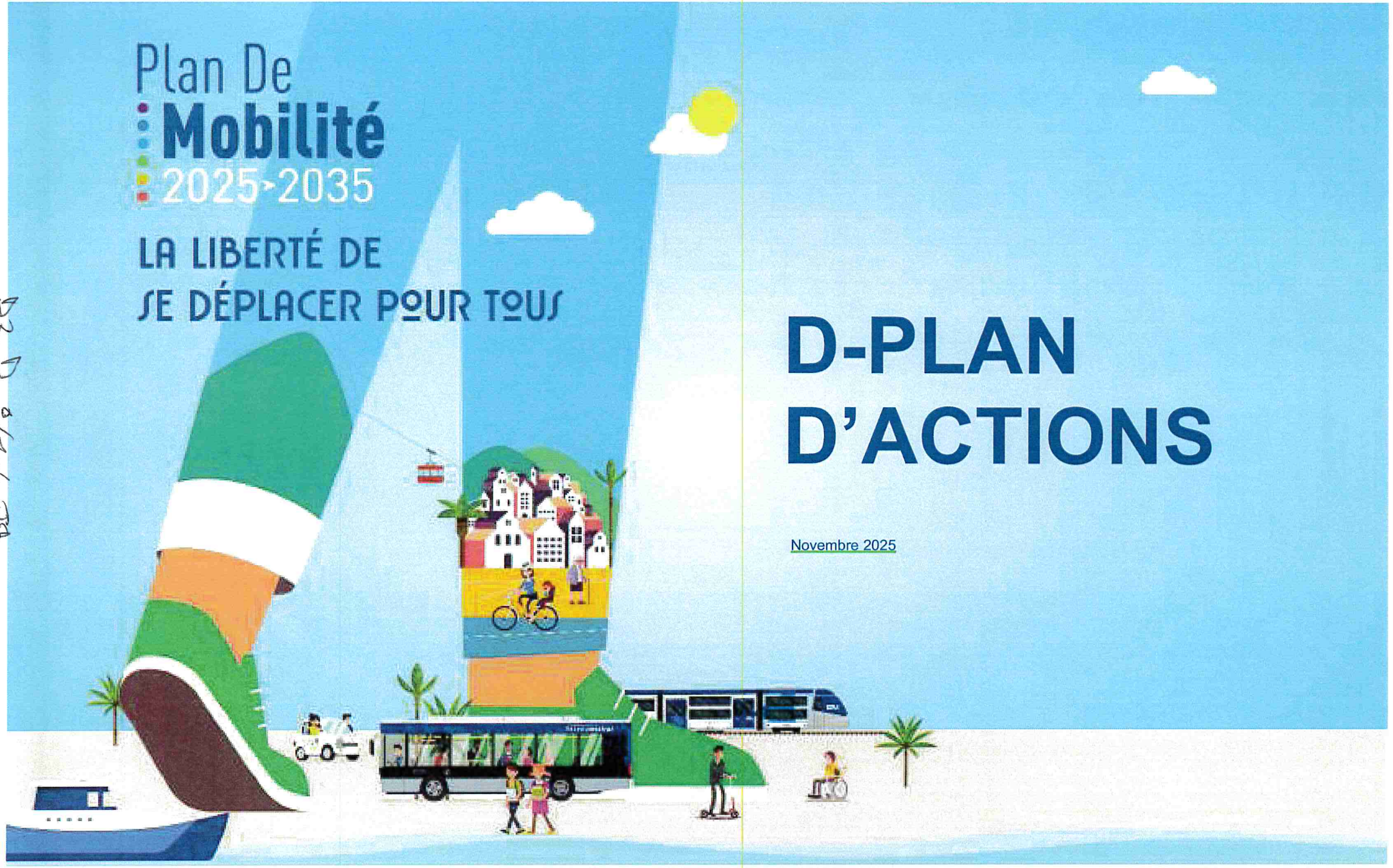
Plan De
Mobilité
2025-2035

LA LIBERTÉ DE
SE DÉPLACER POUR TOUS



D-PLAN D'ACTIONS

Novembre 2025

Métropole
Toulon Provence
Méditerranée

ASA 00/305 D2 D

TABLE DES MATIERES

1. Le contexte prospectif 4

1.1. la vision prospective de la demande 5
1.1.1. Un besoin de mobilité en fléchissement mais toujours en croissance 5
1.1.2. Une densification urbaine qui se confirme 6
1.1.3. Une mobilité de plus en plus vertueuse : une tendance à accélérer 8
1.2. la vision prospective de l'offre : les projets 9
1.2.1. Des projets réalisés depuis l'établissement du diagnostic 9
1.2.2. Des projets structurants bien engagés, qui s'articulent parfaitement avec le PDM 10

2. Cadrage des ambitions du PDM 12

2.1. les objectifs du PDM 13
2.1.1. Renforcer la cohésion sociale en permettant à chacun de se déplacer en sécurité sur tout le territoire 14
2.1.2. Réduire l'empreinte environnementale et l'impact sur la santé de la mobilité 15
2.1.3. Evoluer vers une ville du quart d'heure, avec un rééquilibrage de l'espace public résilient 16
2.1.4. Favoriser la cohabitation / coexistence des mobilités touristiques et du quotidien 17
2.1.5. Garantir la recevabilité juridique et la faisabilité / pérenité du PDM 18
2.2. Les ambitions du PDM 19
2.2.1. Les scénarios étudiés 19
2.2.2. Les parts modales cibles 21

3. La stratégie 22

3.1. Axe A : Donner au transport collectif le pouvoir de concurrencer l'autosolisme 24
3.1.1. Orientation A1 : Développer un réseau de transports collectifs attractif à l'échelle du bassin de vie 25
3.1.2. Orientation A2 : Renforcer le réseau de transports collectifs urbain à l'échelle métropolitaine 29
3.1.3. Orientation A3 : organiser l'intermodalité 32
3.2. Axe B : Faire évoluer le partage de l'espace public en mettant les mobilités actives au cœur des aménagements 37
3.2.1. Orientation B1 : Aménager l'espace public au profit des mobilités actives 37

D2 D 1/206 CD

3.2.2. Orientation B2 : Organiser le stationnement 40
3.2.3. Orientation B3 : Réguler la circulation routière 42
3.3. Axe C : Organiser les mobilités touristiques et événementielles 45
3.3.1. Orientation C1 : Organiser l'accès aux sites touristiques 45
3.3.2. Orientation C2 : Organiser la mobilité touristique 48
3.3.3. Orientation C3 : Gérer les pics de mobilité liés aux évènements 49
3.4. Axe D : Accompagner les mutations par un écosystème des mobilités 50
3.4.1. Orientation D1 : Favoriser l'émergence des mobilités décarbonées et partagées 51
3.4.2. Orientation D2 : Organiser des transports de marchandises plus efficaces 52
3.4.3. Orientation D3 : Accompagner le changement de pratiques en matière de mobilité 53
3.4.4. Orientation D4 : Encadrer la mise en oeuvre du PDM en définissant un nouveau cadre de gouvernance de la mobilité 55

4. Le plan d'actions 58

4.1. Axe A : Donner au transport collectif le pouvoir de concurrencer l'autosolisme 59
4.2. Axe B : Remettre les mobilités actives au cœur des espaces publics et faire évoluer les équilibres avec la voiture 70
4.3. Axe C : Organiser les mobilités touristiques et événementielles 81
4.4. Axe D : Accompagner les mutations par un écosystème des mobilités 88

5. Le compte déplacements 102

TABLE DES ILLUSTRATIONS

TABLE DES FIGURES :

Figure 1 – Prévisions Omphale de croissance de la population du Var entre 2013 et 2050 5
Figure 2 – Distances journalières parcourues selon l'âge (source : EMC2) 6
Figure 3 - Croissance communale de la population entre 2015 et 2038 7
Figure 4 – Parts modales passées et prospectives 8
Figure 5 – Photomontage du projet de halte routière sur A57 de Sainte-Musse 9
Figure 6 – Tracé et arrêts de la ligne de covoiturage sur l'axe Cuers / Toulon 9
Figure 7 - Les objectifs du PDM 13
Figure 8 – Zone de stationnement et petit train sur la route du Sel, à Hyères : la progressive activation du report modal 17
Figure 9 - Versement Mobilité par habitant sur quelques métropoles de taille comparable 18
Figure 10 – Analyse multicritères des scénarios étudiés dans le cadre de la démarche PDM 20
Figure 11 - Parts modales actuelles et cibles des déplacements en lien avec la Métropole 21
Figure 12 - Lignes périurbaines structurantes : offre cible en périodes de pointe 27
Figure 13 – Lignes périurbaines structurantes : offre cible en périodes creuses 28
Figure 14 – Hiérarchisation du réseau de transports collectifs urbain 30
Figure 15 – Cartographie et hiérarchisation des parkings-relais 35
Figure 16 – Cartographie des aménagements cyclables 39
Figure 17 – Cartographie des compléments de maillage routier et réaménagements 43
Figure 18 - Identification des lignes touristiques au sein du réseau de transport urbain 47
Figure 19 - Répartition des budgets investissement et fonctionnement 103
Figure 20 - Répartition du budget par axe du PDM 103

Plan De Mobilité 2025-2035



1. LE CONTEXTE PROSPECTIF

D2 D 4/104 JCD

1.1. LA VISION PROSPECTIVE DE LA DEMANDE

1.1.1. UN BESOIN DE MOBILITE EN FLECHISSEMENT MAIS TOUJOURS EN CROISSANCE

La population de la Métropole est actuellement en hausse, due à des apports migratoires, le solde naturel étant négatif. Cette tendance devrait se poursuivre à minima jusqu'en 2050 sur l'ensemble du Var, où les projections Omphale de l'INSEE affichent une croissance de 10% entre 2013 et 2050. A l'échelle du territoire métropolitain, cette croissance montre un certain fléchissement, quantifiable par la croissance de population annuelle estimée :

- +0,59%/an entre 2020 et 2029
- +0,36%/an entre 2029 et 2038
- +0,25%/an entre 2038 et 2050

Ainsi, la croissance démographique sur le territoire métropolitain est estimée à +7,7% entre l'état de référence du diagnostic 2022 et l'horizon 2035 du PDM.

Cette croissance s'accompagne d'un vieillissement de la population : le nombre d'actifs (20 ans – 64 ans) va diminuer et celui des plus de 65 ans devrait connaître une hausse importante (Audat et Insee).

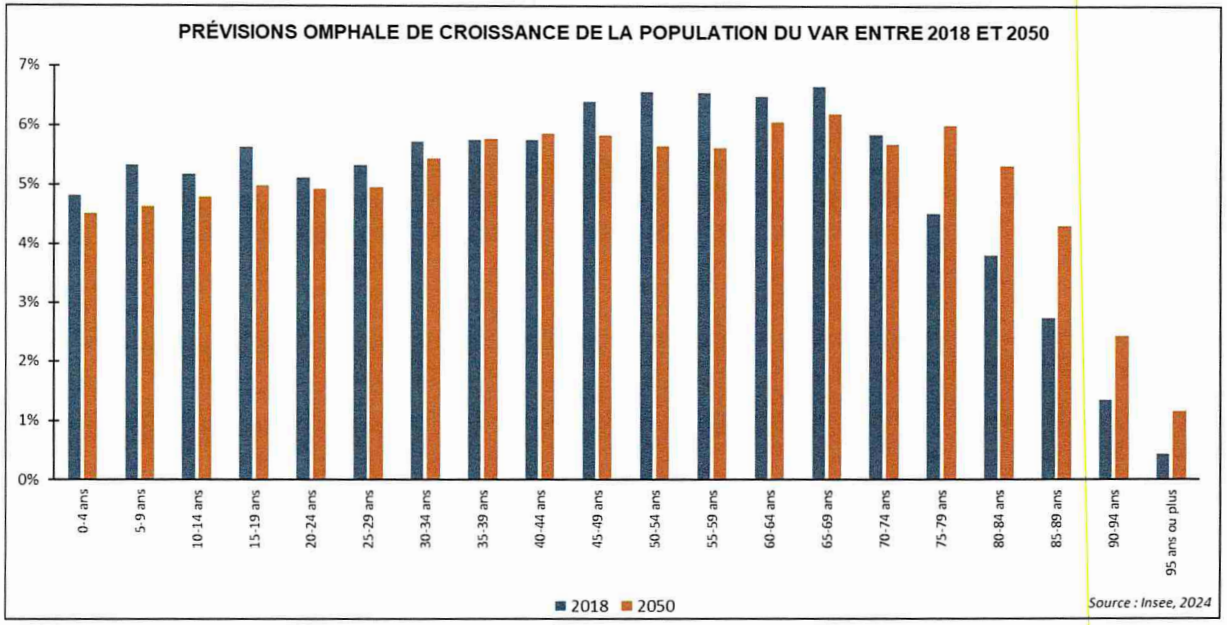


Figure 1 – Prévisions Omphale de croissance de la population du Var entre 2013 et 2050

Ce vieillissement de la population a un impact quantitatif et qualitatif sur la mobilité. Comme en atteste le graphe ci-joint, les seniors se déplacent moins que les jeunes et actifs, le pic de demande étant atteint entre 35 et 50 ans.

Cela explique probablement en partie la réduction de la mobilité des métropolitains ces dernières années, et cette baisse va donc continuer sur les prochaines décennies.

L'impact du vieillissement de la population sur la mobilité pour les 10 prochaines années est estimé à un fléchissement de l'ordre de 20% de la croissance du besoin. Ainsi le besoin de mobilité d'ici 2035 pourrait-il croître de 6,2% pour une croissance démographique de 7,7%/

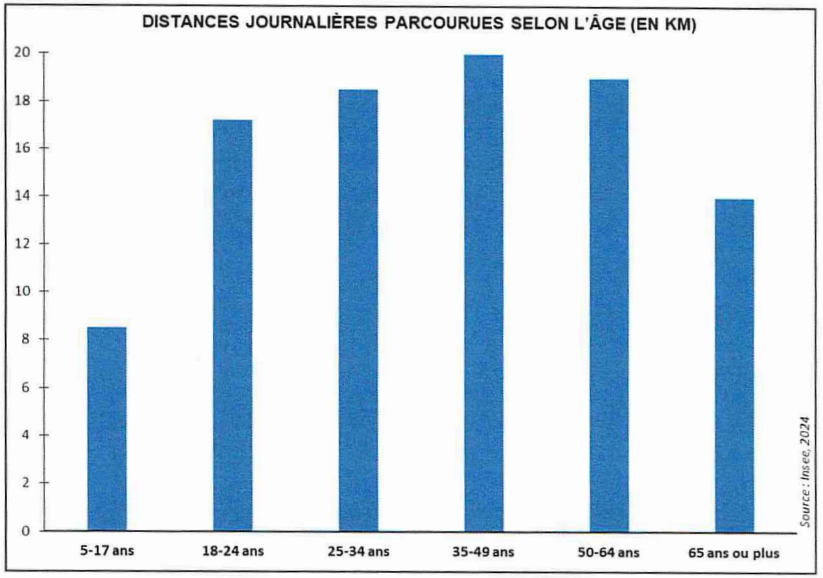


Figure 2 – Distances journalières parcourues selon l'âge (source : EMC2)

1.1.2. UNE DENSIFICATION URBAINE QUI SE CONFIRME

Toulon Provence Méditerranée se distingue de beaucoup de métropoles françaises, touchées par la périurbanisation, par la densification de sa ville centre : sur la période 2015-2020, Toulon a connu une croissance démographique de 12'180 habitants, pour 13'600 à l'échelle globale de la métropole (certaines communes ayant perdu de la population), soit 90% de la croissance. C'est une véritable force, qui va dans le sens d'une meilleure gestion des mobilités et dans le sens des préconisations du SCoT.
Sur le territoire, quatre tendances principales se dessinent :

- Toulon se distingue effectivement par sa très forte croissance de population, même si elle s'infléchit. La commune centre devrait porter 61% de la croissance démographique de la métropole sur la période 2020-2035 ;
- Les communes de la Crau, la Valette-du-Var et Six-Fours-les-plages connaîtront une croissance modérée à forte, de l'ordre de 3'000 habitants supplémentaires chacune, soit une hausse entre 9% et 20% ;
- Les communes de la Seyne-sur-Mer, Hyères et Carqueiranne connaîtront une stabilisation sur les prochaines années, après une certaine baisse entre 2015 et 2020 ;
- Les communes du Pradet, Saint- Mandrier-sur-Mer et le Revest-les-Eaux, plus petites, connaîtront une croissance qui restera négligeable à l'échelle métropolitaine.

D2 D 6/204 FCJ

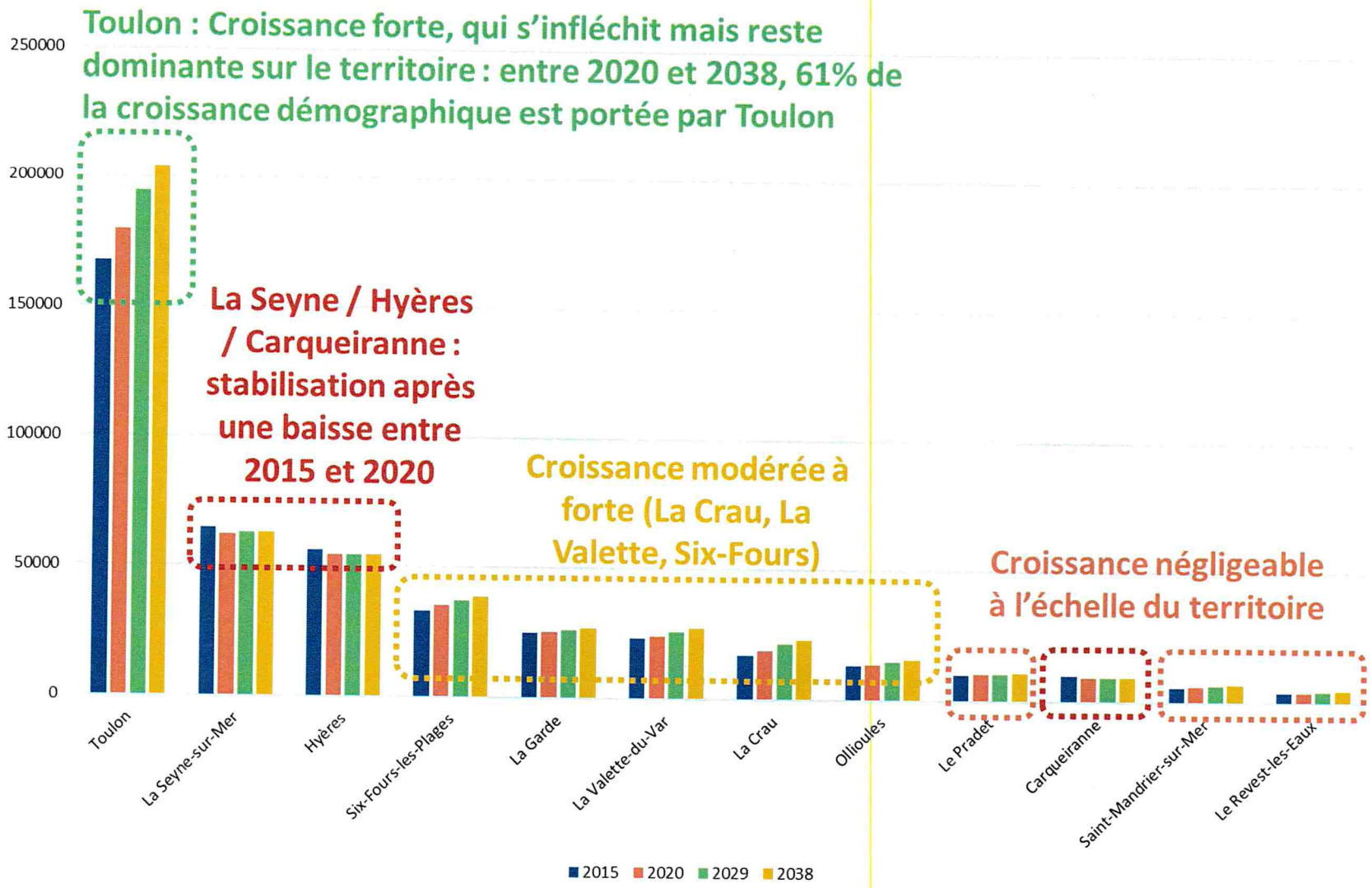


Figure 3 - Croissance communale de la population entre 2015 et 2038

1.1.3. UNE MOBILITE DE PLUS EN PLUS VERTUEUSE : UNE TENDANCE A ACCELERER

Sur les dernières années, les comportements de mobilité ont largement évolué sur le territoire métropolitain. La mobilité (nombre de déplacements quotidiens par habitant) s'est nettement tassée, en lien avec les facteurs cumulés d'émergence du télétravail, de développement de l'achat par correspondance et de vieillissement de la population notamment. En parallèle les mobilités actives ont connu un essor, encore timide pour le vélo, passé de 1,5% à 2,5% de part modale, mais nettement plus substantiel pour la marche à pied. En 2022, les mobilités actives avaient ainsi déjà dépassé de 1 point les objectifs de part modale visés par le PDU 2015-2025.

Les transports collectifs ont connu une croissance plus timide, passant de 6% à 7%.

Si cette tendance est positive et témoigne d'une bonne dynamique, une extrapolation au fil de l'eau à l'horizon 2030 permet de démontrer qu'elle est toutefois insuffisante pour atteindre les objectifs du SRCAE. En effet, l'urgence climatique est de plus en plus prégnante et les exigences réglementaires de plus en plus fortes, nécessitant d'infléchir la courbe pour accélérer le report modal.

