier très puissant du choix modal. La stratégie métropolitaine, qui sera affirmée et détaillée, concourt ainsi à :

- Activer le levier du report modal et limiter l'intrusion de la voiture dans les espaces les plus contraints et sensibles
- Valoriser l'espace public pour d'autres usages que du stationnement
- Proposer du stationnement « au bon endroit », particulièrement à proximité des pôles de transport en commun et des espaces résidentiels.

D2 A 24/38 JCA

Il s'agit d'activer un phénomène de reports en cascade visant à remplir les parkings parfois sous-utilisés et dont la présence n'est pas mise en cause (P+R Portes d'Ollioules et de Toulon et P+R en projet, parking Zénith, parking Mayol, parking Martini…), pour libérer de la capacité sur les places les plus prisées :

- **Par une adaptation de l'offre en stationnement public**, visant à orienter les usagers vers les parkings opérant le moins de pression sur les espaces urbains les plus valorisables, par ordre de priorisation :
  - > Les parkings-relais, situés hors des cœurs urbains
  - > Les parkings légèrement excentrés et accessibles aisément par le réseau routier structurant sans pénétrer dans les cœurs urbains denses
  - > Les parkings en ouvrage
  - > Le stationnement sur voirie, à réserver aux usages de courte durée
- **Par un juste dimensionnement de l'offre privée** : les prescriptions du PDM viseront un juste dimensionnement de l'offre, afin de répondre aux besoins sans générer de surcapacité. En particulier, des normes plafonds seront prévues pour les zones d'emploi, afin d'encourager le report modal vers les transports collectifs dès lors qu'une offre performante est disponible (proximité d'une LHNS).
- **Par une valorisation de l'espace public** : grâce au report en cascade, une partie de l'offre sur voirie pourra évoluer vers d'autres fonctionnalités (végétalisation, création d'aménagements cyclables, élargissement de trottoirs…).

⊙ Orientation B3 : réguler la circulation routière

La hiérarchisation routière doit avant tout transparaître dans l'aménagement et le traitement de la voirie. Il s'agit ainsi :

- **D'une part de garantir la qualité des conditions de circulation en dehors des cœurs urbains, pour favoriser l'usage des liaisons routières, limiter les zones de congestion et garantir la sécurité des usagers**
  - > par la suppression de certains verrous autoroutiers, visant à inciter à l'usage de cet axe structurant du territoire et à le sécuriser
  - > par des compléments de maillage routier en franchissement de l'autoroute et de la voie ferrée, visant à délester les barreaux routiers en place (qui impactent les échangeurs) et à offrir de nouvelles liaisons pour les transports collectifs et les cycles.

  Ces réflexions portent principalement sur l'entrée Ouest du territoire, entre les échangeurs de Sanary et de Châteauvallon, mais également sur le secteur de l'échangeur de la Grande Chaberte.



- **D'autre part de maîtriser les flux et les vitesses dans les zones plus urbaines, où l'espace public est plus précieux, les fonctionnalités urbaines plus denses, les enjeux de préservation de la santé plus forts et pour lesquelles des alternatives modales existent.**
  - > par des plans de circulation dans les centres-villes de Toulon la Seyne-sur-Mer et Hyères : il s'agit de définir et mettre en œuvre des plans de circulation visant à réduire le trafic sur les axes à fort enjeu pour les modes alternatifs (franchissements piétons, circulations cyclables, itinéraires bus) en valorisant les axes de moindre enjeu urbain et en s'articulant finement avec la stratégie de stationnement.
  - > par le traitement des zones apaisées les rendant bien perceptibles pour l'usager, et le déploiement de rues des enfants (piétonnisation des rues devant les écoles aux heures d'entrée / sortie des enfants).

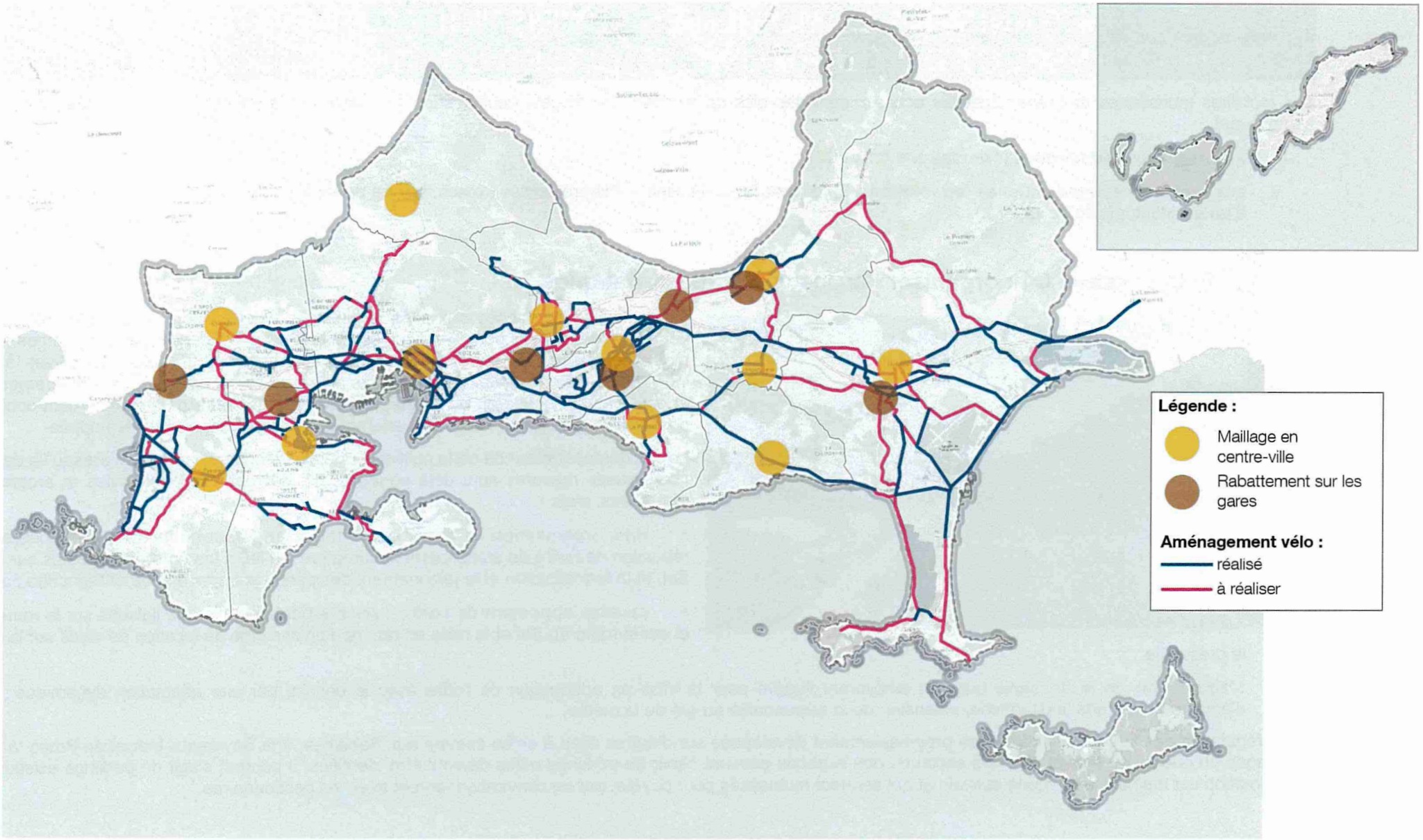


Figure 7 – Cartographie des aménagements cyclables

4.3. AXE C : ORGANISER LES MOBILITÉS TOURISTIQUES ET ÉVÉNEMENTIELLES DANS LE RESPECT DU TERRITOIRE ET DE SES USAGERS

Les mobilités touristiques et événementielles occasionnent des pics de mobilité spécifiques. Leur gestion fait l'objet d'une attention et de solutions particulières qui s'appliquent :

- **aux mobilités touristiques (orientations C1 et C2)**
- **aux mobilités événementielles (orientation C3),** qu'il s'agisse d'évènements prévisibles (match, arrivée de ferries…) ou impromptus (fermeture du tunnel suite à un accident, pic de pollution…).

⊙ Orientation C1 : organiser l'accès aux sites touristiques



L'organisation de l'accès aux sites touristiques doit répondre à la demande, très forte en période estivale, mais dont la saisonnalité a tendance à s'étendre sur le printemps et dans une moindre mesure l'automne. Elle doit aussi permettre d'offrir des alternatives à la voiture individuelle, afin de limiter l'intrusion des automobiles sur des sites particulièrement précieux et enclavés sur le littoral. Pour cela, une maîtrise de l'offre en stationnement couplée à une desserte de qualité par les modes alternatifs doit continuer à être développée.