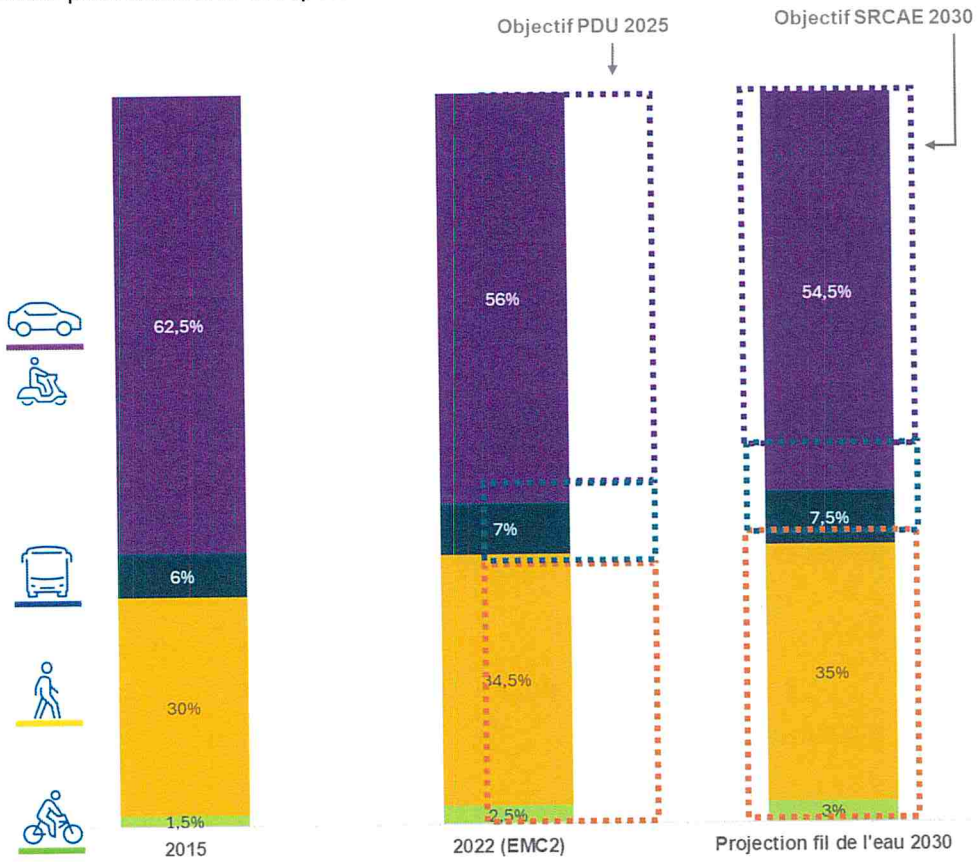


Figure 4 – Parts modales passées et prospectives

1.2. LA VISION PROSPECTIVE DE L'OFFRE : LES PROJETS

1.2.1. DES PROJETS REALISES DEPUIS L'ETABLISSEMENT DU DIAGNOSTIC

1.2.1.1. L'ELARGISSEMENT DE L'A57

L'élargissement à 2×3 voies de la section qui s'étend de la sortie du tunnel de Toulon jusqu'à la bifurcation A57/A570 (6,75 km de longueur, comprenant 5 échangeurs) a été mis en service au 1er trimestre 2025. Il intègre le réaménagement de plusieurs échangeurs ainsi que l'aménagement d'une bande d'arrêt d'urgence pour accueillir les transports collectifs en situation de saturation, augmentant substantiellement le linéaire de site propre du réseau Mistral (actuellement 7km de site propre).

Un arrêt sur autoroute a été installé au niveau de la halte ferroviaire Sainte-Musse. Il est équipé d'informations temps réel du réseau Mistral, des cars ZOU et des TER, ainsi que de vidéoprotection et vidéo-verbalisation.



Figure 5 – Photomontage du projet de halte routière sur A57 de Sainte-Musse

1.2.1.2. LA LIGNE DE COVOITURAGE CUERS / TOULON

Une ligne de covoiturage spontané (sans réservation préalable) entre Cuers et Toulon a été mise en œuvre à l'été 2025. Desservant 7 communes, elle comprend 18 arrêts dont 8 au sein de TPM. Ce nouveau mode vise à offrir à l'usager une offre de mobilité à haut niveau de service pour un coût réduit pour la collectivité. Grâce à l'application, les conducteurs inscrits au service signalent en temps réel leur trajet aux passagers de la ligne qui vont dans la même direction, et les récupèrent spontanément aux arrêts. Les conducteurs sont rétribués pour ce service et les passagers, après une période de lancement gratuite paieront le prix d'un titre Zou !. Une garantie départ à certaines périodes sécurise le trajet pour le passager.

On estime que 95% des voyages concerneraient le territoire de TPM dont 50% des trajets réalisés en interne, soit entre 1 000 trajets et 2 500 trajets par semaine au bout de trois années de service.



Figure 6 – Tracé et arrêts de la ligne de covoiturage sur l'axe Cuers / Toulon

1.2.2. DES PROJETS STRUCTURANTS BIEN ENGAGES, QUI S'ARTICULENT PARFAITEMENT AVEC LE PDM

1.2.2.1. LE SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN ET LA NAVETTE TOULONNAISE

Le gouvernement a retenu en 2018 le principe de réalisation d'une navette toulonnaise dans le cadre de la phase 1 du projet Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur (LNPCA). Ce projet de navette consiste à créer des services, avec une fréquence à la 1/2h en périodes de pointe, entre les gares de Saint-Cyr à l'Ouest et Carnoules à l'Est. L'offre diamétrale permettant de connecter les gares Est et Ouest du territoire augmenterait donc de manière importante, et viendrait en complément de la ligne de Hyères, pour laquelle l'offre n'évoluerait pas. Les améliorations les plus significative sont sur les tronçons Toulon / Ollioules (projet : 6 ou 8 trains/h) et sur Ollioules / la Pauline (passage de 20 trains par jour soit en moyenne 1 train par heure à 4 trains par heure). La gare de la Pauline passerait par exemple de 62 à 84 trains par jour, et sa fréquentation de 900 voyageurs par jour ouvré à 1'200 voyageurs en 2035 soit +33%.

Ce projet est identifié pour le moyen terme (2030-2032).

En parallèle, l'Etat a lancé les réflexions sur les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM). Le SERM de l'aire toulonnaise a ainsi été labellisé en juillet 2024. Les travaux de co-construction entre les partenaires se déroulent sur l'année 2025, avec un objectif d'obtenir le statut de SERM en 2026. Ce projet vient se baser sur le projet de navette toulonnaise pour l'étoffer par des services ferroviaires additionnels, par la mise en œuvre de lignes routières complémentaires (car express, covoiturage, axes cyclables) visant à compléter la desserte du territoire, et par l'articulation des modes autour des PEM, avec un objectif de renforcer leur rôle au cœur de l'armature urbaine.

Ces projets transcendent donc les limites territoriales et s'articulent parfaitement avec le PDM, en permettant de répondre aux besoins de mobilité de plus longue distance, dont l'empreinte sur l'aire métropolitaine n'est pas neutre.

1.2.2.2. LES EVOLUTIONS DE PEM

En lien avec le projet de renfort d'offre ferroviaire, des projets de pôles d'échanges multimodaux sont en cours d'étude ou de travaux.

Le projet de PEM à Hyères propose une desserte multimodale améliorée grâce à la mise en place d'un dépose-minute de 8 places, de 5 places de taxis et d'une gare routière avec une capacité de 9 quais, ce qui permettra aux usagers d'attendre les bus à l'abri, ainsi qu'un parking aérien mutualisé de 560 places (contre 300 actuellement). Un local vélo sécurisé sera présent au sein du parking silo constitué de 3 places dédiées aux vélos spéciaux, 56 places en double-rack, un point d'auto-réparation et casiers. Outre sa fonction relais pour les usagers des transports, il permettra également aux riverains et usagers du quartier de stationner avec des préférences de tarif.

Le projet de PEM de la Pauline propose l'aménagement d'un dépose minute et un parking végétalisé de 140 places. Cette gare s'ouvrira de l'autre côté sur la zone d'activité de l'est toulonnais et sur le pôle universitaire de La Garde. Des trottoirs élargis et une piste cyclable sont prévus pour desservir la gare sur sa face Ouest. C'est également de ce côté-là que s'installera, parallèlement à la plateforme ferroviaire, une gare routière desservie par un site propre bus. Ce PEM présente un réel potentiel pour renforcer le rôle de la gare, dont la zone de chalandise pourrait s'élargir considérablement à la zone économique et universitaire de La Valette-du-Var.

1.2.2.3. LE TCSP

Le projet vise à améliorer la qualité globale du réseau de transport en commun, afin de le rendre encore plus efficace et donc plus attractif, notamment grâce à un niveau de service renforcé :

- Site propre
- Priorité aux feux et dans les carrefours
- Fréquence élevée et amplitude horaire élargie
- Régularité renforcée
- Véhicules propres de dernière génération et parfaite accessibilité PMR
- Information dynamique en stations

Son tracé se déroule sur 28km en reliant la Seyne-sur-Mer et le Technopôle de la Mer d'Ollioules à l'Ouest, à la Garde à l'Est, en passant par les communes de Toulon et la Valette-du-Var. Il dessert 5 gares et haltes ferroviaires, 5 PEM, 6 parkings-relais et 2 sites de covoiturage. Le BHNS permettra de renforcer la desserte des grands générateurs de trafic et des pôles de correspondances, et de restructurer en parallèle le réseau pour réduire le nombre de bus sur les axes surchargés.

Le coût global de l'opération est de 395 millions €TTC.

L'enquête publique s'est déroulée au printemps 2025 et la DUP a été obtenue le 10 octobre 2025. Les travaux démarreront d'ici la fin 2025, pour un déploiement progressif jusqu'en 2037, avec la fourniture d'une première phase pour une mise en service de la ligne 1a en 2028.

Plan De Mobilité 2025>2035

2. CADRAGE DES AMBITIONS DU PDM



2.1. 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 :



Figure 7 - Les objectifs du PDM

2.1.1. RENFORCER LA COHESION SOCIALE EN PERMETTANT A CHACUN DE SE DEPLACER EN SECURITE SUR TOUT LE TERRITOIRE

DU CONSTAT

La connaissance du territoire et de ses habitants doit permettre d'en préciser les besoins.

La polycentricité du territoire induit des flux complexes et une hétérogénéité de réponse aux besoins :

- Le bassin de Toulon est bien sûr le mieux irrigué par les transports collectifs
- Le bassin Ouest souffre d'une configuration avec un goulet d'étranglement, mais bénéficie en contrepartie d'une liaison maritime de qualité avec Toulon
- Le bassin Est est bien connecté à Toulon, mais peu aux autres polarités voisines
- Le bassin hyérois est en comparaison moins bien desservi par les transports collectifs car plus diffus.

Par ailleurs, le vieillissement de la population induit une évolution des besoins spécifiques aux seniors.

Enfin, le nombre d'accidents de la route est stable, voire en légère croissance, avec une forte surreprésentation des deux-roues motorisés, qui représentent 3% des déplacements mais sont concernés par 25% des accidents.

VERS DES OBJECTIFS

Le Plan De Mobilité doit favoriser une équité d'accessibilité entre les bassins de vie du territoire. Si le niveau de desserte ne peut pas être équivalent partout, il est toutefois nécessaire d'offrir à chacun les outils pour se déplacer, en composant avec les spécificités de chaque commune. Cette équité est d'autant plus essentielle qu'en cas de régulation des flux vers un secteur (temporaire ou permanente) alors les usagers de toutes provenances doivent bénéficier de solutions alternatives.

Le Plan de Mobilité doit également œuvrer au profit des usagers les plus fragiles. En effet, l'accès à la mobilité est un levier essentiel:

- pour rompre l'isolement des personnes les plus âgées, et ainsi favoriser la prolongation de leur autonomie et de leur bonne santé
- pour permettre l'accès à la formation et à l'emploi et par conséquent favoriser l'insertion et lutter contre le taux de précarité de certains quartiers.

Enfin, une meilleure prise en compte des usagers vulnérables sur l'espace public (PMR, piétons, vélos, deux-roues motorisés, EDPM tels que trottinettes, gyroroues,…) doit permettre d'une part de limiter les accidents et leur dangerosité, et d'autre part de favoriser la mobilité active et lutter contre la sédentarité, cause de nombreux problèmes de santé.

25% des français déclarent avoir déjà abandonné un emploi ou une formation faute de moyens pour se déplacer
41% ont déjà renoncé à un loisir ou une sortie culturelle*
**Etude Mobilité et emploi – Enquête ELABE-LMI, 2016*

14/104 JCD D2 A

2.1.2. REDUIRE L'EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE ET L'IMPACT SUR LA SANTE DE LA MOBILITE

DU CONSTAT

La mobilité est le premier pôle de consommation énergétique, et le transport routier le premier émetteur de Gaz à Effets de Serre, avec 60% des émissions métropolitaines.

En termes de qualité de l'air, 75% des concentrations en dioxyde d'azote (NO_2) sont liées aux transports. Les polluants se concentrent donc principalement le long de l'autoroute et des grands axes routiers, avec des dépassements ponctuels des valeurs limites réglementaires.

En termes de bruit, 7% de la population métropolitaine est exposée à des dépassements de niveaux sonores.

Le territoire est également très exposé au risque de recul du trait de côte, en particulier la presqu'île de Giens, pour laquelle le tombolo constitue un atout naturel mais également un point de vulnérabilité.

En matière de santé, de récentes études montrent la corrélation entre choix modal et santé. L'enjeu est d'autant plus important sur un territoire sur lequel la population de plus de 65 ans devrait passer de 23% à 34% d'ici 2050.

VERS DES OBJECTIFS

Les objectifs du PDM sont cadrés par des réglementations et documents de planification supérieurs, à l'échelle nationale et régionale.

L'objectif national ZAN 2050 induit une approche différente du développement urbain, plus en élévation, et nécessite en parallèle de préserver tout espace naturel et désimperméabiliser / végétaliser la ville. Sur ce sujet, le Sraddet de la Région Sud cadre une diminution de 50% du rythme de consommation des espaces agricoles et naturels.

Il définit également des objectifs de réduction de la consommation énergétique locale d'ici 2050 de 30% par rapport à 2012.

Le PCAET cible 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.

Ces objectifs ne peuvent être atteints que par des actions combinées en faveur :

- d'une transition technologique, avec la mutation vers des véhicules moins polluants ;
- d'une évolution vers plus de sobriété dans la mobilité : par des déplacements plus rares et plus courts, par un report vers des modes de moindre empreinte écologique, et par de la mobilité partagée.

Un objectif de réduction de 40% des NOx en 10 ans

2.1.3. EVOLUER VERS UNE VILLE DU QUART D'HEURE, AVEC UN REEQUILIBRAGE DE L'ESPACE PUBLIC RESILIENT

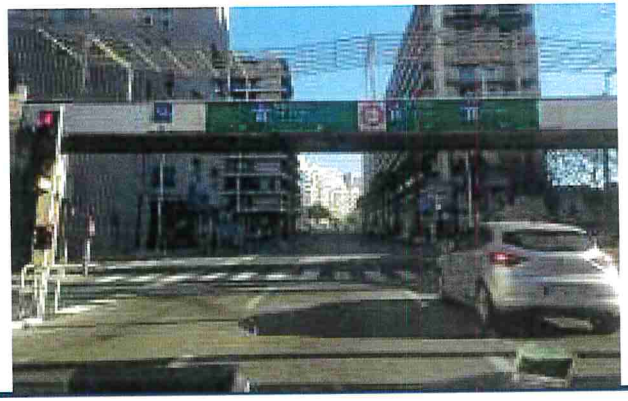
DU CONSTAT

La croissance démographique métropolitaine sur les dernières années est majoritairement portée par la ville centre. Ce phénomène de densification favorise la mobilité de proximité, base du concept de ville du 1/4h.

Par ailleurs, l'aire piétonne de Toulon a été requalifiée et des zones apaisées se sont développées sur toutes les communes, facilitant la mobilité active.

L'automobile et les infrastructures associées restent toutefois prégnantes y compris dans les cœurs urbains :

- l'offre en stationnement public occupe 60ha soit 6% du territoire métropolitain
- au cœur de Toulon, 60% de la capacité routière et des flux routiers Ouest / Est sont concentrés entre la voie ferrée et le port, dans l'hypercentre.



VERS DES OBJECTIFS

Cet objectif traduit une volonté de continuer à penser la ville pour rationaliser les mobilités, dans une approche plus durable. Il s'agit :

- de limiter les déplacements par une densification et une mixité urbaine, pour que chacun puisse vivre au quotidien à l'échelle de son quartier. En effet, cela permet de raccourcir les déplacements et donc leur empreinte, de favoriser l'usage des mobilités actives, et favorise une vie sociale de meilleure qualité ;
- d'améliorer la qualité de la ville en agissant sur l'espace public, pour le rendre plus convivial, plus accessible et plus résilient. Il s'agit notamment de réduire l'emprise consommée par la voiture pour de la circulation et du stationnement afin de 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,…

Une offre en stationnement public métropolitaine qui couvre l'équivalent des superficies des centres-villes de la Valette et du Revest cumulées

2.1.4. FAVORISER LA COHABITATION / COEXISTENCE DES MOBILITES TOURISTIQUES ET DU QUOTIDIEN

DU CONSTAT

Le Var est le premier département touristique de France après l'Ile de France, et la métropole fait partie des destinations prisées. Il en résulte des pics de mobilité :

- en lien avec le tourisme estival, avec une croissance de 24% de la population métropolitaine au mois d'août, qui se concentre majoritairement sur le littoral
- en lien avec l'excursionnisme, qui touche principalement les week-ends, et dont la saisonnalité a tendance à s'étendre
- en lien avec les ferries, qui drainent d'importants flux de véhicules et les croisiéristes, générant des pics très pointus : le nombre d'escales triple entre l'hiver et le mois d'août
- en lien avec des évènements ponctuels : match au stade Mayol, festivals, régates,…

Tous ces afflux ponctuels entraînent des pics de mobilité et de stationnement qui créent des frictions avec les usages du quotidien. Ces pics de demande touchent par ailleurs en premier lieu la bande littorale, particulièrement vulnérable.

VERS DES OBJECTIFS

Les objectifs d'une organisation de la mobilité touristique sont divers :

- Garantir le dynamisme économique du territoire : pour éviter que la congestion des réseaux de transport ne soit un frein à la fréquentation touristique. Il s'agit par ailleurs d'adopter une approche active, pour réguler les flux lors de certaines périodes de pics tout en permettant la fréquentation touristique sur une saisonnalité plus étendue
- Préserver le littoral : pour limiter la surfréquentation, et notamment les flux automobiles, qui constituent des agressions sur des espaces fragiles. Il s'agit d'anticiper le recul du trait de côte en réduisant progressivement la sollicitation sur les sites à forte valeur environnementale, à commencer par la presqu'île de Giens et son tombolo.
- Limiter les phénomènes de congestion routière : pour limiter l'impact des flux touristiques sur le quotidien des habitants du territoire
- Réduire l'intrusion de l'automobile sur l'espace public et valoriser le foncier : pour remplacer l'espace dédié à la voiture par des espaces naturels ou à plus forte valeur ajoutée. Il s'agit notamment de reconquérir les espaces de stationnement aux abords des sites touristiques.



Figure 8 – Zone de stationnement et petit train sur la route du Sel, à Hyères : la progressive activation du report modal

2.1.5. GARANTIR LA RECEVABILITE JURIDIQUE ET LA FAISABILITE / PERENITE DU PDM

DU CONSTAT

Le territoire fait face à une double difficulté avec laquelle il doit composer :

- d'une part un territoire polycentrique et étendu, nécessitant le déploiement d'une offre kilométrique importante en transports collectifs pour garantir sa bonne irrigation
- d'autre part un Versement Mobilité relativement faible : la contribution par habitant est presque moitié de celle de Rennes ou Grenoble.

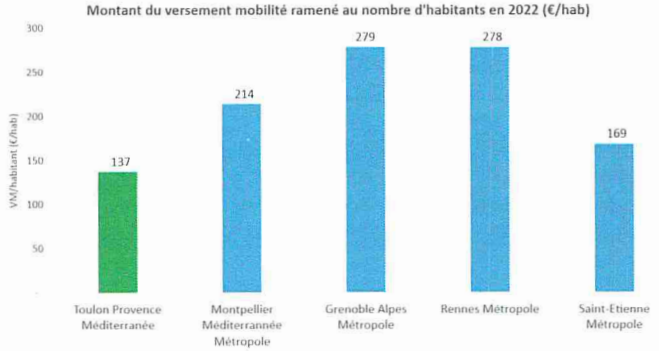


Figure 9 - Versement Mobilité par habitant sur quelques métropoles de taille comparable

VERS DES OBJECTIFS

Le PDM se doit d'être un projet de territoire, remportant l'adhésion de l'ensemble des acteurs. En effet, il constitue un guide pour les 10 prochaines années, son rôle étant de garantir que toutes les actions pouvant toucher l'organisation des mobilités avancent en cohérence.

Sa pertinence tient donc à :

- La qualité du partage et de la co-construction entre tous les acteurs impliqués :
- à l'échelle du bassin de mobilité, par une bonne articulation avec les différentes AOM et acteurs, qu'il s'agisse de ceux d'échelle supra-métropolitaine (Région Sud, Etat, Département du Var,…) ou des EPCI voisins, avec lesquels l'interface doit être organisée, et ce d'autant qu'un continuum urbain existe entre la métropole et les territoires Sud Sainte-Baume et Vallée du Gapeau notamment ;
- à l'échelle de TPM, par un partage essentiel entre les différents services : planification de la mobilité / transports et stationnement / infrastructures / BHNS / planification urbaine,…
- sa faisabilité financière sur la période de 10 ans, avec une double attention à porter d'une part sur la capacité d'investissement et d'autre part sur la supportabilité des coûts d'exploitation sur la durée.

2.2. LES AMBITIONS DU PDM

2.2.1. LES SCENARIOS ETUDIES

Le projet de PDM est étayé par une étude de scénarios, qui a permis de cibler le meilleur équilibre entre ambition et pragmatisme pour la Métropole à l'horizon 2035. Les scénarios étudiés dans le cadre de la démarche PDM sont distingués par leur niveau d'ambition :

- **S1 / scénario fil de l'eau** : ce scénario constitue une continuité des actions actuelles, complétée d'améliorations ponctuelles au cas par cas, mais sans mise en œuvre de projets structurants sur le territoire.
- **S2 / scénario ambitieux** : ce scénario se constitue autour de projets majeurs, avec notamment la mise en œuvre d'un réseau de transports collectifs urbain et interurbain structurant, permettant de passer un seuil en matière d'offre et d'usages. La cohérence du projet est assurée par des mesures complémentaires de régulation de l'automobile et de développement des modes actifs.
- **S3 / scénario audacieux** : ce scénario va plus loin dans la maîtrise de l'automobile et dans les moyens apportés à la requalification des espaces publics en matière de valorisation des mobilités actives.

	S1 : Scénario fil de l'eau	S2 : Scénario ambitieux	S3 : Scénario audacieux
Réseau TC interurbain	PEM	Renforcement de l'offre ferroviaire en heures creuses Lignes de car express SERM	Navette toulonnaise Lignes de car express SERM Extension lignes de covoiturage SERM
Réseau TC urbain structurant	Lignes essentielles	Lignes essentielles LHNS principales	Lignes essentielles LHNS principales et complémentaires
Réseau TC urbain	Renforcement de fréquence de lignes	Restructuration du réseau bus afin d'optimiser la complémentarité et les connexions avec les LHNS principales	Restructuration du réseau bus afin d'optimiser la complémentarité et les connexions avec les LHNS principales
Organisation de la circulation	Harmonisation des zones apaisées sur les centres-villes	Plan de circulation en centres-villes de Toulon, la Seyne, Hyères Déploiement de zones apaisées sur les centres-villes et faubourgs	Plan de circulation en centres-villes de Toulon, la Seyne, Hyères Déploiement de la ville à 30
Organisation du stationnement	Stabilisation de l'offre de stationnement	Création de 2'000pl en P+R Réduction de 2'000pl de surface en CV au profit de l'espace public / modes actifs	Création de 2'000pl en P+R Réduction de 4'000pl de surface en CV au profit de l'espace public / modes actifs
Espaces publics et modes actifs	Objectif 450km linéaire cyclable	Objectif 500km linéaire cyclable Charte des espaces publics	Objectif 600km linéaire cyclable autour d'un réseau structurant Requalification importante
Mobilité touristique	Enquête touristique	Organisation des flux route du Sel	Organisation des flux route du Sel et péninsule la Seyne / Six-Fours Pendulaire aéroport
Nouvelles mobilités		Autopartage et VLS en zone touristique	Autopartage et VLS Voies de covoiturage sur autoroute
Logistique et décarbonation	Harmonisation de la réglementation des livraisons	Stratégie logistique Bornes IRVE en voirie et parkings	Centres de Distribution Urbains Bornes IRVE dans les copropriétés

Les trois scénarios ont fait l'objet d'une analyse multicritères à l'aune des cinq objectifs définis au §2.1, basée sur les résultats d'une modélisation de trafic et d'analyses SIG. Le bilan est présenté ci-dessous et met en évidence la gradation entre les scénarios.

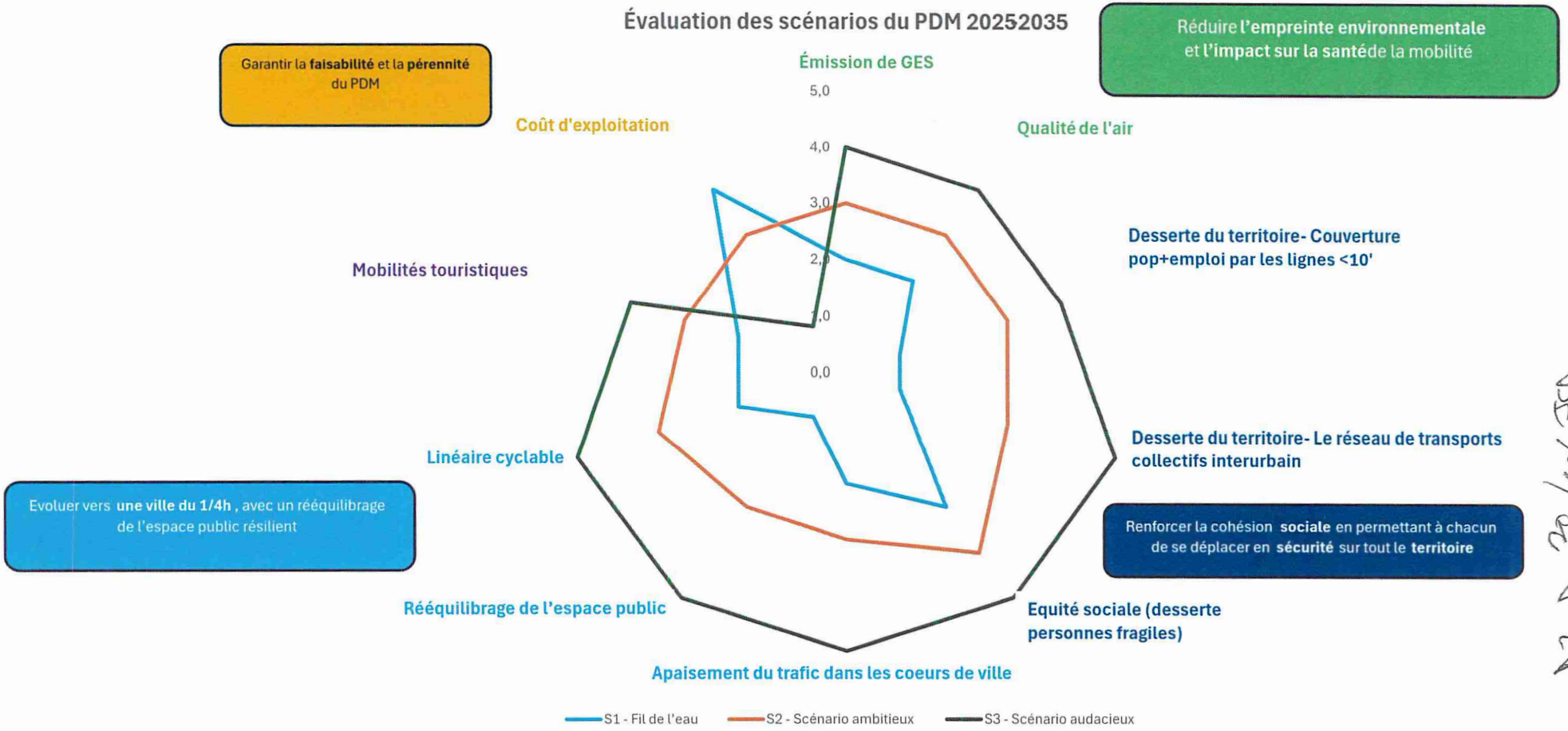


Figure 10 – Analyse multicritères des scénarios étudiés dans le cadre de la démarche PDM

Au regard de l'évaluation des 3 scénarios, le Comité de pilotage du 4 juillet 2025 a retenu d'élaborer un plan d'actions basé sur le scénario 2 Ambitieux, étoffé par certaines mesures du scénario 3 Audacieux.
Ce plan d'actions a ensuite été défini précisément grâce à l'organisation début septembre de 6 ateliers thématiques (Circulation et stationnement, Mobilité touristique, Logistique urbaine, TC urbains, TC interurbains, Mobilités actives et espaces publics), auxquels ont participé près de 130 acteurs de la mobilité du territoire.

2.2.2. LES PARTS MODALES CIBLES

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 (S2) et audacieux (S3), 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.

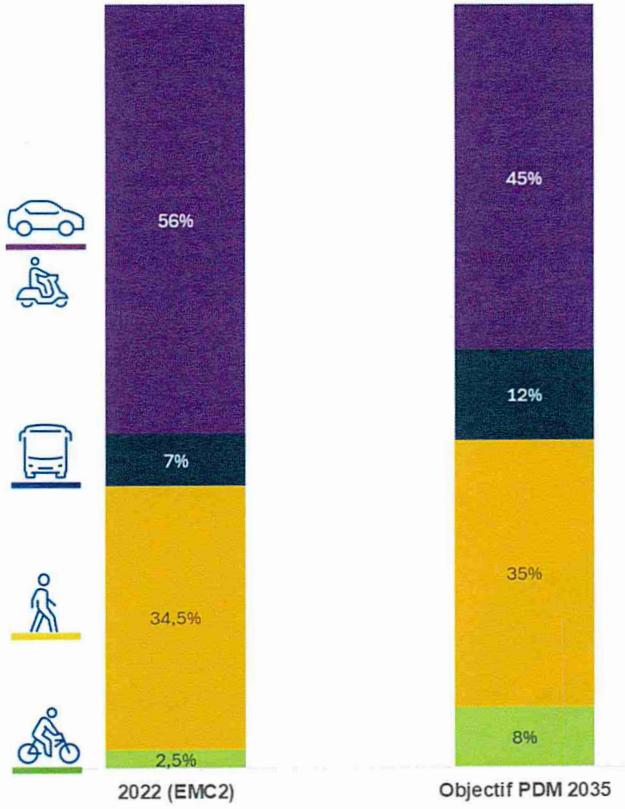


Figure 11 - Parts modales actuelles et cibles des déplacements en lien avec la Métropole

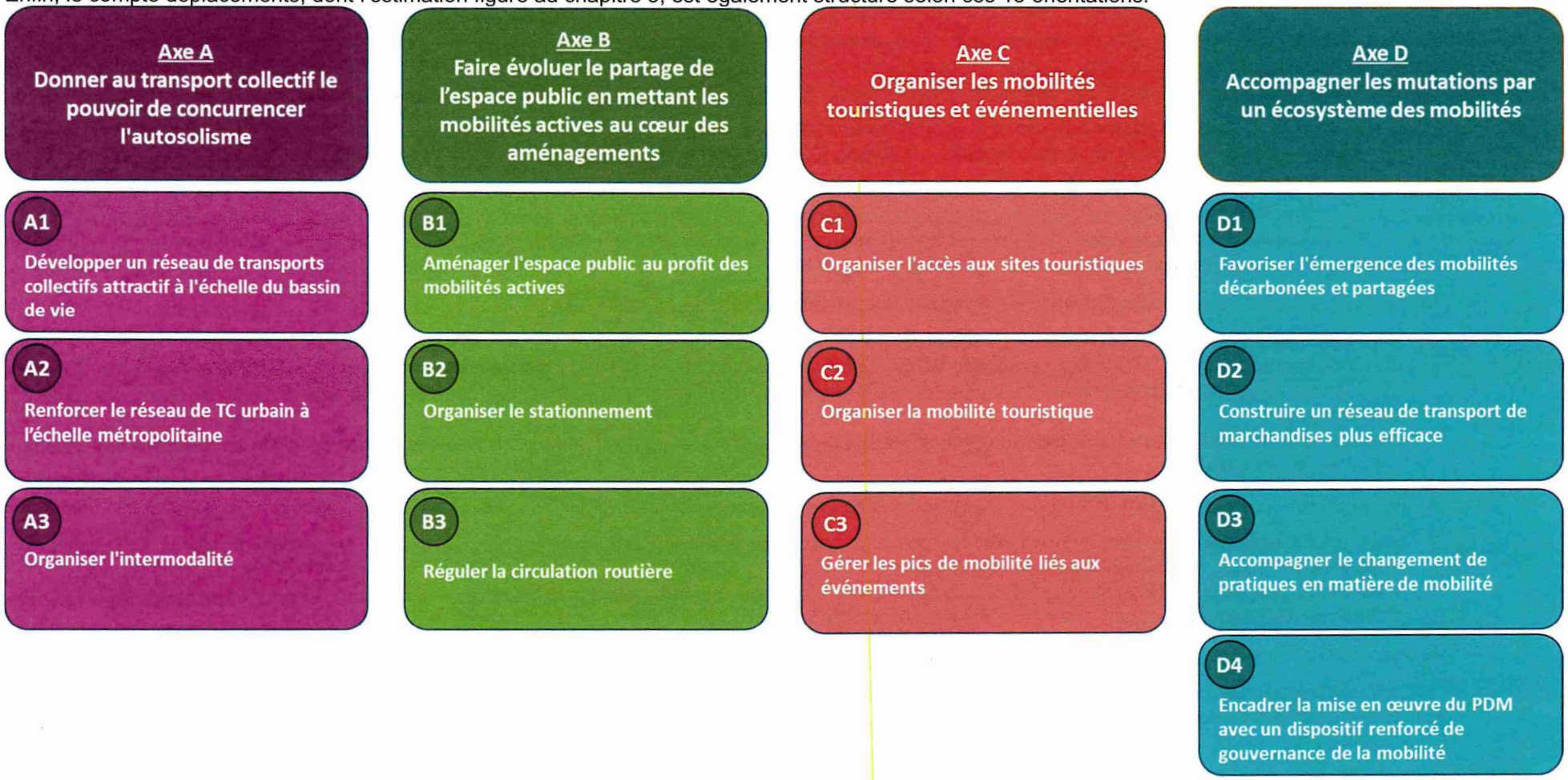
Plan De Mobilité 2025-2035



3. LA STRATEGIE

D2 D 22/104 JCD

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**, dont l'application territoriale est décrite dans le présent chapitre.
Le plan d'actions est construit selon **39 actions**, dont les fiches-actions sont présentées au chapitre 4. Chaque action est composée de plusieurs mesures opérationnelles.
Enfin, le compte déplacements, dont l'estimation figure au chapitre 5, est également structuré selon ces 13 orientations.



3.1. 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.

Ces dernières années, le réseau Mistral a engagé une hiérarchisation des lignes, avec la mise en évidence des lignes à moins de 20 minutes (de fréquence). Il s'agit dans le temps du PDM de franchir un nouveau cap, par l'activation de l'effet réseau :e fonctionnement en réseau permet à l'usager de démultiplier les zones desservies, en exploitant la correspondance entre lignes. Il permet à l'exploitant d'économiser des kilomètres en évitant les doublons et de redéployer l'offre économisée. Ce nouveau réseau s'appuiera sur différents principes :

- **la mise en œuvre de lignes structurantes**, constituant le squelette du réseau, bénéficiant :
  - > d'un haut niveau de performance (vitesse, régularité) pour concurrencer l'automobile
  - > d'une bonne fréquence et d'une bonne amplitude, pour être accessibles au plus grand nombre (l'usager n'a pas besoin de connaître les horaires, il sait qu'un véhicule arrivera dans les 10 minutes). La fréquence permet également d'envisager des correspondances avec d'autres lignes, créant l'effet réseau
  - > d'une grande lisibilité, pour être encore une fois accessible au plus grand nombre (l'usager n'a pas besoin de connaître le réseau, il sait identifier certaines lignes clés)
- **le déploiement du réseau à une échelle métropolitaine et supra-métropolitaine**,
  - > avec un renforcement des lignes desservant les polarités secondaires du territoire, dans un double objectif d'équité territoriale et de réponse aux besoins spécifiques d'une métropole polycentrique
  - > avec le déploiement de lignes structurantes non seulement à l'échelle urbaine mais également périurbaine, pour répondre aux besoins pendulaires de longue distance, qui ont une empreinte environnementale forte
- **l'organisation de l'intermodalité**
  - > par une mise à plat de l'information et de l'accessibilité entre les différents réseaux, pour fournir une porte d'entrée unique à l'usager
  - > par un traitement des nœuds d'intermodalité du réseau, ce qui implique une coordination entre les différents réseaux.

Ce changement de paradigme s'appuie sur les projets déjà engagés à l'échelle du territoire, et notamment les projets de TCSP (ligne structurante urbaine), de navette toulonnaise et de SERM (lignes structurantes supra-métropolitaines), de PEM et P+R (nœuds d'intermodalité), de MaaS (porte d'entrée unique),…

D2 D 24/104 59

3.1.1. ORIENTATION A1 : DEVELOPPER UN RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS ATTRACTIF A L'ECHELLE DU BASSIN DE VIE

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. Ces flux, en grande partie pendulaires, participent de manière notable à la congestion aux périodes de pointe sur les approches de la zone urbaine. Ils prennent également une part importante dans la consommation énergétique et les émissions de polluants et GES, en raison des longues distances parcourues.

L'idée phare est la création d'un réseau hiérarchisé basé sur des lignes structurantes à forte valeur ajoutée, pouvant être attractive par rapport à l'automobile et induire du report modal. Ces lignes structurantes font intervenir en complémentarité plusieurs modes : le train, le car et le covoiturage.

Ce schéma est en parfaite adéquation avec les réflexions portées à l'échelle régionale avec les partenaires du bassin de mobilité dans le cadre du projet SERM. Le projet SERM, dont le niveau d'ambition est en cours de définition, cadre la vision à l'horizon 2050. Le PDM, qui cadre la vision à 2035, est cohérent avec la vision et les scénarios étudiés.

⊙ Des lignes ferroviaires qui structurent le territoire

Ce réseau est avant tout structuré par les deux lignes ferroviaires (ligne Marseille / Nice et ligne de Hyères), avec huit gares sur le territoire métropolitain. Le diagnostic montre que selon les gares, 20% à 50% des usages sont internes à la métropole. Le PDM vise à renforcer le rôle du train pour les liaisons métropolitaines, notamment par l'interconnexion avec les lignes structurantes LHNS, et pour les liaisons avec le bassin de vie.

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. Cette navette diamétrale supprime les services en terminus à Toulon et crée ainsi des liaisons entre les secteurs Ouest et Est, avec un bon niveau de fréquence.

Action 1 : renforcer l'offre de service ferroviaire

Cadencement régulier et homogène toute la journée, avec 30min sur chacune des branches, soit 15min sur le tronc commun Saint-Cyr / la Pauline

Au-delà de ce projet, le PDM vise l'évolution vers un niveau de service plus régulier et homogène, avec un cadencement tout au long de la journée. Un renfort en haute saison sur la ligne de Hyères doit également permettre de mieux capter les touristes et de répondre à l'objectif d'attirer des touristes non motorisés sur le territoire.

⊙ Des lignes de car express pour compléter la desserte

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

4 à 5 lignes express à forte fréquence avec des aménagements routiers garantissant leur performance

Les lignes de car express ont pour but de compléter les liaisons ferroviaires sur des axes non desservis par le train, sur des axes pour lesquels le car peut assurer une meilleure proximité grâce à une desserte plus fine et plus urbaine, et pour compléter l'offre ferroviaire par une fréquence accrue. Les lignes de car express se distinguent des autres lignes du réseau périurbain 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, toute la journée, sur une amplitude accrue
- Un temps de parcours et une fiabilité optimisés, grâce à un nombre d'arrêts réduit et un traitement des points de circulation (voies bus notamment)
- Une identité spécifique, pour une meilleure identification

4 corridors ont été identifiés :

- Corridor Toulon / le Beausset
- Corridor Toulon / Belgentier
- Corridor Toulon / le Lavandou via Hyères (avec un renfort sur la portion Hyères / Toulon par ligne express)
- Corridor Toulon / Carnoules via Cuers.

Des études complémentaires devront préciser les tracés, arrêts et aménagements à réaliser. En particulier, le sujet du terminus sur Toulon devra faire l'objet d'études. En effet, les lignes pourront être en lien avec la gare routière, comme aujourd'hui ou alors rabattues sur les LHNS ou sur le train, notamment sur le secteur de la Pauline / la Valette à l'Est, voire de la Seyne à l'Ouest. Ces lignes de cars express seront complétées par des lignes périurbaines de proximité, pour ne pas dégrader la desserte du territoire.

⊙ Des lignes de covoiturage pour plus de souplesse

Les lignes de covoiturage structurantes s'entendent comme des lignes de covoiturage spontané, qui ne s'opposent pas à un système de covoiturage planifié mais viennent le compléter sur des axes de forte demande. 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. La mise en œuvre de la ligne Cuers-Toulon à l'été 2025 agit en tant que test de ce système, dont tous les enseignements devront être tirés afin d'en adapter le fonctionnement et/ou de le reproduire. A cet effet, deux corridors ont été identifiés pour le PDM :

Action 3 : expérimenter des lignes de covoiturage

Développement de nouvelles lignes sur des axes à moindre potentiel, sur la base des enseignements des expérimentations sur la ligne Cuers / Toulon

- Le corridor Toulon / Brignoles, pour lequel la demande est importante mais pour lequel le temps de parcours en car serait trop important pour pouvoir être acceptable pour des usages pendulaires. Le covoiturage constitue donc une alternative intéressante.
- Le corridor Carnoules / Hyères, pour lequel la demande pendulaire est également conséquente (5'400 usagers en déplacement domicile-travail ou domicile-école entre le bassin hyérois - Hyères, la Crau, la Farlède - d'une part et les bassins Cœur du Var - Carnoules, Pierrefeu, Puget-Ville - et Nord Est - Cuers, Solliès - d'autre part), et pour lequel il n'existe aucune offre directe.