Le site démonstrateur de cette politique et le plus emblématique est la presqu'île de Giens. De nombreuses mesures sont déjà engagés, qui devront être poursuivies et progressivement renforcées, avec :

- **Une organisation raisonnée de l'offre en stationnement** par la poursuite de la réduction de l'offre de stationnement sur la presqu'île, dans un premier temps sur la route du Sel, et la formalisation et le jalonnement des parkings Espace 3000 et Biancotto comme P+R
- **Le développement de l'offre cyclable** par la création de liaisons sur la route de Giens et sur la route du Sel et la mise en œuvre d'un système de location de vélos sur le secteur de la presqu'île
- **L'adaptation de la desserte bus,** en améliorant l'agilité pour la mise en adéquation de l'offre avec le besoin, par une adaptation dynamique : extension d'amplitude, renforts le dimanche, extension de la saisonnalité au gré de la météo,…

Cette régulation des flux sur le littoral sera progressivement développée sur d'autres sites à enjeu comme aux Sablettes, à la Seyne-sur-Mer et au Brusc, à Six-Fours-les-Plages ou encore au Pradet. Sur ces secteurs, des espaces pouvant servir de parkings-relais devront être identifiés. Il pourrait s'agir de parkings existants, dont la fréquentation est moindre en période estivale et qui seraient mutualisés pour ce rôle, par un conventionnement avec les gestionnaires.

⊙ Orientation C2 : organiser la mobilité touristique

En parallèle à l'organisation de l'accessibilité au site, un travail général sera poursuivi pour :

- **Mettre en adéquation l'offre et la demande touristique**, par un état des lieux de la demande, une définition de la capacité de charge des sites et un monitorage des fluctuations temporelles et saisonnières
- **Accompagner les touristes** dans l'organisation de leur séjour à chaque étape :
  - > En amont de leur séjour, en essayant de capter les touristes pouvant venir en train
  - > A leur arrivée sur place, par un accueil au niveau des principaux points d'entrée du territoire (aéroport, gare de Toulon, gare de Hyères, gares maritimes ferries et croisières)
  - > Durant leur séjour, par un relais de l'information par la Maison de la Mobilité, l'Office de Tourisme et les professionnels du tourisme.



⊙ Orientation C3 : gérer les pics de mobilité liés aux évènements

Afin de faire face à ces évènements, qu'ils soient planifiés ou non, des plans évènementiels seront définis :

- **Organisation des pics événementiels en amont pour réduire leur impact sur la mobilité**

  Le dialogue sera renforcé avec les acteurs concernés (exploitants des ferries, croisiéristes, exploitant du stade Mayol, organisateurs de manifestations d'ampleur) afin d'optimiser au mieux les calendriers et limiter la simultanéité des évènements. En lien avec les études de plan de circulation, le sujet de l'accès au secteur Mayol, qui concentre les accès au stade et à son parking et à l'embarcadère des ferries, sera étudié pour en optimiser la configuration.

- **Anticipation des cas de pics de mobilité pour limiter leur effet sur les réseaux de transport**

  Il s'agira de définir des plans événementiels en amont, qui pourront être activés lors des évènements. Ces plans seront établis pour les principaux aléas prévisibles : fermeture inopinée du tunnel (dont les itinéraires de report seront à valider ou faire évoluer dans le cadre des études du plan de circulation), évènement au stade Mayol, arrivée de ferry, pic de pollution… Ils permettront l'adaptation de la régulation du trafic et la communication en temps réel.

- **Dimensionnement d'une offre de mobilité spécifique aux évènements pour limiter les frictions avec la mobilité du quotidien**

  Ces plans événementiels intègreront également une offre de mobilité spécifique composée :

  - > De P+R et parkings vélos événementiels. Les P+R pourront être bien sûr constitués des P+R existants, et au besoin complétés par une mutualisation des parkings dont la fonction primaire est autre, par une convention avec les gestionnaires
  - > D'une offre de navettes spécifiques : création de nouvelles liaisons, en lien avec les P+R notamment, renfort ponctuel, extension d'amplitude horaire pour les manifestations tardives,…

- **Accompagnement des usagers à l'adoption des nouvelles pratiques mises en œuvre**

  La communication sera renforcée et des offres tarifaires spécifiques seront déployées, à l'instar de ce qui est déjà mis en place lors des matchs de rugby au stade Mayol.

- **Poursuite de l'application de la charte des bateliers …**

  L'application d'une régulation du nombre maximum de visiteurs vers l'ile de Porquerolles (6000 dont 4000 pour la Délégation de Service Publique à destination des iles d'Or) sera poursuivie, et la possibilité de l'étendre sur une période estivale allant d'avril à la toussaint sera étudiée.

DZ A 24/38 JCD

4.4. AXE D : ACCOMPAGNER LES MUTATIONS PAR UN ÉCOSYSTÈME DES MOBILITÉS

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

⊙ Orientation D1 : Favoriser l'émergence des mobilités décarbonées et partagées

Si la **décarbonation** est engagée, et se fait progressivement, il convient de l'accélérer au mieux, car l'effet environnemental est puissant.

Les **mobilités partagées** sont encore peu développées sur le territoire. Il s'agit d'amorcer une dynamique au travers d'expérimentations dès lors que le potentiel apparait important, au regard du taux d'occupation des véhicules (moyenne de 1,36 personnes / véhicule d'après l'EMC²), fondée sur :

> Un appui sur les opérateurs privés d'autopartage, grâce à une contribution de la collectivité en termes de communication et de mise à disposition d'espaces de stationnement
> Le développement d'offres de location de vélos dans les secteurs touristiques

⊙ Orientation D2 : Organiser des transports de marchandises plus efficaces

Ce volet de la mobilité, fort pourvoyeur d'émissions et de frictions entre usages en centres-villes, est aujourd'hui peu encadré. Un système de gouvernance et de gestion des flux est à mettre en œuvre, avec des enjeux à deux échelles :

- **A l'échelle métropolitaine**, il s'agit d'une part de valoriser le report modal pour les flux en transit en lien avec le port de commerce et d'autre part de rationaliser les flux en lien avec le territoire, pour réduire les flux de poids lourds sur les routes et en ville. La démarche sera amorcée par :
  > l'identification d'un interlocuteur dédié au sujet au sein de TPM puis la mise en œuvre d'un schéma de gouvernance, associant les partenaires institutionnels et économiques du territoire.
  > l'engagement des réflexions par un diagnostic des besoins, y compris fonciers, des flux de marchandises sur le territoire, puis par l'établissement d'un schéma de la logistique.
- **A l'échelle des centres-villes**, il s'agit de limiter les frictions avec les autres usages et de réduire la pénétration de véhicules de gros gabarit dans les cœurs urbains, par :
  > Une gestion des livraisons dans le temps : définition d'horaires de livraison à privilégier selon les communes, afin d'éviter les livraisons aux périodes de pointe dans les centres-villes les plus en tension en matière de circulation routière, tout en garantissant un circuit de livraison rationnel.
  > Une gestion des livraisons dans l'espace : définition des modalités d'usage des places de livraisons (type d'usagers, horaires, durée d'arrêt…) et organisation dans l'espace
  > Une gestion des livraisons en nombre : des outils devront permettre de rationaliser les livraisons, par le regroupement des marchandises avant leur accès dans les cœurs de villes.

02 A 29/33 JD

⊙ Orientation D3 : accompagner le changement de pratiques en matière de mobilité

La résistance au changement des usagers (parce qu'on ne sait pas utiliser les nouveaux outils dédiés à la mobilité, parce qu'on n'est pas au courant, parce qu'on ne comprend pas les tarifs, parce qu'on ne connaît pas et qu'on n'a pas d'idée – ou pas envie - de tester) est une composante de la mobilité à prendre en considération. De nombreuses initiatives existent sur la métropole, notamment grâce au travail porté par la Maison de la Mobilité. Il s'agit de continuer à accompagner plus d'usagers par une stratégie d'accompagnement s'appuyant sur une triple approche :

- **déployer une solution numérique accessible au plus grand nombre :** Le Compagnon Numérique de la Mobilité (MaaS métropolitain) est en cours de déploiement. Il évoluera dans les prochaines années sous forme de « briques servicielles » successives, pour regrouper en un seul outil l'ensemble des solutions de mobilité quel que soit le mode et quel que soit l'exploitant. Il constituera un outil d'information et d'achat de titres.
- **aller au-devant des usagers les plus fragiles ou à plus fort enjeu par un accompagnement personnalisé :**
  - > les usagers les plus fragiles : personnes en situation de recherche d'emploi, personnes âgées, pour qui la levée du frein à la mobilité est un outil d'autonomie et d'insertion
  - > les usagers à fort enjeu : les jeunes enfants, pour une adoption de pratiques de mobilité durable dès l'enfance, et les employeurs, car le déplacement pendulaire est un déplacement routinier sur lequel il est plus facile d'agir et qui a une empreinte substantielle
  - > les usagers cibles en matière de de sécurité et d'écoconduite (pour une conduite moins polluante) : les conducteurs professionnels et les cyclistes et usagers d'Engins de déplacement personnel motorisé (EDPM) : trottinettes, gyropodes, gyroroues…
- **Poursuivre la mise en œuvre des mesures pour accompagner l'essor du vélo :**
  - > des services : stationnement sécurisé, jalonnement cyclable
  - > de l'accompagnement : solutions pour l'acquisition de vélos, communication par le biais d'évènements,…