D2_D 26/104 TCD

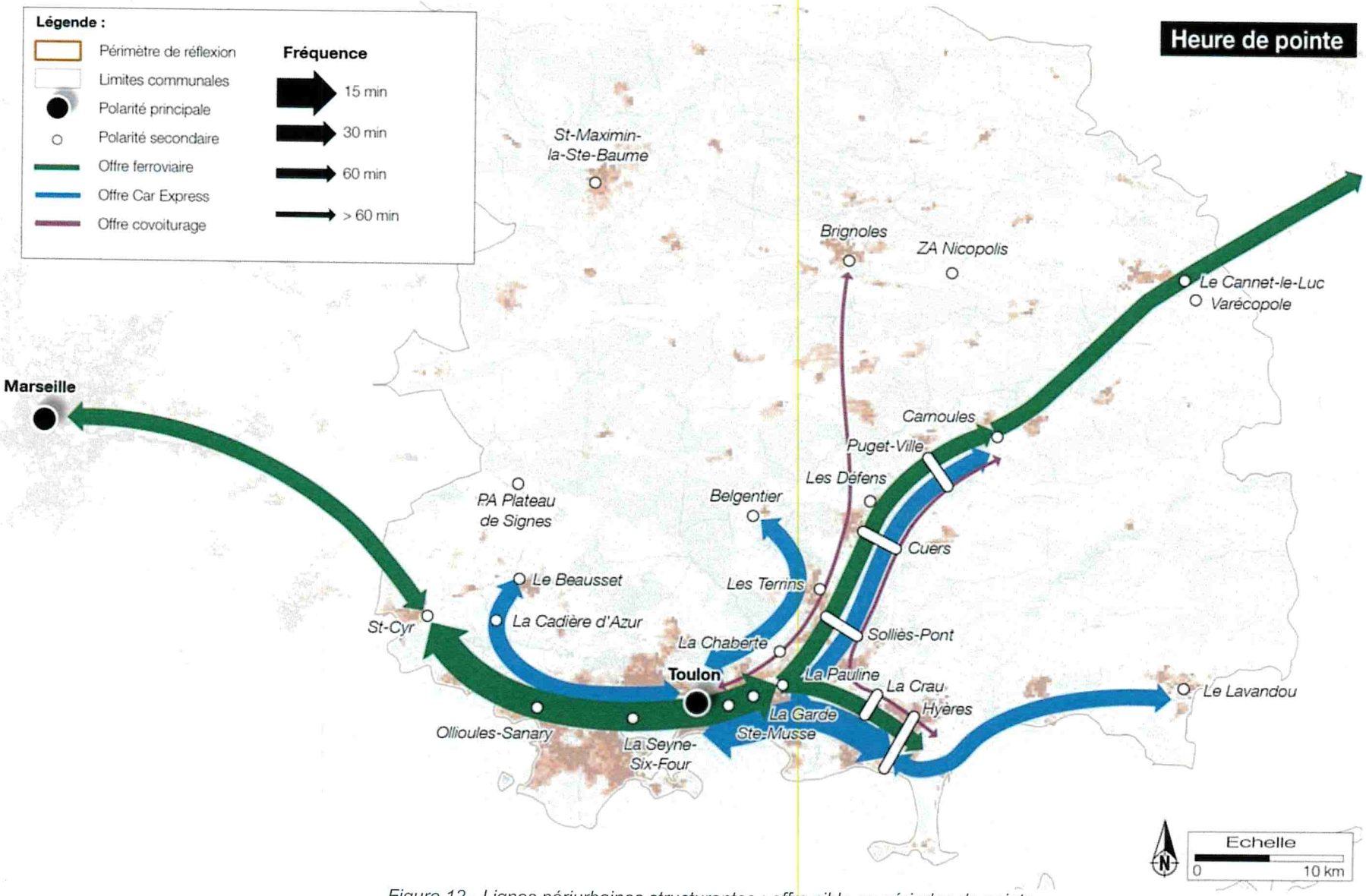


Figure 12 - Lignes périurbaines structurantes : offre cible en périodes de pointe

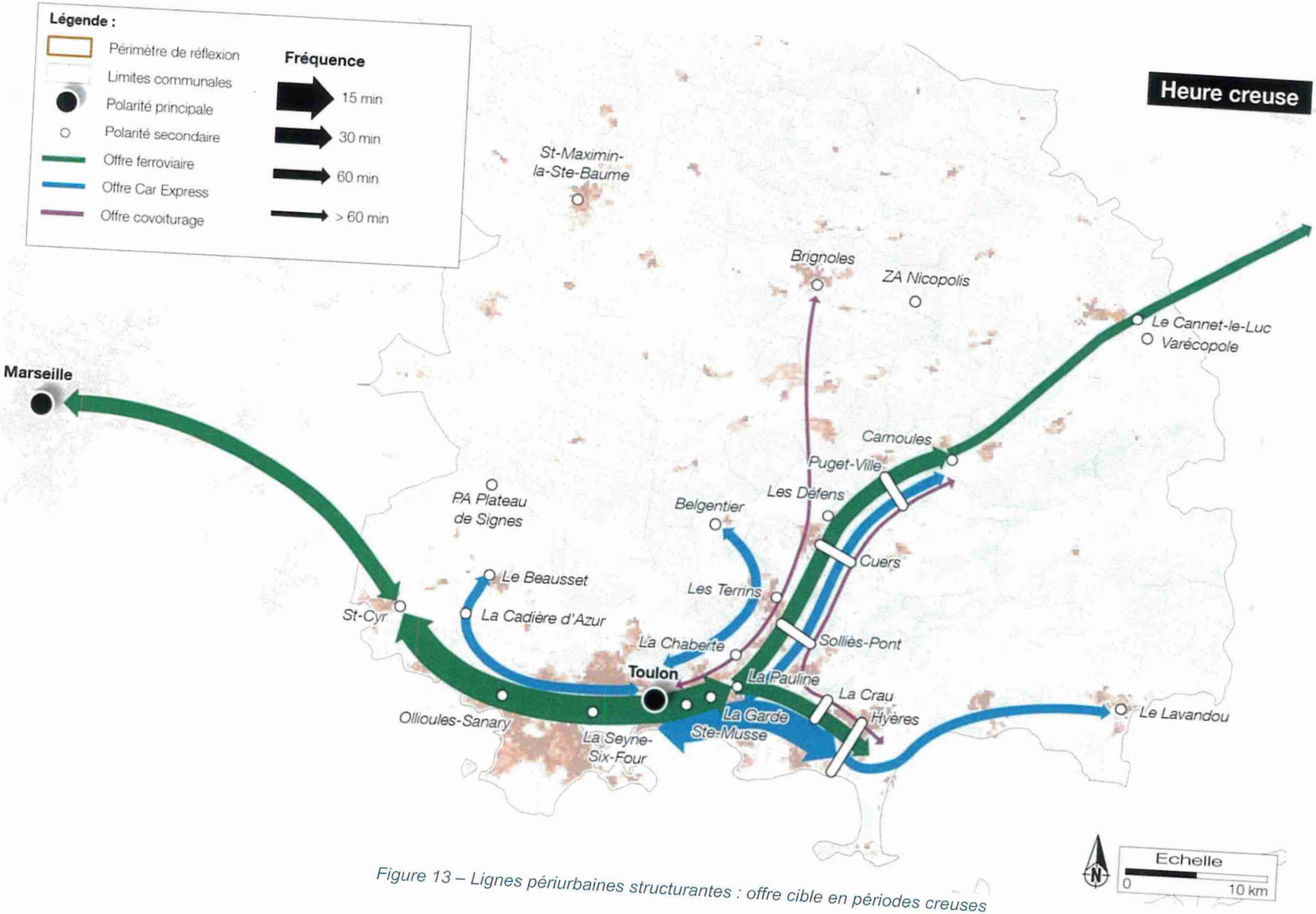


Figure 13 – Lignes périurbaines structurantes : offre cible en périodes creuses

D2D 28/106 50

3.1.2. ORIENTATION A2 : RENFORCER LE RESEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAIN A L'ECHELLE METROPOLITAINE

L'évolution du réseau pour aller 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 transports collectifs et desserte de proximité. En tout état de cause, l'augmentation du niveau de service pourra bénéficier à tous les usagers. Un travail de communication permettra d'accompagner les usagers vers le nouveau modèle de réseau, qui pourra nécessiter certaines correspondances mais offrira de plus nombreuses possibilités pour se déplacer, que ce soit dans l'espace ou dans le temps.

⊙ La mise en œuvre de lignes structurantes LHNS

Les lignes LHNS constituent la colonne vertébrale du réseau et le levier pour le report modal des usagers. Par rapport aux lignes moins de 20 minutes actuelles, qui se définissent par une offre accrue, elles rassemblent de nombreuses caractéristiques qui garantissent leur performance et leur lisibilité :

- Une fréquence importante, avec un cadencement inférieur à 10 minutes en semaine
- Une amplitude horaire importante, entre 5h30 et 1H00
- Des aménagements ou traitements spécifiques des points noirs garantissant leur performance
- Une priorité aux feux par un système de priorité bus
- Une labellisation avec un nom spécifique et une identification particulière sur les plans réseaux
- Des arrêts avec un haut niveau d'équipement.

Action 4 : renforcer le niveau de service des LHNS

Identification des LHNS par leur niveau de service et leur identification au sein du réseau, pour garantir leur appropriation par tous les usagers, même occasionnels

Ces lignes sont déployées progressivement sur le territoire, pour desservir les axes suivants :

- Espace Marine (la Seyne) / gare de la Seyne / Toulon centre / la Pauline (la Garde)
- Technopôle de la Mer (Ollioules) / Toulon centre / Valgora (la Valette)
- 4 chemins / Toulon centre / le Mourillon
- Ripelle (le Revest) / Toulon centre / Terre Promise (la Garde)
- Une ligne de desserte de Hyères passant par la gare (par exemple Maurels / Moulin 1er)
- Gare d'Ollioules / Six-Fours / la Seyne / Toulon centre
- Technopôle Var Matin (Ollioules) / Toulon centre / Pôle d'activités Toulon Est (la Valette) sous forme de ligne express

Action 5 : améliorer la performance des LHNS

Traitement des points durs au cas par cas, sur la base d'études sur mesure permettant d'offrir les solutions adaptées à chaque axe et chaque carrefour, par la gestion de l'équilibre avec les autres usages

Les lignes bateaux-bus, malgré un cadencement moindre, constituent également des LHNS de par leur qualité de service, et sont affichées au même niveau sur le plan de réseau. Leur appellation pourra ainsi être mise en cohérence avec les autres LHNS.

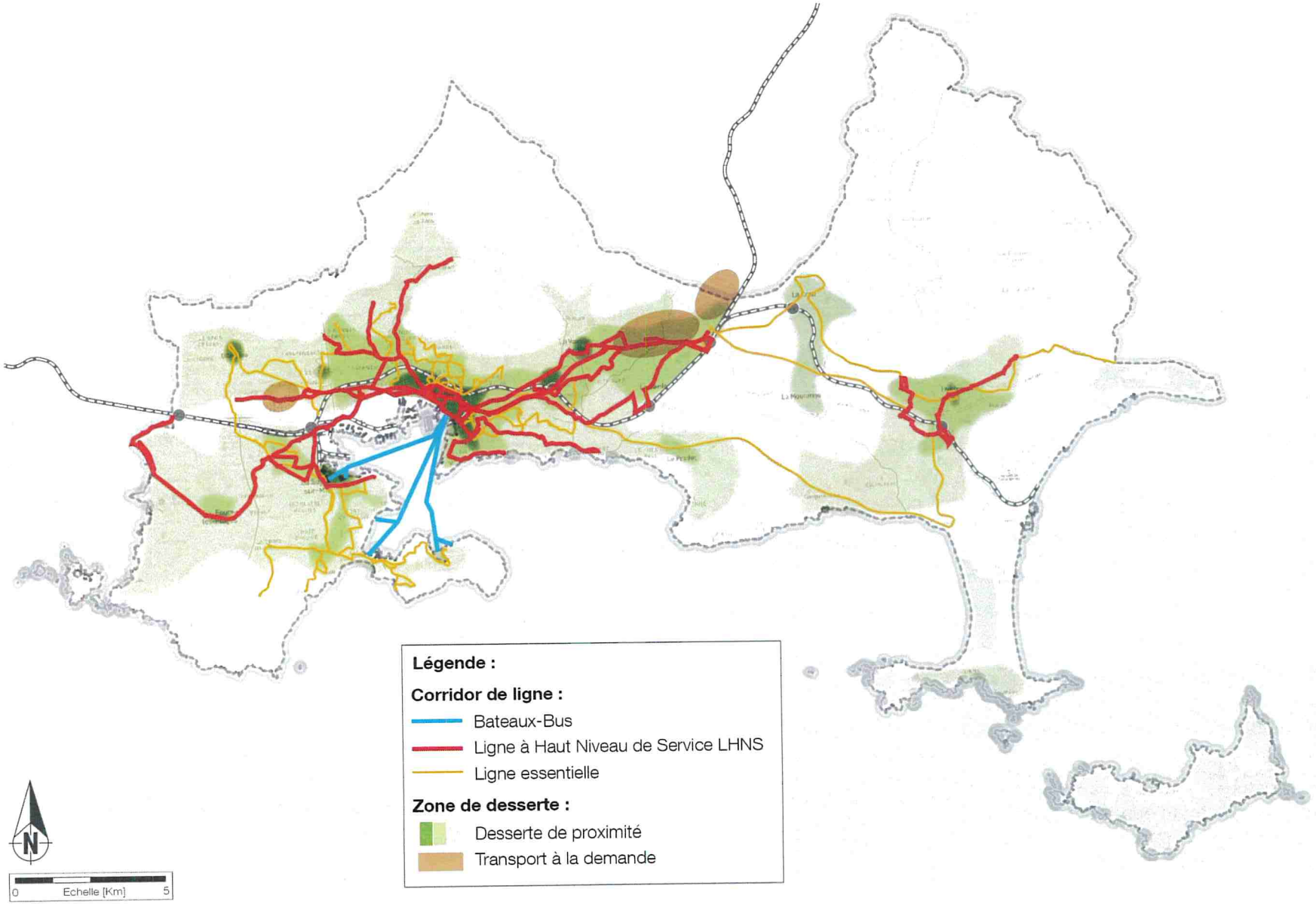


Figure 14 – Hiérarchisation du réseau de transports collectifs urbain

⊙ L'adaptation associée des autres lignes

En adéquation avec la mise en œuvre des LHNS, le réseau doit être adapté d'une part pour garantir sa cohérence et son efficacité (éviter des doublons de lignes, assurer des correspondances de qualité, optimiser la desserte des quartiers, limiter le nombre de lignes circulant sur un même axe,…) et d'autre part pour présenter le meilleur équilibre entre desserte et coûts d'exploitation.

Au-delà des LHNS, plusieurs types de lignes peuvent être distingués, pour une lisibilité optimale du réseau :

- **Les lignes essentielles**, présentant un cadencement entre 10 et 20 minutes. Elles desservent les zones denses non desservies par les LHNS, avec un cadencement et une lisibilité d'offre importante.
- **Les lignes de proximité,** présentant un cadencement moindre. Elles assurent l'irrigation des quartiers moins denses, avec un rôle principal de proximité pour les usagers captifs des transports collectifs. Elles sont essentielles à l'équité sociale de la mobilité.
- **Le transport à la demande (TAD)**, desservant les secteurs les moins denses. Ce mode de transport s'est bien développé ces dernières années et constitue pour certains secteurs un optimum entre desserte et rationalisation de l'offre kilométrique. Il pourra être développé sur de nouveaux quartiers ou sur de nouvelles plages horaires, par exemple pour compléter le réseau de soirée sur certains secteurs.

Action 6 : améliorer la desserte des polarités économiques

Desserte fine des zones économiques et travail des cheminements entre les arrêts et les entreprises + bouquets de mobilité

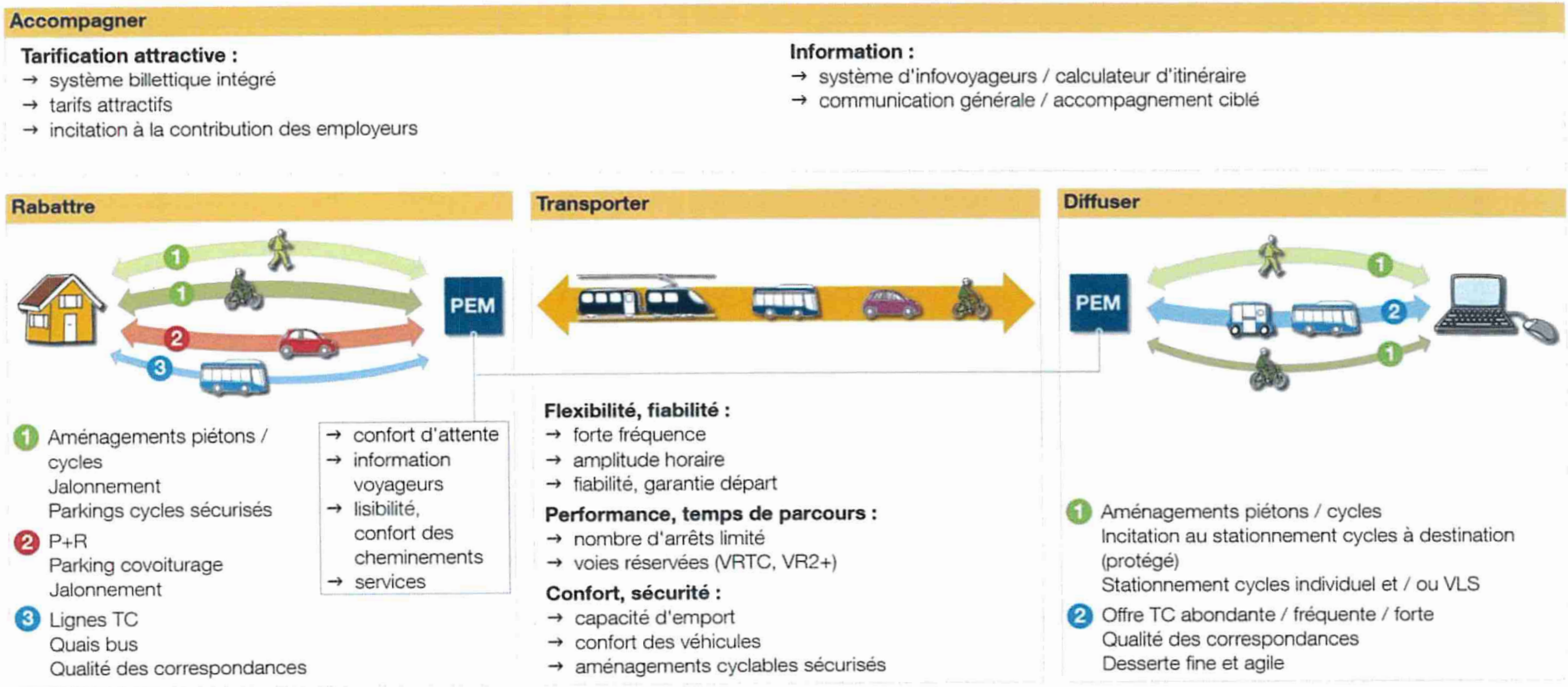
Action 7 : optimiser l'offre de transports collectifs urbains

Adaptation sur mesure et sur la base de la concertation des niveaux de service et de desserte des lignes

- **Les navettes de zones économiques**, desservant une zone précise avec un haut niveau de desserte. Elles sont principalement centrées sur les zones économiques, et peuvent assurer du rabattement depuis une ligne structurante. Les lignes de la base navale en font partie et pourront être complétées par des lignes desservant d'autres zones économiques au tissu un peu lâche (Pôle d'activités Toulon Est, zone des Playes, Technopôle de la Mer,…).
- **Les lignes touristiques**, qui desservent certains sites - du littoral principalement - fortement générateurs de mobilité. Elles se distinguent par un important renforcement de leur offre de service (voire leur création) en période touristique. Elles assurent la liaison entre site touristique et PEM (parking-relais ou pôle de transport).

3.1.3. ORIENTATION A3 : ORGANISER L'INTERMODALITE

La stratégie de mise en réseau de la mobilité implique de soigner les nœuds de ce réseau et faciliter l'interface au niveau de chaque point d'intermodalité. Sur le schéma de chaîne intermodale ci-après, cela correspond au traitement des maillons rabattre et diffuser (organisation des PEM et de leur accès en lien avec les points d'origine et destination) et du bloc accompagner :



⊙ L'organisation des nœuds d'intermodalité

Les points d'intermodalité correspondent à des points de rupture de charge. Cette transition entre deux bus, entre la voiture et le bateau ou entre le vélo et le train par exemple, 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 notamment :

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

Aménagement des PEM et organisation du rabattement par des aménagements cyclables et des connexions piétonnes de qualité

- **les gares et haltes ferroviaires**, parmi lesquelles on distingue :
  - > les portes d'entrée nationale / internationale : Toulon et Hyères → ces gares situées dans des cœurs urbains doivent privilégier une accessibilité par les modes actifs et les transports collectifs. Ce sont également les gares les mieux pourvues en services et fonctionnalités diverses.
  - > 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). La gare de la Pauline, qui joue également un fort rôle de diffusion vers les polarités économiques voisines doit aussi bénéficier d'une desserte de transports collectifs renforcée.
  - > les gares internes au cœur métropolitain : La Garde, Toulon Sainte-Musse, La Seyne – Six-Fours → ces gares doivent privilégier la connexion aux transports collectifs et par les modes actifs. La gare de la Seyne – et dans une moindre mesure la Garde – plus excentrées doivent rester accessibles par la voiture.
  - > 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 → ces P+R se situent à l'interface entre une infrastructure routière majeure et une ligne de transports collectifs structurante(LHNS, train ou car express). Ils constituent un lieu d'interface entre la voiture et les transports à l'entrée sur le territoire métropolitain. Idéalement situé en amont de la congestion routière, ce type de P+R doit bénéficier d'une desserte en transports de grande qualité et offrir une capacité de stationnement importante
  - > les P+R de proximité → ces P+R se situent sur une ligne de transports collectifs structurante (LHNS ou train) sur lesquels ils assurent le rabattement depuis un ou plusieurs quartiers. Ils sont de taille généralement plus modeste mais doivent proposer une importante offre de stationnement pour les cycles.

Action 9 : développer les parkings-relais

Développement progressif des parkings-relais et des services associés, selon leur rôle au sein du réseau de mobilité

> les P+Navette touristique → ces parkings constituent des zones de stationnement déportées par rapport aux sites touristiques. Ils visent à préserver les secteurs littoraux sensibles en faisant stationner les usagers plus loin, sur des parkings pouvant cumuler plusieurs fonctions selon les périodes, et leur permettant de rejoindre les sites visés par des modes alternatifs : navette, petit train, vélos en libre-service,...

> les P+Marche → ces parkings constituent des espaces de stationnement à privilégier dans les cœurs urbains, car ils sont facilement accessibles par des axes routiers structurants et offrent des capacités importantes. L'usager rejoint ensuite son lieu de destination à pied voire à vélo.