⊙ Orientation D4 : Encadrer la mise en œuvre du PDM en définissant un nouveau cadre de gouvernance de la mobilité

Le PDM définit des orientations. Une gouvernance dédiée sera nécessaire pour les suivre, en tenant compte des imprévus ou de nouvelles données d'entrée qui pourraient survenir. Dès lors que le cadre est clair et que l'échange est instauré, l'adaptation peut se faire sans problèmes. Quatre actions majeures sont identifiées :

- **L'articulation avec la planification urbaine** : Il s'agit d'intégrer la mobilité comme composante structurante du projet urbain, et réciproquement, de faire du projet urbain un levier d'efficacité pour les politiques de mobilité, par une gouvernance intégrée et l'appui sur des outils SIG (Systèmes d'Informations Géographiques)
- **Les instances d'échange** : elles sont indispensables pour articuler les projets thématiques et territoriaux
- **De nouvelles sources de financement** : elles doivent permettre d'assurer les investissements nécessaires au projet, mais aussi et surtout de couvrir les coûts de fonctionnement, qui constituent souvent le maillon faible.
- **Le suivi de la mise en œuvre du PDM** : en s'appuyant sur les nouvelles technologies (collecte, centralisation, traitement de données, prévision des tendances), il s'agira de contrôler sur la période des 10 ans les écarts avec le plan d'actions, afin de rester sur la ligne d'orientation fixée par le PDM.

Plan De Mobilité 2025-2035



5. LES EFFETS ATTENDUS DU PDM

5.1. REPONSE DU PDM AUX 5 OBJECTIFS

Les effets du PDM sont évalués selon les cinq objectifs énoncés :



L'évaluation du projet de PDM démontre une **forte évolution des solutions de mobilité alternative, avec une hausse importante du niveau de service des transports collectifs et une place renforcée des mobilités actives**. Les effets sur l'environnement et la santé sont très sensibles :

- **Les objectifs de réduction de polluants des documents supérieurs sont largement dépassés pour les oxydes d'azote** et quasiment atteints pour les particules fines
- **Les objectifs du Sraddet en matière de baisse des émissions de gaz à effet de serre sont presque atteints** (baisse de 25% pour un objectif de 30,5% à 2035).

5.2. SYNTHESE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES 39 ACTIONS

ORIENTATIONS	N°	ACTIONS	ÉVALUATION DES IMPACTS POTENTIELS DES ACTIONS DU PDM SUR LES THEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES								
			Energie / GES	Air	Bruit	Santé	Risques techno-logiques	Milieu physique	Milieu naturel	Patrimoine paysage tourisme	Artificialisation des sols
A1 - Développer un réseau de transports collectifs attractif à l'échelle du bassin de vie	1	Renforcer l'offre de service ferroviaire									
	2	Structurer le réseau routier ZOU! autour de lignes fortes									
	3	Expérimenter des lignes de covoiturage									
A2 - Renforcer le réseau de TC urbain à l'échelle métropolitaine	4	Renforcer le niveau de service des LHNS									
	5	Améliorer la performance des LHNS									
	6	Améliorer la desserte des polarités économiques									
	7	Optimiser l'offre de transports collectifs urbains									
A3 - Organiser l'intermodalité	8	Organiser les PEM et leur rabattement par les modes alternatifs									
	9	Développer les Parkings-Relais									
	10	Faciliter l'itinéraire voyageur									
B1 - Aménager l'espace public au profit des mobilités actives	11	Définir un guide référentiel d'aménagement									
	12	Aménager les axes et carrefours structurants									
	13	Développer et hiérarchiser le réseau cyclable									
B2 - Organiser le stationnement	14	Adapter la stratégie de stationnement métropolitaine valorisant les parkings en ouvrage et les P+R									
	15	Réaffecter progressivement l'offre de stationnement sur voirie à d'autres usages									
	16	Maitriser l'offre de stationnement privée									
B3 - Réguler la circulation routière	17	Valoriser, fluidifier et sécuriser le réseau autoroutier									
	18	Mailler le réseau routier métropolitain									
	19	Réorganiser la circulation pour réduire les flux dans les cœurs de ville									
	20	Développer les zones apaisées									
C1 - Organiser l'accès aux sites touristiques	21	Réguler l'accès aux sites touristiques par le stationnement									
	22	Améliorer la desserte des sites touristiques									
C2 - Organiser la mobilité touristique	23	Mettre en adéquation l'offre et la demande touristique									
	24	Accompagner les touristes dans leurs changements de pratiques									
C3 - Gérer les pics de mobilité liés aux événements	25	Anticiper les pics de demande événementiels									
	26	Accompagner la mobilité événementielle									
D1 - - Favoriser l'émergence des mobilités décarbonées et partagées	27	Développer la mobilité partagée									
	28	Poursuivre la transition énergétique des véhicules									
D2 - Construire un réseau de transport de marchandises plus efficace	29	Engager les réflexions sur l'organisation de la logistique urbaine à l'échelle métropolitaine									
	30	Organiser les livraisons en centres-villes									
D3 - Accompagner le changement de pratiques en matière de mobilité	31	Déployer un Compagnon Numérique de Mobilité (MaaS métropolitain)									
	32	Développer la communication en allant au devant de l'usager									
	33	Accompagner les entreprises									
	34	Sensibiliser les usagers à une mobilité plus citoyenne	*Incitation à l'écoconduite*	*Incitation à l'écoconduite*	*Incitation à l'écoconduite*	*Incitation à l'écoconduite*					
	35	Accompagner l'essor du vélo									
	36	Coordonner le projet urbain et la mobilité									
D4 - Encadrer la mise en œuvre du PDM avec un dispositif renforcé de gouvernance de la mobilité	37	Élargir le champ des participants aux réflexions pour une meilleure collaboration et acceptation									
	38	Envisager de nouvelles sources de financement									
	39	S'appuyer sur les outils numériques pour garantir le suivi de la mise en œuvre du PDM									

Impact positif	Impact potentiellement positif, ou légèrement positif	Impact positif dans certains cas, et négatif dans d'autres *	Impact négatif	Impact non qualifiable**	NC

** (ex : à différents horizons temporels, à différents endroits ou à différentes échelles spatiales)*

*** (manque d'information à ce stade)*

5.3. MESURES D'ATTENUATION ET INDICATEURS DE SUIVI DU PDM

Le présent PDM est constitué d'un plan d'actions qui, en lui-même, constitue une mesure environnementale, dans le sens où le PDM a une incidence positive sur les émissions de GES, l'air, le bruit, et les consommations énergétiques, à l'échelle du territoire. D'autres mesures d'atténuation seront mises en œuvre en faveur de l'environnement. Le PDM prévoit des indicateurs pour suivre la mise en place des actions du PDM et leurs effets sur les mobilités.

MESURES D'ATTÉNUATION ET INDICATEURS DE SUIVI DU PDM		
Thème	**Mesures d'atténuation**	**Indicateurs de suivi**
Consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre (GES)	De nombreuses actions du PDM visent à réduire les déplacements en voitures au profit d'autres modes (TC ou modes actifs), ainsi que des actions qui participent au développement du covoiturage (et dans une moindre mesure, l'autopartage), et enfin des actions qui participent à l'amélioration technologique des véhicules (développement des bornes IRVE, renouvellement de la flotte des services de transport). Ces actions sont des mesures prises par le PDM qui participent à réduire les consommations d'énergie et des émissions de GES, et donc à limiter la contribution du territoire au dérèglement climatique. Aucune mesure complémentaire n'est nécessaire.	Suivi annuel des estimations des émissions de GES liées aux transports routiers, par mode et par kilomètre parcouru Réalisation d'une nouvelle enquête ménage – déplacements (EMD)
Nuisances sonores	De manière globale à l'échelle du territoire, les actions du PDM sont des mesures qui participent à réduire les flux routiers et également les émissions sonores. Néanmoins, les flux de déplacements sont redirigés, et peuvent induire à une augmentation des émissions sonores ponctuellement, sur certains axes de déplacement. Toutes les actions qui participent au développement des transports en commun (routier et ferroviaire) réduisent de manière globales les émissions sonores dans les centres urbains. Néanmoins, ils concentrent les nuisances autour de certains grands axes de transport, des pôles d'échanges multimodaux, ainsi que des parkings relais. Des mesures complémentaires pourront être mises en place dans le cadre de futurs projets, selon leur nature et leurs caractéristiques.	Mesures de bruit ponctuelles « avant/après », dans le cadre de futurs projets : • à proximité des zones apaisées ; • en centre-ville ; • à proximité des carrefours structurants réaménagés. Suivi quinquennal de l'évolution des zones calmes du PPBE Suivi quinquennal de l'exposition de la population impactée par les dépassements de seuils règlementaires (PPBE)
Qualité de l'air	Les actions du PDM sont des mesures qui participent à réduire les flux routiers et également les émissions de polluants (réduction de la voiture, zones apaisées, amélioration technologique des véhicules, etc.). Les mesures d'atténuation suivantes seront mises en place : • Limiter les émissions de poussières et nuisances sonores liées aux travaux ; • Évaluer les impacts des projets et le risque d'exposition de nouvelle population ; • Suivre la qualité de l'air et les niveaux de bruit à proximité des axes modifiés.	Suivi annuel de l'estimation des émissions de PM (10 et 2,5), Nox et O_3 issus du transport Suivi annuel du nombre d'habitants exposés au dépassement des valeurs limites réglementaires et des lignes directrices de l'OMS Mesures ponctuelles (comparaison avant / après) réalisées dans le cadre de futurs projets.
Artificialisation des espaces naturels et agricoles	• Étudier la requalification des réserves foncières disponibles (friches, logements, …), privilégier le développement de voies ou bâtiments sur les espaces à faible enjeu écologique, agricole ou public • Limiter l'étalement urbain en mettant en œuvre les documents de planification spatiale ; • Intégrer les aménagements futurs aux documents d'urbanisme.	% de surface occupée par des infrastructures de mobilité (par analyse d'occupation des sols) Quantité d'espaces non artificialisés consommée par les projets soumis à étude d'impact