Au-delà de l'aménagement des PEM, qui consistera à un réaménagement complet pour les PEM de Hyères et la Pauline et localement à des aménagements plus ponctuels (renforcement de capacité de parkings, création d'espaces de stationnement pour les cycles, réaménagement d'un pôle bus), le rabattement par les modes alternatifs à la voiture est à renforcer. En effet, les parkings des gares notamment sont globalement saturés, nécessitant des solutions d'accès alternatifs pour permettre une croissance de la fréquentation du train. Il est donc essentiel de travailler :

- les aménagements cyclables en accès aux PEM, qui figureront parmi les priorités de développement du réseau cyclable
- les connexions piétonnes, notamment avec l'ouverture sur le 2ème côté des gares de Toulon et Toulon Sainte-Musse
- le jalonnement
- la synchronisation des horaires bus / train.

D2 A 34/104 BD

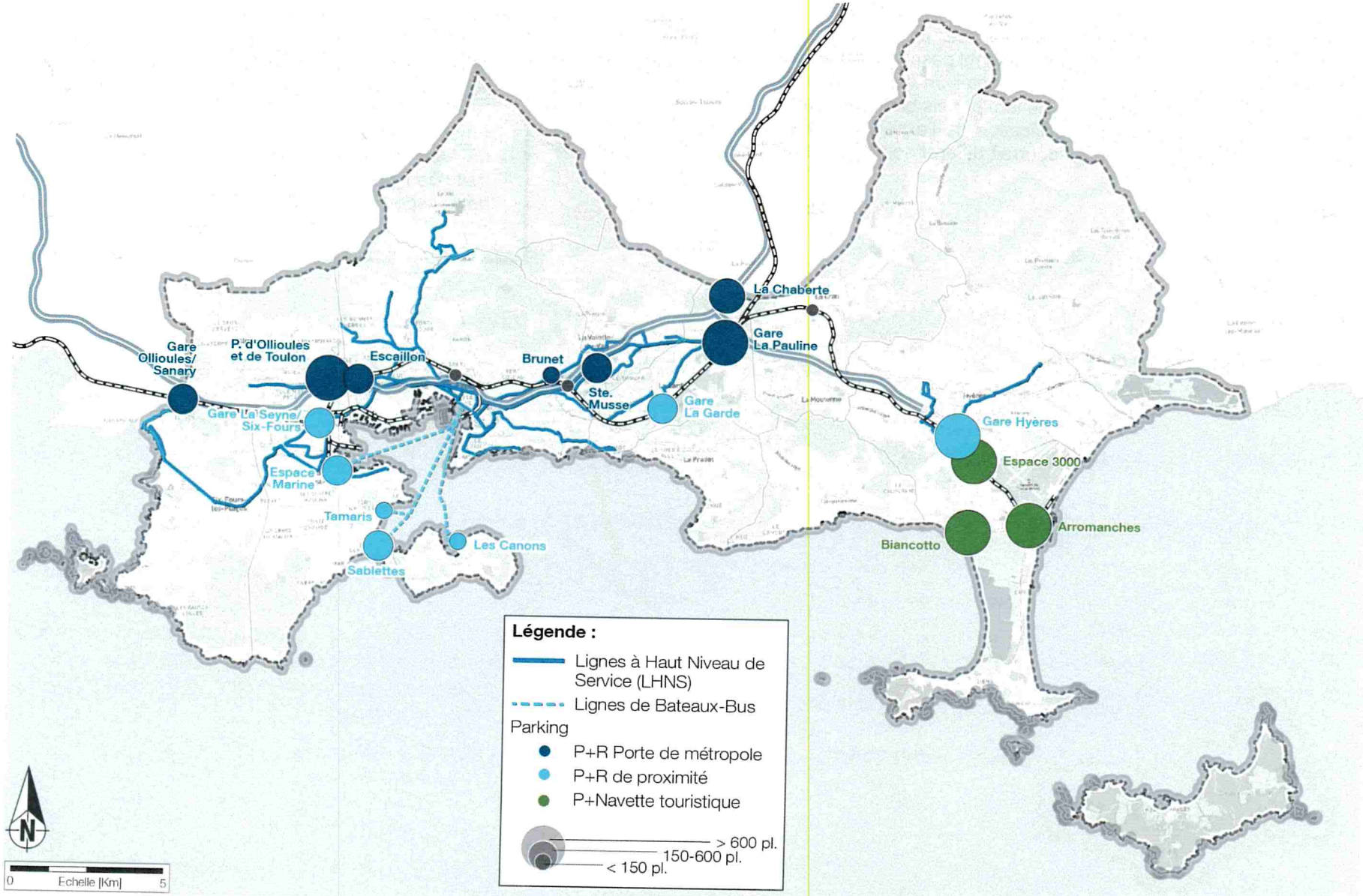


Figure 15 – Cartographie et hiérarchisation des parkings-relais

⊙ La simplification de l'expérience voyageur

La complexité des transports collectifs peut constituer un frein à l'usage. S'y retrouver parmi les gammes tarifaires, lire un plan, comprendre comment passer d'un car Zou ! à un bus Mistral, trouver un arrêt de bus depuis son point de départ, acheter un titre de transport, comprendre les grilles horaires : autant d'efforts pour l'usager, qui le font parfois basculer vers l'usage de l'automobile, qui semble la solution de simplicité. 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
- Sur la circulation au sein des PEM.

Action 10 : faciliter l'itinéraire voyageur

Amélioration de la lisibilité de l'information et de la tarification, notamment par un traitement unifié pour l'ensemble des réseaux de transport

D2 D 34/104 SD

3.2. AXE B : FAIRE EVOLUER LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC EN METTANT LES MOBILITES ACTIVES AU CŒUR DES AMENAGEMENTS

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 modifier 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 part souvent de la demande en place. 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 d'envisager un rééquilibrage de la place des modes comme donnée d'entrée, et de s'appuyer 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**.

D2 D 37/109 CB

3.2.1. ORIENTATION B1 : AMENAGER L'ESPACE PUBLIC AU PROFIT DES MOBILITES ACTIVES

⊙ Le réaménagement au profit des mobilités actives

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 passe par :

- **La mise en œuvre d'un langage commun et d'une ambition partagée** en matière d'aménagement des espaces publics.

  Le partage d'expérience et la communication entre les acteurs sont à privilégier pour évoluer vers les meilleures solutions, au cas par cas, mais en garantissant une cohérence et une lisibilité de l'espace public.

  En premier lieu, un partage est nécessaire entre élus, techniciens et usagers, pour promouvoir les exemples au service de la mobilité durable, atténuer les réticences au changement et faire adhérer toutes les instances, y compris à des projets novateurs.

  Action 11 : définir un guide référentiel d'aménagement

  Partage des bonnes pratiques par des outils de concertation et de conception technique avec les élus et les techniciens, en vue d'espaces publics au service de la mobilité durable

  En second lieu, un partage des solutions techniques est nécessaire, pour favoriser la montée en compétence des acteurs de la mobilité et garantir la mise en œuvre de solutions cohérentes à l'échelle métropolitaine (favorisant une bonne lisibilité de l'espace public pour l'usager) et en adéquation avec l'état de l'art, et notamment les préconisations du Cerema.

  Les sujets traités pourront porter sur la place à accorder au stationnement, le dimensionnement des aménagements piétons et cyclables, les modalités de prise en compte des piétons et cycles dans l'aménagement et dans la régulation des carrefours, les types de revêtements et modalités d'éclairage,… Un guide référentiel sera établi. Il ne sera pas prescriptif, afin de laisser de la liberté à chaque commune, mais facilitera les prises de décision en proposant de bonnes solutions et en identifiant certaines configurations à proscrire.

- **La priorisation et la programmation des aménagements**

Il s'agira d'intégrer les enjeux d'organisation de la mobilité dans la priorisation de réaménagement des espaces publics. Ainsi, la requalification d'un axe pourrait être anticipée ou retardée pour intervenir au meilleur moment (par exemple, attendre l'ouverture d'un nouveau parking en ouvrage permettra de requalifier les axes attenants en remplaçant l'offre de stationnement sur voirie par des aménagements cyclables sans impacter les riverains). Il pourrait aussi s'agir d'anticiper la requalification d'un axe dans le but de résorber une discontinuité cyclable.

- **Le réaménagement à proprement parler**

Action 12 : aménager les axes et carrefours structurants

Réaménagement des axes et carrefours prioritaires au profit des mobilités actives et en cohérence avec les enjeux de mobilité locaux et métropolitains, intégrant l'adaptation de la régulation

Le réaménagement des axes et carrefours devra être pensé dès sa conception en articulation avec les politiques de mobilité. En particulier, les cahiers des charges de maîtrise d'œuvre devront systématiquement intégrer un regard mobilités. Des études spécifiques complémentaires pourront être réalisées pour intégrer tous les besoins. En particulier, les volets suivants seront à examiner :

> Les largeurs de cheminements pour les piétons
> Le dimensionnement des carrefours, avec une préoccupation de minimiser les largeurs de traversées piétonnes et leur décomposition en plusieurs étapes
> L'intégration des aménagements cyclables, en accord avec la hiérarchie de l'axe concerné
> L'insertion des cycles dans les carrefours, avec des considérations sur la sécurité, la lisibilité et les temps d'attente
> Les aménagements nécessaires pour les transports collectifs en matière d'approche des carrefours et de traitement des arrêts (y compris PMR)
> Le besoin en stationnement à satisfaire, en intégrant une analyse différenciée des usagers et du niveau de réponse adéquat à apporter
> La capacité routière à garantir, ainsi que les mouvements à favoriser (accès à un parking-relais par exemple) ou au contraire à réguler
> ...

⊙ La démarche cyclable

Une démarche cyclable spécifique sera menée en parallèle et alimentera la démarche de réaménagement des espaces publics. Elle se basera :

- sur une actualisation du schéma directeur cyclable, qui intègrera une hiérarchisation des axes, mettant notamment en évidence un niveau structurant de type « réseau express ». Les aménagements et services seront définis pour chaque classe hiérarchique (type d'aménagement, largeurs, règles de jalonnement, types de services,...).
- Sur un travail d'identification des discontinuités cyclables intégrant la notion croisée de niveau d'enjeu et de niveau de faisabilité technique et financière.

Action 13 : développer et hiérarchiser le réseau cyclable

Actualisation et déploiement du schéma cyclable, avec un focus spécifique sur le traitement des discontinuités sur les axes existants

D2 / 38 / TKD / 101

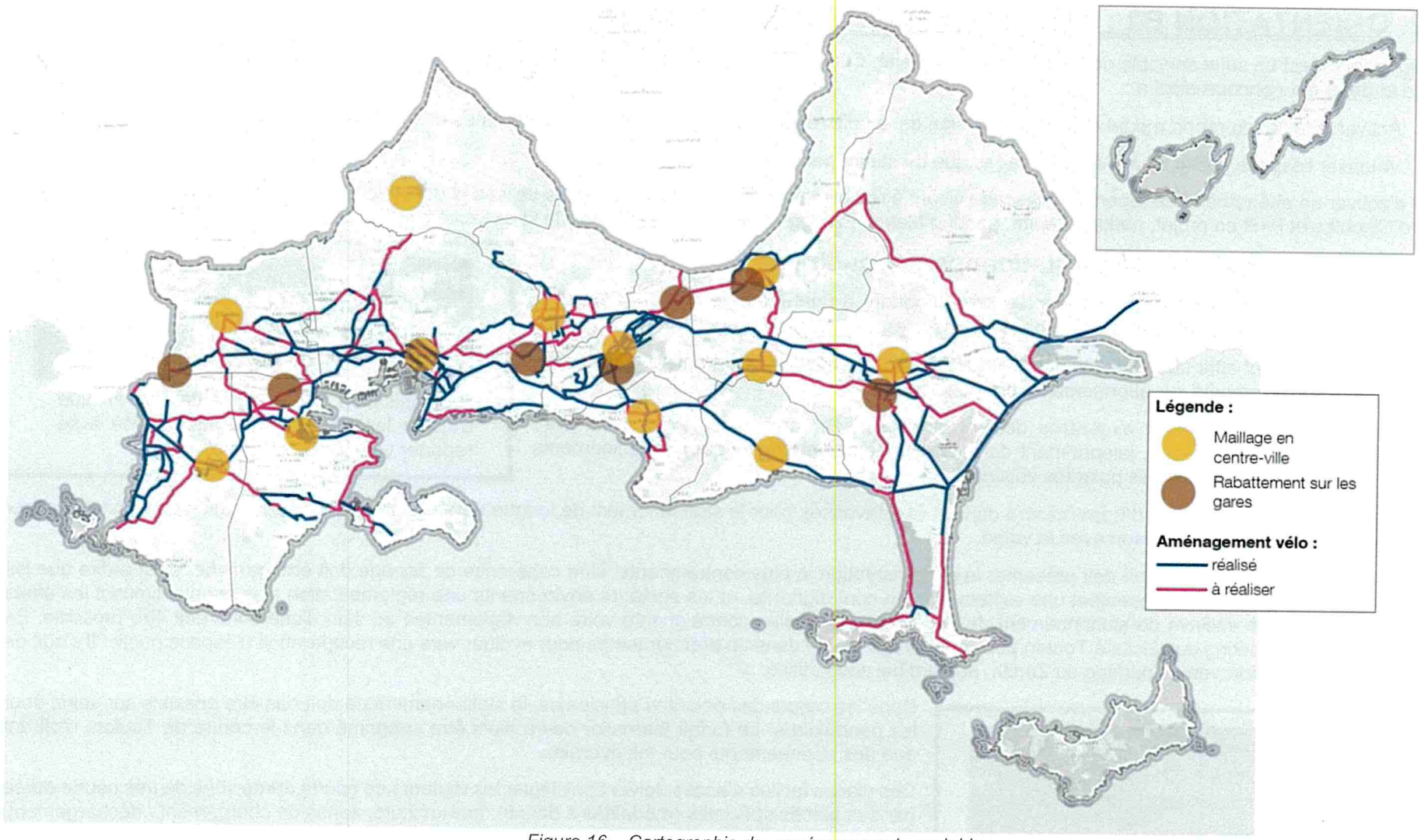


Figure 16 – Cartographie des aménagements cyclables

3.2.2. ORIENTATION B2 : ORGANISER LE STATIONNEMENT

Le stationnement est un sujet sensible 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 contraintes et sensibles
- Valoriser l'espace public pour d'autres usages que du stationnement

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

⊙ L'adaptation de l'offre de stationnement publique

La réglementation du stationnement sera adaptée pour répondre à une stratégie métropolitaine, en lien avec le niveau de réponse à apporter aux besoins des usagers :

- **Les P+R** doivent offrir une tarification très attractive pour les usagers des transports collectifs. Le principe de gratuité sur abonnement sera généralisé.
- **Les parkings légèrement excentrés** doivent être valorisés comme des Parc + Marche : régulation de la tarification, jalonnement de qualité (idéalement dynamique), cheminements piétons confortables avec les polarités voisines
- **Les parkings en ouvrage d'hypercentre** doivent être favorisés pour le stationnement de longue durée a minima. Leur tarification doit inciter l'usager à y stationner par comparaison avec la voirie.
- **Le stationnement sur voirie** doit présenter la réglementation la plus contraignante. Une cohérence de zonage doit être garantie, c'est-à-dire que les secteurs les plus prisés présentent une réglementation contraignante, et les secteurs environnants une réglementation plus souple, limitant les effets de bords. Toute enclave de stationnement de réglementation moins contraignante voire non réglementée au sein d'une zone doit être proscrite. En particulier, le parking des Lices à Toulon pourra être réglementé dans un premier temps pour évoluer vers une récupération d'espace public. Il s'agit de favoriser un report vers le parking du Zénith, aujourd'hui sous utilisé.

Action 14 : adapter la stratégie de stationnement métropolitaine valorisant les parkings en ouvrage et les P+R

Harmonisation des réglementations en vue d'inciter les usagers de longue durée à se reporter vers les ouvrages et P+R

Action 15: réaffecter progressivement l'offre de stationnement sur voirie à d'autres usages

Reconversion d'une partie de l'offre de stationnement de surface, en cohérence avec le report vers les parkings

Dans les cœurs des polarités principales, le stationnement ne doit pas être possible sur voirie pour les pendulaires. Le forfait journalier devra ainsi être supprimé dans le centre de Toulon, n'offrant que des abonnements pour les riverains.

Ces places faciles d'accès doivent privilégier les visiteurs de courte durée voire de très courte durée par des places spéciales (modalités à définir : arrêt minute, zones de chargement / déchargement) et garantir une réserve de capacité pour limiter la recherche de place.

Grâce au report en cascade, une partie de l'offre sur voirie pourra évoluer vers d'autres fonctionnalités (végétalisation, création d'aménagements cyclables,…). En tout état de cause, l'offre de stationnement public ne pourra subir de croissance, chaque création d'offre devant être compensée par ailleurs pour garantir un équilibre et éviter le phénomène d'« aspiration ».

A2D 40/106 JD

La stratégie sera pensée à une échelle métropolitaine, chaque commune étant responsable d'appliquer la mise en œuvre. Un cadre réglementaire permettra d'améliorer la lisibilité en définissant des classes de réglementation homogénéisées (par exemple : zone rouge = stationnement de courte durée / zone orange = stationnement de moyenne durée / zone bleue = zone de courte durée gratuite / …). La communication et le jalonnement seront mis au service de la lisibilité pour l'usager, en ciblant en priorité les P+R et les parkings aujourd'hui peu prisés.

⊙ Le dimensionnement de l'offre de stationnement privée

L'action sur le stationnement privé est plus limitée mais est cadrée par les documents de planification et par la co-construction avec les promoteurs en stade conception.

Action 16 : maîtriser l'offre de stationnement privée

Dimensionnement sur mesure de l'offre en stationnement dans les programmes privés, en corrélation avec le niveau de service de l'offre en transports collectifs à proximité

Les prescriptions du PDM portent sur un juste dimensionnement de l'offre privée, visant à répondre aux besoins des usagers pour éviter le stationnement sur l'espace public, tout en limitant au maximum l'espace dédié au stationnement. Pour cela, le dimensionnement tiendra compte :

- Du nombre d'habitant estimé, croisé avec le taux de motorisation, pour garantir une offre suffisante dans les programmes de logements
- Des capacités de mutualisation, à étudier au cas par cas, et qui seront facilitées par de la mixité urbaine, prônée par le SCoT : une même place peut servir à plusieurs usagers selon les périodes
- Du niveau de desserte par les transports collectifs pour ce qui concerne l'offre en stationnement à destination des emplois. Les sites localisés à proximité d'une halte ou gare ou d'un arrêt LHNS disposeront d'une norme plafond de l'offre en stationnement rapportée à la surface de bureaux. L'objectif est de favoriser le report vers les transports collectifs pour les trajets pendulaires dès lors qu'une offre de service performante a été mise en place par la collectivité.

3.2.3. ORIENTATION B3 : REGULER LA CIRCULATION ROUTIERE

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 plus routières, limiter les zones de congestion et garantir la sécurité des usagers
- 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.

⊙ Les compléments du réseau routier

Action 17 : valoriser, fluidifier et sécuriser le réseau routier

Amélioration des échangeurs présentant des points de congestion, pour une meilleure valorisation de l'autoroute et plus de sécurité

L'autoroute constitue la colonne vertébrale de la zone urbaine. Sur un territoire où le maillage routier est très contraint, c'est une infrastructure à valoriser au mieux, pour limiter la diffusion du trafic dans les zones d'habitation. Le récent élargissement de l'A57 à l'Est de Toulon a permis de faire sauter certains verrous et d'optimiser son usage. Dans la continuité, certains verrous restent à régler :

- L'échangeur de Chateauvallon fera l'objet d'une reconfiguration afin de traiter les points noirs actuels, qui entraînent sa saturation et des remontées de file dangereuses sur l'autoroute :

> Le cisaillement entre les flux sortant de l'autoroute en venant de l'Est avec les flux franchissant l'autoroute par le chemin de Lagoubran, au niveau du giratoire
> La nécessité de demi-tour au giratoire Sud en provenance de l'autoroute Ouest en direction du Nord

- L'échangeur de la Grande Chaberte sera également à traiter pour limiter le phénomène de goulet d'étranglement

Sur le réseau local, des compléments de maillage sont nécessaires pour améliorer le fonctionnement du réseau routier, mais également offrir de nouvelles liaisons pour les transports collectifs et les cycles. Les lacunes à combler concernent essentiellement des franchissements du réseau autoroutier :

- Entre Ollioules et la zone des Playes, pour faciliter l'accès à la zone d'activités et limiter la congestion de la route de la Seyne
- Entre Ollioules et la Seyne, pour assurer la liaison entre la gare de la Seyne et le secteur de Camp Laurent d'une part et Ollioules et le Technopôle d'autre part. En particulier, la liaison entre la gare et le Technopôle permettrait de renforcer le rôle de diffusion de cette gare (par la mise en œuvre d'une navette et/ou aménagements cyclables).