	MESURES D'ATTÉNUATION ET INDICATEURS DE SUIVI DU PDM	
Thème	**Mesures d'atténuation**	**Indicateurs de suivi**
Biodiversité	Dans le cadre de certains projets et aménagements à venir, des mesures seront mises en place pour : • Passages d'écologues compétents une fois l'obtention des projets définitifs et définition de nouvelles mesures appropriées aux résultats ; • Évitement un maximum des habitats d'espèces protégées et menacées ; • Balisage des habitats d'espèces protégées et menacées ; • Adaptation des périodes de travaux ; etc. • Actions de prise en compte de la biodiversité dans les travaux d'aménagement liés à la mobilité : éclairage respectant la trame noire, intervention d'un écologue, pré-diagnostic écologique…	Au rythme des futurs projets : Actions de prise en compte de la biodiversité dans les travaux d'aménagement liés à la mobilité : éclairage respectant la trame noire, intervention d'un écologue, pré-diagnostic écologique… Suivi d'indicateurs de prise en compte de la biodiversité sur les travaux d'aménagement liés à la mobilité (parkings P+R, voies bus, voies cyclables…) : Coefficient de pleine terre, surface imperméabilisée, arbres plantés ou supprimés.
Patrimoine, tourisme et paysage	Dans le cadre de certains projets et aménagements à venir, des mesures seront mises en place pour : • Garantir une meilleure connexion entre les zones résidentielles et les zones touristiques • Valoriser les parcours touristiques piétons dans les cœurs de ville ; • Valoriser et se réapproprier l'espace public ; développer la « nature en ville » ; • Créer une offre adaptée à la demande touristique ; • Développer et mettre en valeur un tourisme durable ; • Éviter le stationnement anarchique près ou dans les espaces naturels remarquables ; • Préserver les sites naturels très fréquentés et éviter une sur fréquentation ; • Déployer des boucles de cyclotourisme et de déambulation piétonne.	
Milieu physique – Ressource en eau et risques naturels	Dans le cadre de certains projets et aménagements à venir, des mesures seront mises en place pour : • Éviter les enjeux relatifs à la ressource en eau et les franchissements de cours d'eau ; • Préserver les zones humides ; • Mesures en phase de chantier visant à éviter toute pollution accidentelle ; • Mise en place de chartes de faibles nuisances dans le cadre des travaux à réaliser ; • Privilégier au maximum les surfaces déjà anthropisées. • Profiter des projets de requalification pour améliorer la gestion des eaux ; • Poursuivre les études relatives au recul du trait de côte. La réalisation des projets sera l'opportunité d'améliorer la gestion actuelle des eaux pluviales.	Suivi quinquennal de la quantité de charges polluantes émises (SDAGE)
Risques technologiques Accidentologie (en lien avec les effets sur la santé)	Les actions du PDM auront des incidences positives (sécurisation des déplacements, renforcement de l'accessibilité, organisation du transport de marchandises, réduction du risque incendie). Aucune mesure d'atténuation n'est prévue.	Suivi quinquennal de l'évolution de l'exposition aux risques majeurs : linéaire de voies exposées aux risques inondation et incendies (risques naturels majeurs) ; linéaire de voies situées autour de sites SEVESO Suivi annuel de l'évolution de l'accidentologie routière