Action 18 : mailler le réseau

Compléments de maillage en franchissement de l'autoroute, pour connecter les zones d'habitat et d'emploi et servir de support aux mobilités alternatives

D2 - 42/103 SD

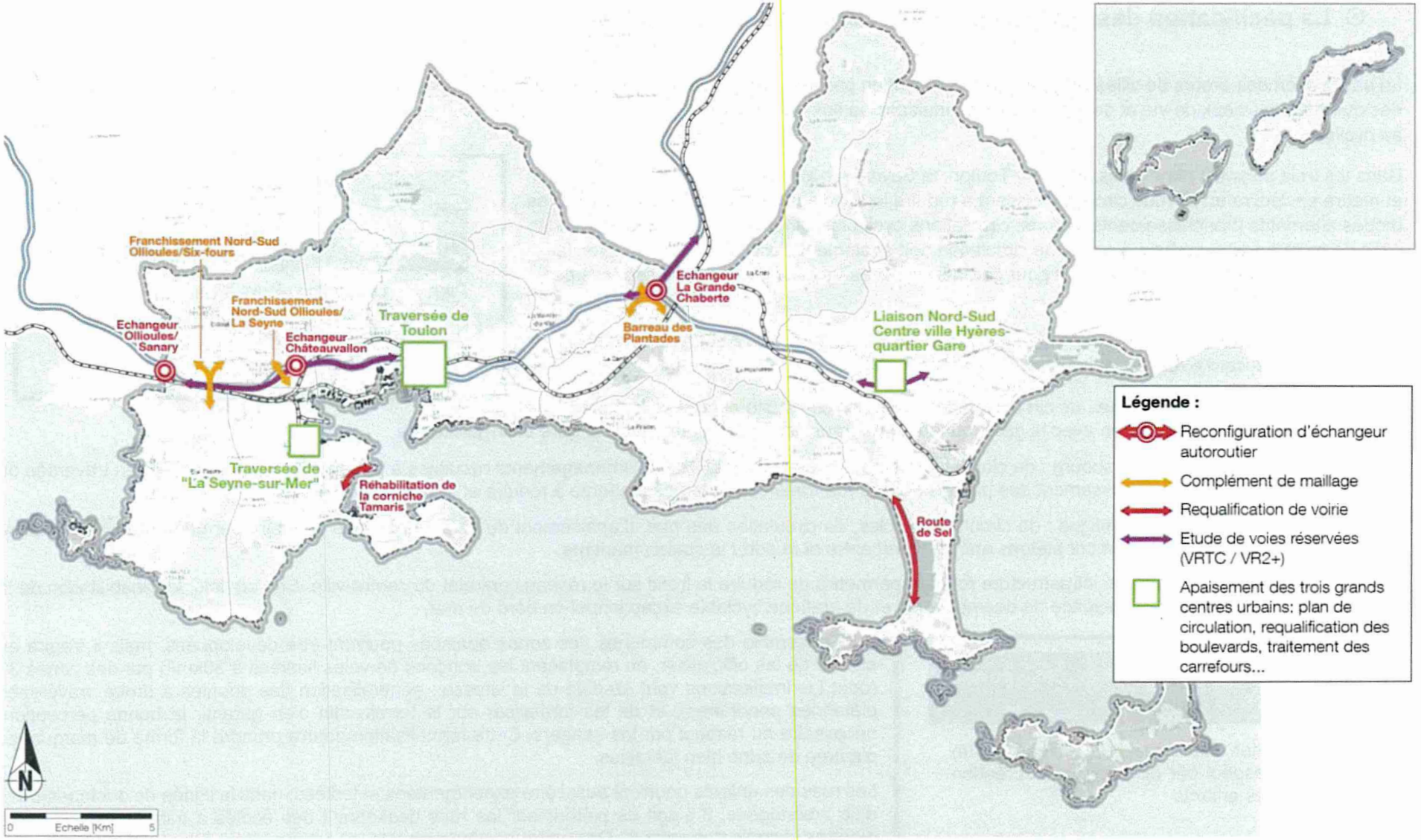


Figure 17 – Cartographie des compléments de maillage routier et réaménagements

⊙ La pacification des cœurs de ville et cœurs de quartiers

La pacification des cœurs de villes et de quartiers s'inscrit en parfaite cohérence avec l'objectif de développement de la ville du 1/4h. Il s'agit de faire des quartiers des lieux de vie et de rencontre, en réduisant les flux de circulation, en apaisant les vitesses et en donnant plus de légitimité au piéton et au cycliste.

Dans les trois polarités principales que sont Toulon, la Seyne-sur-Mer et Hyères, il s'agit de définir et mettre en œuvre un plan 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. Le plan de circulation doit également s'articuler finement avec la stratégie de stationnement, notamment pour garantir un accès facile aux principaux espaces de stationnement.

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

Plans de circulation visant à valoriser certains axes pour préserver les secteurs à fort enjeu de mobilités alternatives

Sur Toulon, il s'agira de trouver le meilleur équilibre entre les axes Ouest / Est traversant le centre-ville, en accord avec des enjeux forts :

- Sur le boulevard de Tessé : de circulation des cycles en continuité avec la voie express, de circulation des bus en lien avec la gare routière et de franchissement piéton entre la gare et l'hypercentre
- Sur le boulevard de Strasbourg : de circulation des bus (notamment LHNS), d'aménagements cyclables à fort enjeu pour la continuité en traversée du centre-ville, et de franchissement des piétons (largeur de traversée et temps d'attente à réduire et temps de vert à améliorer).
- Sur l'avenue de la République : de circulation cycles, de circulation des bus, d'apaisement du trafic sur un axe contraint par une faible largeur entre façades et de franchissement piétons entre l'hypercentre et le port / la station maritime.

A la Seyne-sur-Mer, une nouvelle infrastructure routière permettra de réduire le trafic sur le réseau contraint du centre-ville. En parallèle, la réhabilitation de la corniche des Tamaris créera un espace de déambulation et de pratique cyclable exceptionnel en bord de mer.

Action 20 : développer les zones apaisées

Formalisation des zones 30 pour garantir un meilleur respect par les usagers et création de rues des enfants

Sur l'ensemble des communes, les zones apaisées pourront être développées, mais il s'agira en priorité de les officialiser, en remplaçant les tronçons de voies limitées à 30km/h par des zones 30 (dont les implications vont au-delà de la vitesse : généralisation des priorités à droite, traversées piétonnes prioritaires), et de les formaliser sur le terrain afin d'en garantir la bonne perception, nécessaire au respect par les usagers. Cette formalisation pourra prendre la forme de marquages d'entrée de zone bien identifiés.

Les rues des enfants pourront aussi être expérimentées et testées, dans la lignée de quelques-unes déjà aménagées. Il s'agit de piétonniser les rues desservant des écoles a minima aux périodes d'entrée et sortie des enfants. Des marquage favorisant le jeu et permettant à l'enfant de s'approprier l'espace public peuvent compléter le dispositif. Ce système sécurise les accès des écoles et favorise la venue à pied des enfants et leur autonomisation.

3.3. AXE C : ORGANISER LES MOBILITES TOURISTIQUES ET EVENEMENTIELLES

Les mobilités touristiques et événementielles occasionnent des pics de mobilité spécifiques en termes de magnitude, de liaisons concernées et de besoins. 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,…).

3.3.1. ORIENTATION C1 : ORGANISER L'ACCES AUX SITES TOURISTIQUES

L'organisation de l'accès aux sites touristiques doit permettre de 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. Particulièrement fragile, il se prête bien à une régulation de la mobilité par sa configuration de presqu'île, avec des accès bien identifiés. De nombreuses mesures sont déjà engagés, comme la régulation des flux en lien avec Porquerolles, le P+R Arromanches, le renfort de la ligne 67 en période estivale, dont le titre est combiné pour les personnes prenant le bateau, la réduction progressive du stationnement sur la route du Sel, au profit d'une renaturation. Cette dynamique doit être poursuivie et progressivement renforcée, 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
  - > La formalisation des parkings Espace 3000 et Biancotto comme P+R et intégration au plan de réseau Mistral (ainsi que pour Arromanches)
  - > L'évolution progressive de la gestion des parkings de la Tour Fondue. Il s'agit d'augmenter progressivement la tarification des parkings, pour favoriser l'effet levier vers les P+R. Le couplage de la réservation du stationnement avec la réservation du bateau pourra être étudié, dans l'optique de limiter les flux s'engouffrant sur la presqu'île à la recherche d'une place
  - > Pour cette même raison, la mise en œuvre d'un jalonnement dynamique en amont de la presqu'île pour orienter les automobilistes vers les P+R en les informant de la saturation des parkings

Action 21 : réguler l'accès aux sites touristiques par le stationnement

Aménagement, jalonnement de parkings-relais accessibles par le réseau routier principal et tarification préférentielle en lien avec les navettes touristiques

- **Le développement de l'offre cyclable** par :
  - > La création de liaisons cyclables sur la route de Giens et sur la route du Sel
  - > La mise en œuvre d'un système de location de vélos sur le secteur de la presqu'île

- **L'adaptation de la desserte bus.** Il ne s'agit pas nécessairement d'aller au-delà de l'offre de service de la ligne 67, déjà très importante avec une fréquence de 10 minutes en été, mais plutôt d'améliorer 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,…

Action 22 : améliorer la desserte des sites touristiques

Adaptation sur mesure de la desserte bus au gré de la demande et développement de solutions cyclables

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. 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.

Le site du Faron bénéficie de la desserte du téléphérique. Toutefois la station basse n'offre pas de parking. Le stationnement au parking Zénith, qui présente d'importantes réserves de capacité et des potentialités de foisonnement importants (fréquentation du Zénith plutôt en soirée / fréquentation du Faron en journée), est à valoriser, en interconnexion avec la ligne de bus 40. De la communication est à prévoir en ce sens, couplée à une tarification préférentielle sur la chaîne parking du Zénith / ticket de bus / ticket de téléphérique.

D2-D 48/104 SCA

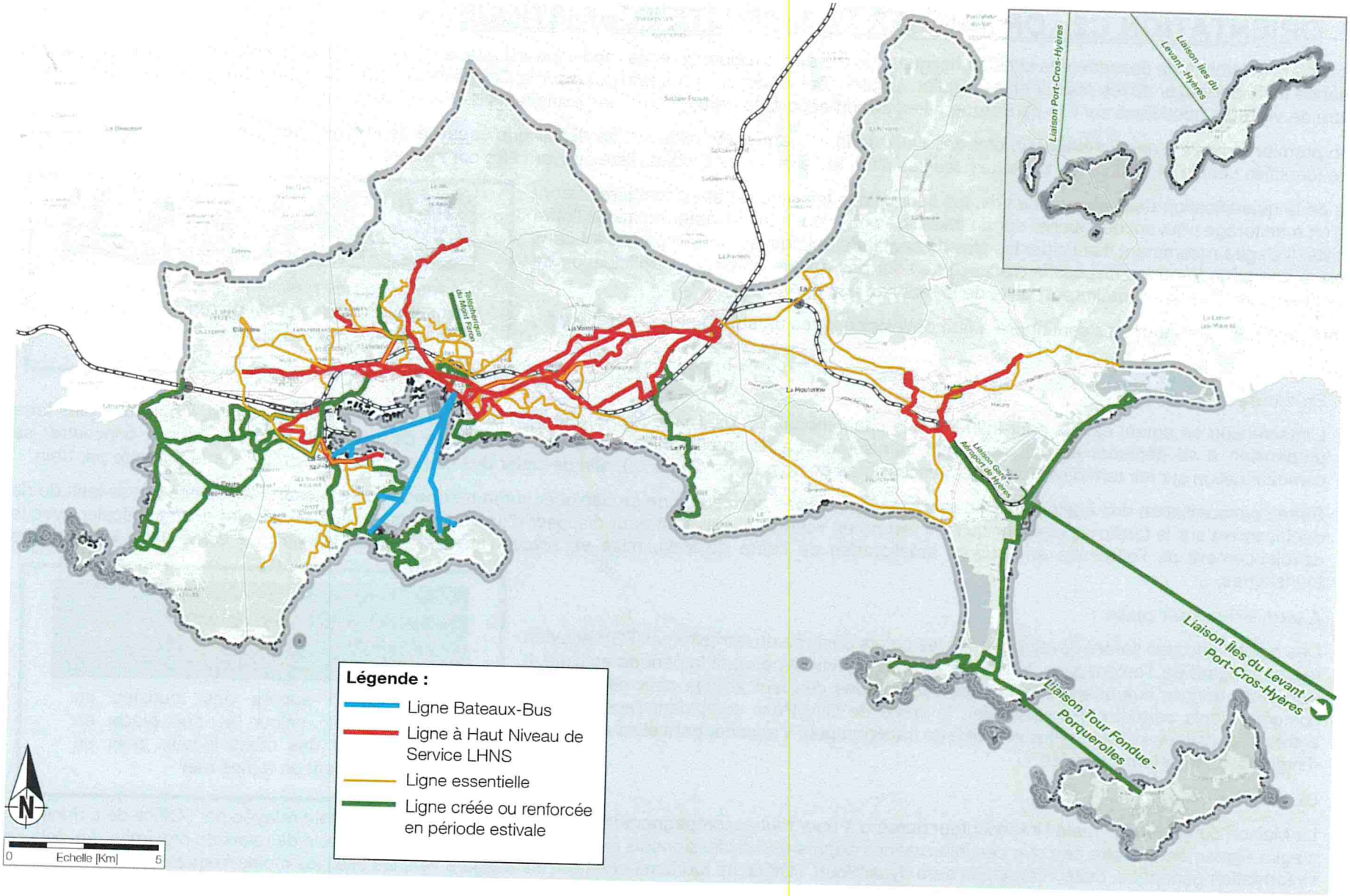


Figure 18 - Identification des lignes touristiques au sein du réseau de transport urbain

3.3.2. ORIENTATION C2 : ORGANISER LA MOBILITE TOURISTIQUE

En amont de la gestion de la desserte des sites touristiques, un travail d'anticipation et de régulation est à faire : il ne s'agit pas seulement de répondre aux pics de demande mais d'essayer de les prévoir et les réguler. La première action en la matière porte sur la Charte des Bateliers, mise en œuvre en 2021, qui régule le nombre de visiteurs quotidiens sur l'île de Porquerolles, par un décompte partagé entre les exploitants de transport maritime.

Dans un premier temps il s'agira d'établir un état des lieux de la demande touristique et de définir une capacité de charges des sites les plus sensibles. Les sites pré-identifiés sont le Mourillon, les Sablettes, les îles d'Or, le Faron et les Embiez, liste pouvant être complétée.

Au-delà de la quantification des volumes de flux, les fluctuations temporelles et saisonnières feront l'objet d'un monitorage pouvant déboucher sur un travail de prévision, afin d'adapter au mieux l'offre de mobilité. Il s'agira notamment d'anticiper les pics de demande qui peuvent arriver parfois tôt dans la saison, à une période où les dispositifs d'accueil ne sont pas encore en place. L'anticipation de ces phénomènes permettra d'améliorer l'agilité de la réponse à la demande.

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

Quantification et prévision temporelle de la demande dans un objectif de régulation de la demande et d'adaptation de l'offre

Un accompagnement des touristes continuera à être développé, avec un suivi à chaque étape de leur séjour :

- **En amont du séjour :**

  L'intervention en amont est clé pour influer sur le choix modal. En effet, une fois que le touriste aura choisi de venir en voiture, il aura une plus forte propension à se déplacer en voiture durant son séjour. La démarche mise en œuvre par l'Office de Tourisme consiste donc à concentrer sa communication sur les territoires facilement accessibles en train (Lyon, Paris,…), afin de cibler des touristes pouvant arriver sur le territoire par train.

  Cette communication doit également porter sur les alternatives permettant de se déplacer sur la métropole, pour rassurer le touriste sur sa latitude de déplacement sur le territoire, et éviter qu'il ne vienne en voiture uniquement pour disposer d'un véhicule sur place. Elle devra donc s'articuler avec le développement de l'offre mis en œuvre : amélioration de l'offre de train, mise en place d'un système de location de vélos dans les secteurs touristiques,…

- **A leur arrivée sur place :**

  Des points d'accueil seront développés sur les points d'entrée du territoire par TGV et avion (aéroport, gare de Toulon, gare de Hyères, gares maritimes) pendant la période estivale. Il s'agira de donner aux usagers toutes les informations dès leur arrivée pour adopter des comportements vertueux. En particulier, la vente de City Pass combinant l'accès à des activités touristiques et culturelles et le titre de transport pour y accéder permettra au touriste d'organiser son séjour d'emblée.

Action 24 : accompagner les touristes dans leurs changements de pratiques

Communication auprès des touristes en amont de leur séjour et sur place en s'appuyant sur des relais locaux, pour un accompagnement en temps réel

- **Durant leur séjour :**

  La Maison de la Mobilité reste l'interlocuteur numéro 1 pour tout accompagnement, mais l'information est également relayée par l'Office de tourisme. Il s'agira également de faire percoler ces informations auprès des professionnels du tourisme, afin qu'ils jouent le rôle de relais de proximité. Au-delà de l'information générique, cette information sera dynamique, l'Office de tourisme orientant les usagers vers les sites les moins fréquentés, afin de réguler la demande. Cette approche, déjà mise en place, pourra se renforcer dans les prochaines années grâce à une plus grande collecte de données sur le territoire permettant de mieux appréhender les flux touristiques en temps réel.

3.3.3. ORIENTATION C3 : GERER LES PICS DE MOBILITE LIES AUX EVENEMENTS

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. L'accent sera mis sur les enjeux en matière de mobilité, qui sont pour chaque organisateur des conditions au fonctionnement de leurs 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.

Action 25 : anticiper les pics de demande événementiels

Planification des évènements et mise en œuvre de plans événementiels pouvant être déployés au cas par cas

- **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 porteront sur :

  > La définition des itinéraires de report de trafic
  > l'intégration au sein du MaaS avec une information push sur les conditions de tarification et toutes les informations de mobilité
  > La mise en œuvre de PMV pour orienter les automobilistes
  > La création de plans de feux spécifique

- **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,…

Action 26 : accompagner la mobilité événementielle

Identification de P+R et dimensionnement d'une offre TC spécifique, déployables lors d'évènements planifiés

- **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.

3.4. AXE D : ACCOMPAGNER LES MUTATIONS PAR UN ECOSYSTEME DES MOBILITES

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

- **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 très 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 apparaît important, au regard du taux d'occupation des véhicules (moyenne de 1,36 personnes / véhicule d'après l'EMC²).

- **La construction d'un réseau de transports de marchandises plus efficace**

  Ce volet de la mobilité, fort pourvoyeur d'émissions et de frictions entre usages en centres-villes, est aujourd'hui peu encadré. C'est donc un système de gouvernance et de gestion des flux qui est à mettre en œuvre sur le territoire.

- **L'accompagnement au changement**

  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, en ciblant les usagers les plus réceptifs et les plus vulnérables. L'appui sur les nouvelles technologies fait partie des solutions à activer pour toucher un très large public.

- **L'encadrement de la mise en œuvre du PDM, avec un dispositif renforcé de gouvernance de la mobilité**

  Cette orientation touche aux composantes favorisant la mise en application du PDM, au niveau de la gouvernance et des échanges entre acteurs, au niveau financier, et au niveau du suivi du projet.

3.4.1. ORIENTATION D1 : FAVORISER L'EMERGENCE DES MOBILITES DECARBONEES ET PARTAGEES

⊙ La mobilité partagée

Pour ce qui concerne l'autopartage, il n'existe pas de système institutionnel sur le territoire, mais seulement de l'autopartage entre particuliers, qui n'est pas encadré. Le développement du MaaS pourrait permettre l'intégration de ces solutions sous un système intégré, ce qui leur offrirait une grande visibilité.

TPM se rapprochera également des opérateurs privés d'autopartage, afin de définir si un système plus centralisé pourrait être opportun sur le territoire. La contribution de la collectivité consistera en une participation à la communication par l'intégration au MaaS et par une mise à disposition d'espaces de stationnement sur l'espace public.

Action 27 : développer la mobilité partagée

Accompagnement des initiatives privées d'autopartage par une facilitation (intégration au MaaS, réservation de places) et mise en œuvre d'un système de location de vélos dans les zones touristiques

Pour ce qui concerne les mobilités actives, un système de location de vélos à assistance électrique sera testé dans les secteurs touristiques. Le système sera à préciser, mais il est privilégié un système non subventionné, organisé avec la prise / dépose des vélos dans des stations identifiées. Les points d'intermodalité et sites touristiques seront ciblés en premier lieu. Cette expérimentation ciblée donnera lieu à une évaluation et un bilan, permettant de juger de la pertinence de l'extension du projet.

⊙ La mobilité décarbonée

L'action directe de TPM sur la décarbonation des véhicules porte sur la transition du parc de bus et bateaux-bus. Le remplacement progressif de la flotte se fait vers des véhicules à très faibles émissions.

Les autres actions sont des actions indirectes de déploiement des bornes de recharge électrique et de communication et accompagnement, notamment des entreprises.

Action 28 : poursuivre la transition énergétique des véhicules

Renouvellement du parc bus et bateaux-bus, déploiement d'un réseau de bornes électriques et accompagnement des entreprises

3.4.2. ORIENTATION D2 : ORGANISER DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PLUS EFFICACES

Le sujet du transport de marchandises est un volet important du PDM, 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 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
- **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.

⊙ A l'échelle métropolitaine

Il n'y a aujourd'hui pas d'organisation du transport de marchandises à l'échelle métropolitaine, et tout est à construire. La première étape sera 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.

En second lieu, il s'agira d'engager les réflexions, par un diagnostic des besoins et flux de marchandises sur le territoire, puis par l'établissement d'un schéma de la logistique. Celui-ci devra s'appuyer sur une réflexion sur le foncier logistique, sujet identifié par le Sraddet, qui constitue généralement le point de fragilité de la mise en œuvre d'un schéma.

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

Création d'une instance de travail et engagement des réflexions autour d'un schéma de la logistique

⊙ A l'échelle des centres-villes

Les réglementations des livraisons sont nichées à l'échelle communale. TPM porte toutefois un rôle organisateur et intégrateur et portera à ce titre une vision globale et d'accompagnement des communes. La stratégie portera sur :

- **Une gestion des livraisons dans le temps** : une stratégie globale permettra de définir les 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** : les modalités d'usage des places de livraisons seront reprécisées à l'échelle métropolitaine (type d'usagers, horaires, durée d'arrêt,…). Le schéma des places de livraison pourra être revu en cohérence avec les évolutions des politiques de stationnement, qui, en tendant vers une meilleure rotation, devront permettre d'offrir des réserves de capacité de stationnement.
- **Une gestion des livraisons en nombre** : des outils devront permettre de rationaliser les livraisons, par le regroupement des zones de destination des marchandises en cœurs de villes.