Plan De Mobilité 2025>2035



6. LE DISPOSITIF DE MISE EN ŒUVRE

6.1. L'EVALUATION FINANCIERE

L'évaluation financière du PDM 2035 projette un montant de 2,512 Mds €, répartis de la manière suivante :

		Budget investissement (en K€)	Budget fonctionnement sur 10 ans (en K€)	Budget global (en K€)
Axe A Donner au transport collectif le pouvoir de concurrencer l'autosolisme	A1 - Développer un réseau de transports collectifs attractif à l'échelle du bassin de vie	66 150	465 563	**531 713**
	A2 - Renforcer le réseau de TC urbain à l'échelle métropolitaine	468 800	878 280	**1 347 080**
	A3 - Organiser l'intermodalité	67 850	0	**67 850**
Axe B Faire évoluer le partage de l'espace public en mettant les mobilités actives au cœur des aménagements	B1 - Aménager l'espace public au profit des mobilités actives	164 000	350	**164 350**
	B2 - Organiser le stationnement	3 500	25 000	**28 500**
	B3 - Réguler la circulation routière	182 700	0	**182 700**
Axe C Organiser les mobilités touristiques et événementielles	C1 - Organiser l'accès aux sites touristiques	10 550	0	**10 550**
	C2 - Organiser la mobilité touristique	850	1 250	**2 100**
	C3 - Gérer les pics de mobilité liés aux événements	100	3 500	**3 600**
Axe D Accompagner les mutations par un écosystème des mobilités	D1 - Favoriser l'émergence des mobilités décarbonées et partagées	158 700	0	**158 700**
	D2 - Organiser des transports de marchandises plus efficace	1 600	350	**1 950**
	D3 - Accompagner le changement de pratiques en matière de mobilité	2 410	7 750	**10 160**
	D4 - Encadrer la mise en œuvre du PDM avec un dispositif renforcé de gouvernance de la mobilité	650	2 025	**2 675**
		1 127 860	**1 384 068**	**2 511 928**

6.2. LES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE

Au-delà du contenu du projet exposé dans le plan d'actions et des ambitions qu'il vise à atteindre, la plus-value du PDM résidera dans sa capacité à organiser les bonnes conditions qui garantiront sa mise en œuvre. Les outils engagés constituent en ce sens les bases du « dispositif PDM » en tant que processus durable de réflexion et d'action.

Les documents à réaliser et les instances à mettre en place après l'approbation du PDM sont de trois types :

⊙ Les documents de programmation et cadrage

Il s'agit des schémas d'ensemble et guides permettant d'approfondir certains sujets techniques et d'évoluer vers un projet plus opérationnel :

- Le schéma cyclable, qui devra définir la hiérarchisation du réseau et ses caractéristiques, les aménagements et leur typologie, les services associés (jalonnement, stationnement, accompagnement…), le phasage de mise en œuvre
- Le schéma directeur des PEM qui devra définir la localisation, la hiérarchisation, les caractéristiques et services associés, en cohérence avec le PDM et avec le projet d'évolution des réseaux de transports collectifs dans son état d'avancement
- Le dossier de synthèse SERM ou tout document ultérieur, définissant l'articulation des mobilités à une échelle supra-métropolitaine
- Le guide référentiel d'aménagement, qui devra donner des bons et mauvais exemples de pratiques pour tout sujet en lien avec l'aménagement (profils, matériaux, traitement de carrefours, prise en compte des piétons, des cycles…).

⊙ Les outils de suivi et d'aide à la décision

Il s'agit des outils qui permettront le suivi et l'évaluation du projet, et alimenteront les travaux des différentes instances de suivi du PDM :

- La Plateforme Métropolitaine des Données (PMD), rassemblant sous une même base l'ensemble des outils et données Mobilité
- Le SIG partagé entre les directions en charge de la mobilité et de la planification urbaine, qui rassemblera les données et projets des deux entités
- Le Jumeau Numérique (Observatoire Temps Réel des Mobilités) mis en place par TPM pour visualiser / analyser en temps réel les données mobilité tous modes
- Le modèle multimodal de trafic, à tenir à jour, pour permettre les projections de trafic à moyen / long terme.

⊙ Les instances de mise en œuvre

Elles ont pour but d'approfondir certains sujets traités dans le PDM ou de garantir la cohérence entre les décisions et projets pris à certains niveaux avec le projet global de PDM :

- Le Comité Technique du suivi du PDM
- Le Comité du Bassin de Mobilité
- Le groupe de travail sur les marchandises et la logistique urbaine
- Le comité de coordination « projet urbain / mobilité »