Action 30 : organiser les livraisons en centres-villes

Définition de la réglementation des livraisons en termes d'horaires et de gestion des places de livraison

3.4.3. ORIENTATION D3 : ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE PRATIQUES EN MATIERE DE MOBILITE

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**
- **aller au-devant des usagers les plus fragiles ou à plus fort enjeu par un accompagnement personnalisé**
- **mettre en œuvre des mesures pour accompagner l'essor du vélo**

.

⊙ L'appui sur les outils technologiques pour toucher le plus grand nombre

Le Compagnon Numérique de la Mobilité (MaaS métropolitain) est en cours de déploiement, et évoluera dans les prochaines années sous forme de briques servicielles successives. La finalité est toutefois qu'il puisse regrouper en un seul outil l'ensemble des solutions de mobilité quel que soit le mode et quel que soit l'exploitant : bus urbains et cars interurbains, bateau, téléphérique, train, automobile et stationnement, covoiturage, autopartage, vélos en libre-service,… Il constituera à la fois un outil d'information et d'achat de titres.

L'outil apportera une information personnalisée à l'usager (par exemple itinéraire adapté aux PMR) et lui permettra de comparer plus facilement plusieurs solutions intermodales qui seraient complexes à analyser aujourd'hui, lui ouvrant des chaînes intermodales qu'il n'aurait peut-être pas envisagées. L'outil de comparaison permettra de mieux mettre en évidence les coûts réels de la mobilité et de mieux activer ce levier (le coût de l'automobile étant souvent sous-estimé).

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

Déploiement progressif d'un outil intégrant tous les modes et tous les réseaux et gérant l'information et la vente de titres

⊙ Une communication ciblée auprès des usagers

Les usagers identifiés spécifiquement sont :

- **Les jeunes enfants**, car l'adoption de pratiques de mobilité durable dès l'enfance influencera leurs pratiques à l'âge adulte
- **Les personnes en situation de recherche d'emploi**, pour lever le frein à l'emploi que peut constituer la mobilité

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

Communication ciblée par des démarches actives auprès d'usagers fragiles

- **Les personnes âgées**, souvent moins utilisatrices des outils technologiques, et pour lesquelles la mobilité est un facteur clé de préservation de l'autonomie et du bien vieillir
- **Les employeurs** (et par ricochet les employés), car le déplacement pendulaire est un déplacement routinier sur lequel il est plus facile d'agir et qui a une empreinte substantielle, du fait de sa régularité et des distances globalement plus importantes
- **Les conducteurs professionnels**, non dans un objectif de report modal mais de sécurité et d'éco-conduite (adopter une conduite plus souple et moins polluante)
- **Les cyclistes et usagers d'EDPM** (trottinettes, gyroroues,…) également dans un objectif de sécurité.

Action 33 : accompagner les entreprises

Incitation à des démarches de PDMe et ateliers pour les employés

Action 34 : sensibiliser les usagers à une mobilité plus citoyenne

Sensibilisation à la sécurité routière et à l'éco-conduite pour des publics ciblés

⊙ Des mesures spécifiques pour accompagner l'essor du vélo

L'ambition est de tripler la part modale du vélo dans la temporalité du PDM. Des mesures fortes et complémentaires à la réalisation d'aménagements cyclables sont donc nécessaires pour lever tous les obstacles pour l'usager. Il s'agira de mener plusieurs sujets de front, qui devront être portés par un référent vélo au sein de TPM, en charge de l'interface avec les communes et avec les services :

- **Le stationnement sécurisé des cycles**, dont l'absence constitue souvent un frein à l'usage, sera déployé aux abords des principaux pôles générateurs : établissements d'enseignement, pôles culturels et sportifs, équipements, zones d'emplois, pôles d'intermodalité,…
- **Le jalonnement cyclable**, avec un niveau d'intervention associé au niveau hiérarchique de l'axe jalonné (les axes structurants pouvant bénéficier d'identification spéciale)
- **Des solutions d'accompagnement à l'acquisition de vélos**, dont le modèle reste à préciser. Après plusieurs années d'aide à l'achat de VAE, il pourra être envisagé d'évoluer vers un système de location longue durée de VAE, dans le but de permettre aux usagers de tester un système avant une acquisition ou d'utiliser un vélo sans acquisition (étudiants notamment)
- **La communication** par le biais d'évènements permettant notamment de tester différents types de vélos, l'essai étant souvent le meilleur argument.

Action 35 : accompagner l'essor du vélo

Déploiement de services (stationnement, jalonnement, location de vélos) et de communication

3.4.4. ORIENTATION D4 : ENCADRER LA MISE EN OEUVRE DU PDM EN DEFINISSANT UN NOUVEAU CADRE DE GOUVERNANCE DE LA MOBILITE

Le Plan De Mobilité ne pourra se déployer que si les ressources nécessaires sont mises à contribution, et notamment si la communication est bonne entre les acteurs directs ou indirects de la mobilité. Le PDM définit des orientations, et une certaine agilité sera nécessaire pour les suivre, en tenant compte des imprévus ou 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** : l'articulation entre planification urbaine et mobilité nécessite une attention et des outils particuliers, en raison du cloisonnement entre les intervenants malgré les enjeux d'interface
- **Les instances d'échange** : elles sont indispensables pour articuler les projets thématiques et territoriaux
- **Les 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** : il permet, en s'appuyant sur les nouvelles technologies, de monitorer sur la période des 10 ans les écarts avec le plan d'actions, afin d'offrir la possibilité de « rectifier le tir » au plus tôt, en cas de divergence.

⊙ Une articulation serrée avec la planification urbaine

L'enjeu est de renforcer la cohérence entre aménagement urbain, développement économique et politiques de mobilité afin de construire un territoire métropolitain plus accessible, attractif et sobre. 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.

Cette articulation se fonde sur :

- **La mise en place d'une gouvernance intégrée** : il s'agit de renforcer les échanges entre les entités par des instances planifiées et la mise en commun d'outils SIG
- **La structuration du développement urbain en faveur d'une mobilité plus durable** : au stade de la planification, il s'agit d'intégrer les enjeux de densification urbaine aux abords des pôles de mobilité, pour favoriser le report modal, et de mixité urbaine, pour raccourcir les déplacements dans l'esprit de la ville du 1/4h
- **L'affirmation de la mobilité dans les nouveaux projets d'aménagement** : à un stade plus opérationnel, il s'agit d'intégrer l'approche mobilité à l'étude de chaque projet urbain, pour intégrer les notions de desserte intermodale, d'accessibilité routière,…

Action 36 : coordonner le projet urbain et la mobilité

Renforcement des interactions entre la planification urbaine / les projets urbains et la planification de la mobilité / les outils de mobilité, pour limiter les déplacements et favoriser le report modal

⊙ Des instances d'échanges pour une meilleure cohérence de projet

Les instances d'échange à stabiliser se situent à plusieurs niveaux :

- **A une échelle supra-territoriale**, pour garantir la cohérence des actions menées par TPM, par les territoires voisins et par les autorités compétentes à l'échelon départemental, régional et national. Il s'agit d'articuler les politiques et projet dans leur consistance et leur temporalité :
  - > Au niveau des franges, pour tenir compte de la continuité urbaine entre TPM et certains EPCI voisins, notamment la CA Sud Sainte-Baume et la CC Vallée du Gapeau
  - > Au niveau des points d'intermodalité notamment, pour assurer la cohérence des offres en contact (par exemple la mise à niveau d'un PEM ferroviaire doit s'articuler avec le renforcement de l'offre ferroviaire et l'organisation du rabattement)
  - > De manière transversale, pour une approche unique en matière de tarification, billettique, information,…

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

Renforcement des instances d'échange entre EPCI, entre services, entre antennes

La mise en œuvre récente des bassins de mobilité par la loi LOM a déjà proposé un nouveau cadre. Le projet SERM pourrait encore faire évoluer la gouvernance en faisant intervenir de nouvelles instances. Les modalités ne sont donc pas figées.

- **A l'échelle des services de TPM**, pour une bonne coordination :
  - > Entre les services : il s'agit d'assurer la cohérence entre les services en charge de la planification de la mobilité, de la planification urbaine, de l'encadrement de l'exploitation des transports collectifs et des autres modes, des projets routiers et de transport, de l'entretien et du réaménagement des infrastructures, de la gestion de la circulation, du stationnement, de l'environnement, de la sécurité, du transport de marchandises,…
  - > Entre les antennes : il s'agit de renforcer les synergies existantes, afin de mutualiser les forces de ces structures de petite taille, sur des sujets techniques pointus : la régulation des carrefours à feux, la gestion du stationnement, le traitement des mobilités actives en section et surtout dans les carrefours,…
- **Aux différents niveaux de concertation** : entre élus, techniciens, acteurs économiques, conseils de quartiers, et représentants de la société civile (associations de promotion du vélo, associations de personnes en situation de handicap,…)

⊙ De nouvelles sources de financement

A l'heure où la conférence Ambition France Transports vient d'ouvrir des pistes sur le sujet, les solutions sont loin d'être figées. Trois familles de pistes peuvent être identifiées et devront être approfondies :

- **La hausse des recettes apportées par les usagers**, en cohérence avec les préconisations de la conférence Ambition France Transports. Cette piste ne pourra être explorée que par le biais d'une étude globale de refonte de la tarification. Une évolution vers une tarification solidaire (liée au quotient familial plutôt qu'au statut) pourrait permettre de dégager des recettes complémentaires en réhaussant les tarifs pour certaines classes de population, sans affecter le budget des plus fragiles, de manière plus équitable.
- **La levée de nouvelles ressources** issues des taxes de séjour, de l'évolution du taux de Versement Mobilité, de la taxation des grands opérateurs d'e-commerce,…
- **L'optimisation des dépenses de fonctionnement**

Action 38 : envisager de nouvelles sources de financement

Etude de nouvelles recettes auprès des usagers et nouveaux prélèvements (taxes de séjour, VM, taxation des opérateurs d'e-commerce,…)

⊙ Le suivi de la mise en œuvre du PDM

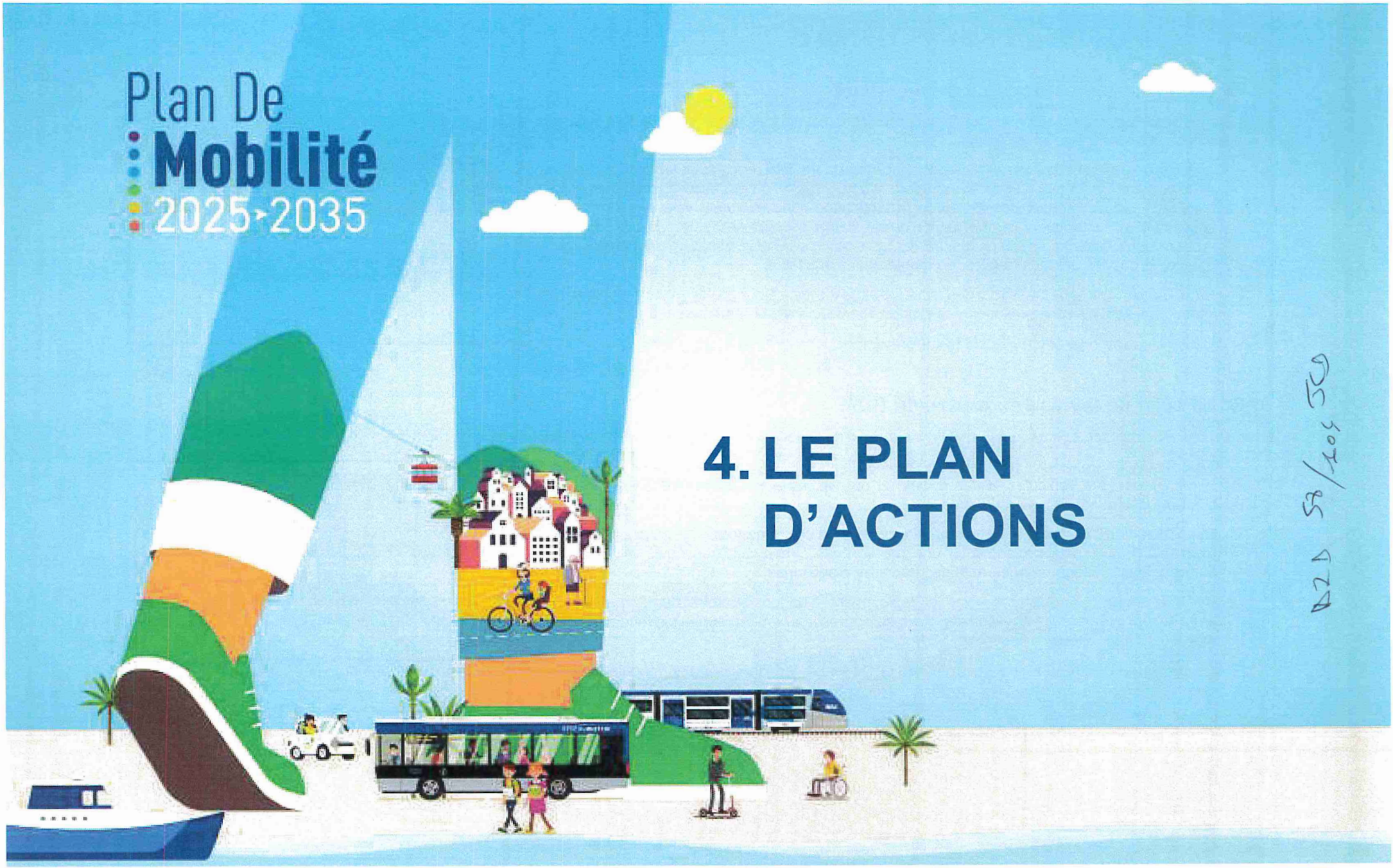
Pour un suivi plus efficace et plus régulier, TPM s'équipe d'outils technologiques présentant des fonctions complémentaires :

- **De collecte de données** : par la mise en œuvre de nouveaux compteurs permanents, pour le comptages des véhicules et des cycles, et par l'accès aux données générées par les smartphones et systèmes embarqués
- **De centralisation des données** : par la création d'une Plateforme Métropolitaine des Données (PMD), rassemblant sous une même base l'ensemble des outils et données Mobilité, avec partage en open data des données « publiques »
- **De traitement des données** : par le déploiement d'un observatoire numérique de la mobilité, qui intègre et synthétise les données pour restituer en temps réel les tendances de mobilité sur le territoire
- **De prévision des tendances de mobilité** : par la tenue et mise à jour d'un modèle de trafic permettant de tester des projets.

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

Collecte et centralisation des données, et établissement de modèles de monitoring et de prévision de la mobilité

Plan De Mobilité 2025-2035



4. LE PLAN D'ACTIONS

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

D 2 D 59 / 2e5 JCD

Plan De Mobilité 2025>2035

Action n°1 : Renforcer l'offre de service ferroviaire

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

Enjeux

Le réseau ferroviaire Zou ! présente une **offre relativement dense** en termes de fréquences sur le tronc commun Ollioules / la Pauline, avec une trentaine d'aller-retours quotidiens sur une plage horaire étendue de 6h30 à 21h30. Cette offre **manque toutefois de régularité** (pas de cadencement). Les intervalles entre deux trains peuvent varier de manière significative, allant de 5 minutes (généralement plutôt 15 à 30 minutes) en heure de pointe, jusqu'à 1h30 (voire localement 2h30) en heure creuse. Cette action, entièrement adossée aux **projets LNPCA** et **SERM,** vise à augmenter la part modale du train pour les déplacements en lien avec la métropole en le transformant en un véritable « RER au ¼ d'heure cadencé ». Ces déplacements, par essence longs, sont également de forts contributeurs à la réduction des émissions.

Mesures

- **Augmentation de la capacité de la voie** par la suppression progressive de la fenêtre de maintenance des infrastructures de fin de matinée (en lien avec la mise en œuvre de l'ERTMS - European Rail Traffic Management System) pour le dédier au trafic de voyageurs et garantir une continuité d'offre sur la journée
- **Évolution progressive vers un cadencement régulier et homogène sur toute la journée** : 30min sur chacune des branches St Cyr / Carnoules et St Cyr / Hyères soit un cadencement à 15min sur le tronc commun St-Cyr / La Pauline
- **Renfort sur la ligne de Hyères en haute saison :**
  - Extension de l'amplitude horaire jusqu'à minuit
  - Renforcement de la fréquence vers 30min entre 10h et 20h les WE
  - Au niveau de la bifurcation de La Pauline, dénivellation de la ligne d'Hyères pour permettre la coexistence des trains rapides et des trains lents et améliorer la régularité en supprimant les croisements des trains dans le cadre de la LNPCA

Parties prenantes

Pilote	Partenaires
Région Sud	Etat TPM AOM SNCF Réseau / Voyageurs / Gares&Connexions Opérateur ferroviaire SLNPCA (Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur)

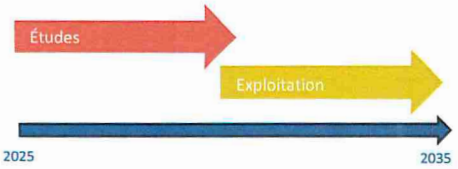
Actions associées

Action 6 : Améliorer la desserte des polarités économiques
Action 8 : Organiser le rabattement sur les PEM
Action 10 : Faciliter l'itinéraire voyageur
Action 24 : Accompagner les touristes dans leurs changements de pratiques

Objectifs



Calendrier



Indicateurs

- Nombre de trains journaliers (semaine et week-end)
- Nombre de montées/descentes aux gares
- Taux de régularité des trains TER

Métropole Toulon Provence Méditerranée

AD 60/2024

Plan De Mobilité 2025>2035

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

Action n°2 : Structurer le réseau routier ZOU! autour de lignes fortes

❖ Constat et enjeux

Le réseau routier ZOU! s'appuie fortement sur le corridor de mobilité et reste **complémentaire au réseau ferré** : il rayonne depuis la gare de Toulon direction Signes, Le Lavandou, Carnoules, Brignoles ou encore Belgentier. Si son usage est plutôt bien ancré dans les pratiques des habitants et reste stable, ce **service reste marginal** (fréquentation mensuelle quatre fois inférieure à celle des TER et part modale <0,5%). Ce réseau est principalement utilisé aujourd'hui par des captifs, mais doit monter en gamme dans le cadre du projet SERM, pour complémenter le réseau ferroviaire sur des segments différents.

❖ Mesures

- **Étude d'aménagement** des points durs de circulation afin d'améliorer les performances des lignes cars express par de nouveaux linéaires de sites propres (voies bus), une « VRTC », de la priorité aux carrefours, …
- **Étude de l'extension de la « VRTC »** voie réservée aux transports en commun sur autoroute sur la partie ouest de Toulon (A50), à l'instar de ce qui est aménagé sur l'A57 côté Toulon Est, avec **arrêt sur autoroute au niveau du futur P+R « la Chaberte »**
- **Restructuration du réseau** axée sur un rabattement de certaines lignes sur le réseau ferroviaire et/ou urbain et sur un redéploiement de l'offre économisée (notamment rabattement des lignes Est sur la gare de la Pauline et la zone commerciale de la Valette)
- **Mise en œuvre de lignes de cars express** avec un cadencement minimal à 20min en HP et 1h en HC :
  - ligne semi-express Toulon gare <> Hyères Moulin Premier
  - ligne car express SERM Toulon gare <>Hyères gare <> Lavandou
  - ligne Le Beausset <> La Cadière d'Azur <> Gare La Seyne / Six Fours (par l'A50)
  - ligne Vallée du Gapeau <> Campus La Garde La Valette <> Gare Routière Toulon (par l'A57)
  - ligne Carnoules <> Cuers <> Solliès Pont <> La Farlède <> Zone d'activités Est <> Valgora (par l'A57)
- **Améliorer la lisibilité du réseau routier ZOU!** pour les usagers via une hiérarchisation des lignes en fonction de leur niveau d'offre et une identification des lignes dans leur dénomination et sur les plans (par exemple : ligne express,…)

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
Région Sud	TPM AOM Exploitants cars Zou! Département du Var Exploitant autoroutier EPCI voisins État

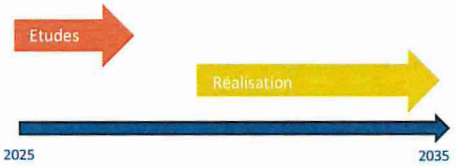
❖ Actions associées

Action 8 : Organiser le rabattement sur les PEM
Action 9 : Développer les P+R
Action 10 : Faciliter l'itinéraire voyageur
Action 33 : Accompagner les entreprises
Action 37 : Elargir le champ des participants aux réflexions pour une meilleure collaboration et acceptation

❖ Objectifs

Empreinte enviro. et sanitaire · Cohésion sociale et territoriale · Rééquilibrage espace public · Mobilités touristiques · Faisabilité du PDM

❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Nombre de services Zou! desservant TPM
- Fréquentation des lignes Zou! en lien avec TPM
- Fréquence des lignes ZOU!

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°3 : Expérimenter des lignes de covoiturage

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

❖ Constat et enjeux

Une ligne de **covoiturage spontané** (sans réservation préalable) pilotée par l'État et la Région entre Cuers et Toulon a été mise en place en juin 2025, avec 18 arrêts dont 8 au sein de TPM. Ce nouveau mode vise à offrir à l'usager une **offre de mobilité à haut niveau de service** pour un coût réduit pour la collectivité, puisqu'il s'appuie sur l'offre particulière et utilise en grande partie une infrastructure déjà omniprésente dans la Métropole. Les études préalables estiment que 95% des voyages concerneraient le territoire de TPM dont 50% des trajets réalisés en interne, **soit entre 1 000 trajets et 2 500 trajets par semaine** au bout de trois années de service. Cette action a vocation à **lutter contre l'autosolisme** en augmentant le taux de remplissage des véhicules.

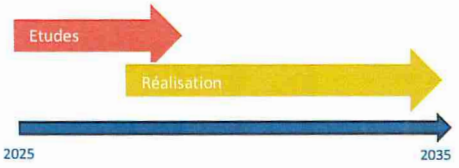
❖ Mesures

- **Bilan de l'expérimentation de la première ligne de covoiturage spontané Cuers <>Toulon** afin de dupliquer ce qui fonctionne pour d'éventuels projets futurs et améliorer le service sur ce qui fonctionne moins (notamment organisation des arrêts à monitorer et potentiellement faire évoluer)
- **Étude de nouvelles lignes de covoiturage** spontanée (notamment sur l'axe pré-identifié Carnoules-Hyères) **et du prolongement de la ligne Cuers-Toulon** jusqu'à Carnoules ou Brignoles par exemple
- **Intégration dans le MaaS de toutes les applications de covoiturage** (qu'elles bénéficient ou non de financement public)
- **Etude de** réaffectation d'une voie de circulation générale en **voies réservées covoiturage « VR2+ » sur autoroute**

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
Région Sud TPM AOM	EPCI et communes traversées par les nouvelles lignes Exploitant Covoiturage Exploitant Autoroutier

❖ Calendrier



❖ Actions associées

Action 17 : Valoriser, fluidifier et sécuriser le réseau autoroutier
Action 33 : Accompagner les entreprises
Action 37 : Elargir le champ des participants aux réflexions pour une meilleure collaboration et acceptation

❖ Indicateurs

- Nombre de voyages mensuels réalisés
- Nombre de points d'arrêts de covoiturage
- Nombre d'utilisateurs de la plateforme en ligne
- Nombre de courses mensuelles proposées

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

D29 62/106 FED

Plan De Mobilité 2025>2035

Action n°4 : Renforcer le niveau de service des LHNS

Orientation A2 : Renforcer le réseau de TC urbain à l'échelle métropolitaine

❖ Constat et enjeux

Le réseau Mistral est utilisé à 40% par des jeunes et 35% des seniors (usagers captifs). Dans le but d'augmenter fortement la part modale TC et d'opérer du report modal de l'automobile vers les transports collectifs, il s'agit d'offrir un niveau de service de haut niveau sur les lignes fortes du territoire, ce qui doit permettre :

- d'offrir une meilleure lisibilité à ces lignes, pour faciliter leur appropriation et permettre à des usagers occasionnels de les emprunter facilement
- d'atteindre un haut niveau de cadencement permettant à l'usager de l'emprunter sans consulter les horaires et/ou d'envisager des correspondances entre lignes permettant de démultiplier les liaisons possibles

❖ Mesures

- **Renforcement de fréquence sur les principales lignes du réseau**, avec un cadencement inférieur à 10 minutes en semaine et extension de l'amplitude horaire (5h30 – 1h30, soit 20h de service) sur les axes suivants :
  - Espace Marine (La Seyne) - La Pauline (la Garde)
  - Technopôle de la Mer (Ollioules) – Valgora (la Valette)
  - 4 Chemins des routes (Toulon) - Mourillon (Toulon)
  - Ripelle (Revest) - Terre Promise (la Garde)
  - Montserrat (Toulon) - la Pauline (la Garde)
  - Maurels (Hyères) – Moulin 1er (Hyères)
  - Gare Ollioules / Sanary - Gare de Toulon
  - Technopôle Var matin (Ollioules) - Pôle d'activité Toulon Est (La Valette)
- **Labellisation des LHNS par une appellation spécifique** visant à faciliter leur identification et leur appropriation
- **Renforcement du niveau d'offre le week-end et en vacances scolaires**
- **Traitement spécifique des arrêts LHNS,** avec un niveau d'équipement requis (abribus, BIV, caméras, interphone, sono), notamment pour renforcer l'information et la sécurité des voyageurs
- **Poursuite du développement le réseau maritime** dans la petite rade et pour la desserte des îles d'Or : fréquence, amplitude, aménagement des pontons, informations voyageurs, augmenter la capacité d'emport des vélos

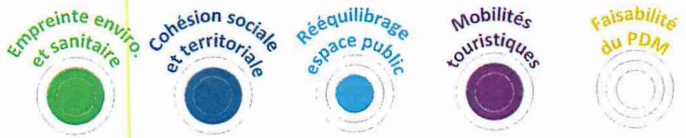
❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	Exploitant Réseau Mistral Communes

❖ Actions associées

Action 5 : Améliorer la performance des LHNS
Action 6 : Améliorer la desserte des polarités économiques
Action 9 : Développer les P+R
Action 10 : Faciliter l'itinéraire voyageur
Action 36 : Coordonner le projet urbain et la mobilité

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Nombre de voyages des lignes concernées
- Fréquentation des lignes concernées
- Kilomètres commerciaux produits
- Voyages/habitants
- Voyages/kilomètres commerciaux
- Taux de couverture

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°5 : Améliorer la performance des LHNS

Orientation A2 : Renforcer le réseau de TC urbain à l'échelle métropolitaine

❖ Constat et enjeux

L'amélioration de la performance des lignes de bus présente un double enjeu :

- L'amélioration de l'attractivité pour les usagers, en termes de temps de parcours mais surtout en termes de fiabilité, un des enjeux principaux pour l'usager étant de garantir son temps de déplacement et d'avoir un intervalle régulier entre deux bus ou bateaux-bus.
- Un gain d'exploitation permettant une économie pour l'exploitant pouvant être redéployée sur un renfort d'offre

Les gains de performances se concentreront en premier sur les lignes fortes, afin de bénéficier d'un réel gain sur ces lignes structurantes.

❖ Mesures

- **Etudes de performance sur les lignes LHNS** (temps de parcours, régularité, capacité avec bus articulés), basées sur une analyse des points durs par ligne et l'étude de solutions sur mesure (modification d'itinéraire, maîtrise de la circulation, voies bus, gestion du stationnement, déplacement de points d'arrêts,…)
- **Création de voies bus et couloirs d'approche** au niveau des « points durs » et mise en œuvre des mesures identifiées dans les études de performances
- **Déploiement d'un système de priorité bus** pour toutes les LHNS :
  - Cadrage d'un système et acquisition / déploiement
  - Adaptation de la programmation des carrefours traversés par les LHNS, en commençant par les carrefours stratégiques (prioriser les points durs dégradant le plus les temps de parcours et ceux situés sur le tronc commun de plusieurs lignes)

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Voirie Exploitant Réseau Mistral Communes

❖ Actions associées

Action 4 : Renforcer le niveau de service des LHNS
Action 6 : Améliorer la desserte des polarités économiques

❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Vitesse commerciale des lignes concernées
- Taux de fiabilité/régularité des LHNS
- Nombre de « points durs » résorbés

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°6 : Améliorer la desserte des polarités économiques

Orientation A2 : Renforcer le réseau de TC urbain à l'échelle métropolitaine

❖ Constat et enjeux

Une grande partie des acteurs économiques de la Métropole sont regroupés dans des **pôles d'activités** clairement identifiés. Ces sites sont localisés à proximité des autoroutes mais **leur accessibilité par les modes alternatifs à la voiture diffère** sensiblement, d'autant qu'elles sont assez diffuses. En lien avec l'ambition de capter les pendulaires par les transports, il s'agit donc de **mieux desservir ces zones**, et notamment garantir leur irrigation depuis les PEM principaux et notamment les gares (dernier kilomètre), pour favoriser le basculement des actifs de l'automobile vers les transports collectifs.

❖ Mesures

- **Enquêtes sur la mobilité professionnelle** et **diffusion des résultats** et des pistes d'actions qui en découlent aux entreprises
- **Mise en œuvre d'une desserte fine des zones d'activités adaptée aux horaires des salariés** :
  - Expérimentation d'une navette de desserte fine de la Zone d'activités Toulon Est en lien avec la gare de la Pauline aux périodes de pointe, calée sur les horaires de train
  - En cas de succès, reconduction du système pour des navettes de desserte de la ZAC des Playes et du Technopôle de la Mer en lien avec la gare de la Seyne/Six-Fours
  - Espaces de covoiturage en entrée de zones d'activités pour connexion avec les PEM
  - Travail des liaisons piétonnes entre les arrêts TC et les zones desservies
  - Mise en place d'une desserte en mode doux au sein de ces zones
- En lien avec les travaux générés par le projet de Porte-Avion Nouvelle Génération (PANG) et l'ouverture d'une quatrième porte d'accès à la Base Navale sur le secteur de Brégaillon, maintien d'une bonne accessibilité routière / bus / vélo du site pour les salariés, et ce durant toutes les phases du chantier.

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	associations d'entreprises (la Crau Pôle, Afuzi, ADETO, Valcoeur, base navale, …) TPM Voirie

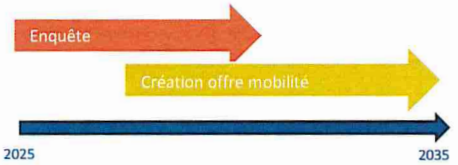
❖ Actions associées

Action 1 : Renforcer l'offre de service ferroviaire
Action 13 : Développer et hiérarchiser le réseau cyclable
Action 15 : Réaffecter progressivement l'offre de stationnement sur voirie à d'autres usages
Action 18 : Mailler le réseau
Action 33 : Accompagner les entreprises

❖ Objectifs

Empreinte environ. et sanitaire · Cohésion sociale et territoriale · Rééquilibrage espace public · Mobilités touristiques · Faisabilité du PDM

❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Part modale des employés (par bassin)
- Nombre de services de navettes quotidiens desservant les zones d'activités

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°7 : Optimiser l'offre de transports collectifs urbains

Orientation A2 : Renforcer le réseau de TC urbain à l'échelle métropolitaine

❖ Constat et enjeux

Le réseau est conçu comme un **réseau pôle à pôle**, qui privilégie la proximité et évite les ruptures de charge ; il s'inscrit facilement sur le réseau toulonnais, peu maillé et limitant les itinéraires possibles pour les lignes. Cette configuration induit en contrepartie **une offre kilométrique importante** avec des lignes de bus longues et parfois sinueuses. Du fait d'un **Versement Mobilité relativement limité** lié au tissu économique local, l'enjeu d'optimisation du réseau est essentiel pour permettre le développement d'offre sur les lignes structurantes tout en maîtrisant les coûts d'exploitation afin de garantir la pérennité du réseau. Ce travail de rationalisation peut s'appuyer sur une restructuration des lignes autour des lignes structurantes et sur le développement du Transport à la Demande, qui a fait ses preuves sur le territoire.

❖ Mesures

- **Adaptation de la fréquence** des lignes essentielles (les lignes à moins de 20' de fréquence) et lignes de proximité en fonction de la fréquentation observée sur la base d'un travail de **concertation**
- **Développement du Transport à la Demande (TAD)** pour maximiser la couverture du territoire
- **Développement du TAD de soirée** sur certaines lignes essentielles ou de proximité afin de garantir une certaine amplitude horaire tout en maîtrisant l'offre kilométrique

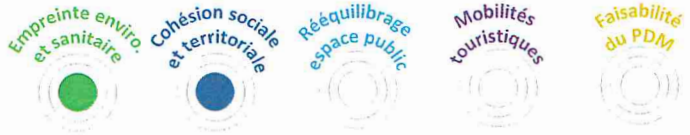
❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	Exploitant Réseau Mistral Communes

❖ Actions associées

Action 4 : Renforcer le niveau de service des LHNS
Action 8 : Organiser le rabattement sur les PEM

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Offre kilométrique des lignes essentielles et de proximité
- Nombre de lignes de TAD
- Fréquentation des lignes de TAD

Métropole Toulon Provence Méditerranée

A2 D 66/104 SCA

Plan De Mobilité 2025-2035

Orientation A3 : Organiser l'intermodalité

Action n°8 : Organiser les PEM et leur rabattement par les modes alternatifs

❖ Constat et enjeux

La voiture particulière est aujourd'hui le mode le plus utilisé pour rejoindre les gares qui sont pour la majorité situées en dehors des cœurs urbains. Malgré leur nombre de places assez élevés, les **aires de stationnement sont saturées** sur la majorité des gares en semaine. **Dans une perspective de développement fort du ferroviaire, en lien avec les projets de LNPCA et SERM, il est donc essentiel de permettre aux usagers de rejoindre facilement et en toute sécurité les gares et PEM du territoire, par des modes alternatifs à la voiture**.

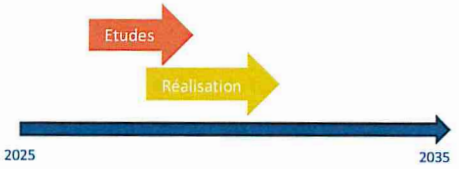
❖ Mesures

- **Hiérarchisation des points d'arrêts** et **identification des PEM** sur les plans de réseau
- **Aménagements cyclables** renforcés en rabattement sur les PEM et jalonnement spécifique, sur la base d'une étude de liaison depuis les principales polarités
- Extension du **stationnement cyclable sécurisé** dans les PEM, avec proposition d'une offre diversifiée (boxes individuels, véloparcs, arceaux protégés), à développer au fur et à mesure de leur fréquentation
- Création de **nouvelles connexions** pour faciliter l'accessibilité par les modes actifs :
  - accès côté nord pour la gare de Toulon,
  - accès côté ouest pour la halte Ste-Musse
- **Réaménagement de la liaison piétonne Gare de Toulon <> Place de la Liberté** par un cheminement qualitatif, direct, accessible et continu à hauteur des enjeux de connexion entre la gare et des LHNS
- **Synchronisation annuelle des horaires bus / train** sur l'O/D train la plus attractive selon les gares
- **Projet du PEM de la gare de la Pauline (LNPCA)** : 10 quais bus, desserte LHNS, circulations retravaillées, pistes cyclables, P+R, …
- **Projet du PEM de la gare de Hyères** pour favoriser l'usage des transports en commun et modes doux, améliorer de la complémentarité des modes de transports et offrir des places de stationnement dédiées aux usagers de la gare

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM Voirie	TPM AOM Région Sud SNCF Gares&Connexions Exploitant réseau Mistral

❖ Calendrier



❖ Actions associées

Action 1 : Renforcer l'offre de service ferroviaire
Action 2 : Structurer le réseau routier ZOU! autour de lignes fortes
Action 7 : Optimiser l'offre de TC urbains

❖ Indicateurs

- Fréquentation des gares
- Identification des PEM sur les plans

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025>2035

Action n°9 : Développer les Parkings-Relais

Orientation A3 : Organiser l'intermodalité

❖ Constat et enjeux

La Métropole Toulon Provence Méditerranée dispose de plusieurs parkings de rabattement dédiés à rejoindre le centre de Toulon par les transports collectifs, qu'il s'agit de valoriser pour exploiter leur potentiel. Il convient donc :

- de les déployer selon une logique de chaîne intermodale de qualité pour l'usager et concurrentielle par rapport à l'automobile, en termes de temps de parcours et de tarifs
- d'améliorer leur visibilité et leur lisibilité afin que le parcours usager devienne clair et attractif.

❖ Mesures

- **Actualisation du schéma directeur des Parkings-relais** en cohérence avec le plan stationnement intégrant une hiérarchisation des P+R. Le schéma doit offrir des solutions pour les usagers venant de tout quartier ou commune avant d'envisager une contrainte de la tarification en centre-ville, levier indispensable. La hiérarchisation doit aider chaque usager à trouver le P+R adapté à son usage, par exemple :
  - P+R Porte de Métropole en entrée de zone urbaine pour les usagers venant des territoires voisins
  - P+R complémentaires, pour rejoindre facilement le PEM proche de son domicile
  - P+R tourisme, en amont des sites touristiques sensibles
  - P+R de proximité, ces parkings constituent des espaces de stationnement à privilégier dans les cœurs urbains.

  Extension des capacités de P+R :
  - Création de nouveaux P+R (à la Garde, ex « La Chaberte »)
  - Étude de potentiels de mutualisation de parkings existants pour du P+R (conventionnement avec des enseignes commerciales par exemple)
  - Extension de certains parkings de gare (si besoin en élévation)
- **Amélioration de l'identification et jalonnement des P+R en cohérence avec leur fonctionnalité** (entrées d'agglomération, cœur de ville). Selon leur connexion aux différents réseaux de transport et leur localisation sur le territoire, les P+R n'ont pas tous les mêmes vocations. La Métropole peut jouer sur certains ressorts d'aménagement ou de règlementation sur le stationnement (tarif, durée, nb de places…) tout en gardant un fonctionnement globalement identique sur tous les P+R afin d'avoir une cohérence globale à l'échelle du territoire (jalonnement, charte, filtre modal identiques)

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Voirie Région Sud SNCF Gares & Connexions Exploitant réseau Mistral Communes

❖ Calendrier



❖ Actions associées

Action 15 : Adapter la stratégie de stationnement métropolitaine valorisant les parkings en ouvrage et P+R
Action 16 : Réaffecter progressivement l'offre de stationnement sur voirie à d'autres usages

❖ Indicateurs

- Nombre de P+R
- Nombre de places en P+R
- Taux de remplissage des P+R
- Visibilité des P+R sur les plans

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°10 : Faciliter l'itinéraire voyageur

Orientation A3 : Organiser l'intermodalité

❖ Constat et enjeux

La Métropole est desservie au total par **trois réseaux de transports en commun** du quotidien (Mistral, trains ZOU!, cars ZOU!) complétés par des lignes touristiques (téléphérique et les navettes vers les îles). Aujourd'hui, il n'existe qu'un seul titre combiné (le titre « Mistral + Téléphérique du Faron »). Pourtant, le fait de **simplifier l'expérience** utilisateur peut être un vrai levier pour faciliter l'itinéraire voyageur et **lever le frein au report modal**. Il y a donc un réel enjeu a développer des « tarifications combinées » (avantage financier à posséder plusieurs abonnements de transports), une « billettique interopérable » (possibilité d'utiliser un même support de titre de transport sur des réseaux différents) et l'information multimodale.

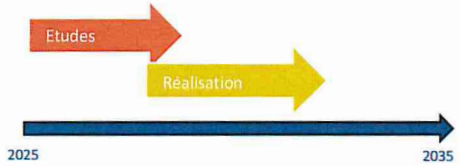
❖ Mesures

- **Définition et mise en œuvre d'un système billettique interopérable** intégrant tous les services de mobilité du territoire métropolitain (bus et bateaux-bus Mistral, trains et cars Zou!, bateaux TLV, téléphérique, stationnement, vélo) et facilitant les déplacements multimodaux avec la possibilité d'acheter/valider ses titres de transport grâce à un seul et même support (carte ou application)
- **Proposition d'une gamme tarifaire simple et facilement compréhensible** pour les usagers multimodaux, qu'ils soient réguliers/abonnés ou occasionnels/touristes
- **Développement de l'information multimodale** sur les plans de réseau, aux bornes d'informations voyageurs (BIV) et dans le Compagnon de Mobilité Numérique (MaaS) afin que les usagers puissent accéder rapidement et facilement à toutes les données nécessaires pour organiser/réaliser leurs déplacements
- **Au sein des PEM, aménagement de cheminements piétons confortables et facilement compréhensibles** avec la mise en œuvre d'une signalétique claire pour les usagers passant d'un mode à l'autre

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	Région Sud Exploitants : Réseau Mistral Bateaux Îles d'Or Téléphérique

❖ Calendrier



❖ Actions associées

Action 32 : Développer la communication en allant au-devant de l'usager
Action 31 : Déployer un MaaS métropolitain
Action 38 : Envisager de nouvelles sources de financement

❖ Indicateurs

- Interopérabilité du système
- Nombre de titres combinés proposés et achetés

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

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

D2 D 70/404 JCD

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°11 : Définir un guide référentiel d'aménagement

❖ Constat et enjeux

L'espace public est un lieu de vie sociale mais avant tout le premier support des mobilités. En ce sens, il est essentiel de l'aménager en cohérence avec la stratégie de mobilité, à l'échelle métropolitaine et locale et donc d'intégrer les besoins et orientations d'évolution des mobilités à chaque projet de requalification. Cette action vise donc à favoriser les synergies entre les diverses entités que sont la DGA APME en charge de l'organisation des mobilités, la DGST en charge des mobilités et des projets d'infrastructures et les antennes en charge de l'aménagement et de l'entretien de la voirie. L'objectif est d'accompagner les antennes en leur apportant des outils référentiels, tout en garantissant la cohérence entre les actions menées à l'échelle locale et les ambitions métropolitaines.

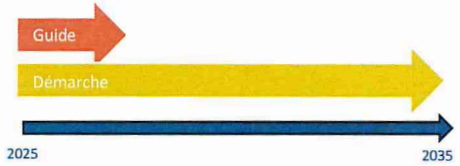
❖ Mesures

- **Mise en œuvre d'une démarche de pédagogie, de concertation et d'expérimentations** visant à valoriser la reconversion de l'espace public au profit des mobilités actives et de la végétalisation
- Rédaction d'un **guide référentiel** pour l'aménagement de la voirie avec une volonté de partager les bonnes pratiques. Diffusion (et pédagogie) auprès de toutes les parties prenantes concernées. Travail de veille et d'actualisation régulier de ce guide.
- **Priorisation des axes et les espaces publics à réaménager** en cohérence avec la stratégie de mobilité .
- **Élaboration du cahier des charges de références pour les voiries** dont cyclables, les espaces publics et des stationnements (dont vélo)
- Études visant à **améliorer la "qualité / agréabilité" des itinéraires actifs**

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Voirie Antennes Agence d'urbanisme Clubs des villes et des EPCI

❖ Calendrier



❖ Actions associées

Action 12 : Aménager les axes et carrefours structurants
Action 37 : Élargir le champ des participants aux réflexions pour une meilleure collaboration et acceptation

❖ Indicateurs

- Réalisation du guide de référentiel

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°12 : Aménager les axes et carrefours structurants

Orientation B1 - Aménager l'espace public au profit des mobilités actives

Constat et enjeux

La pratique des modes actifs est fortement liée à l'agrément des cheminements (en matière de sécurité, de confort, de lisibilité). Aménager les axes et carrefours en mettant le piéton au cœur de la réflexion est donc essentiel : des trottoirs larges (permettant à plusieurs personnes de cheminer de front / de se croiser), des cheminements revégétalisés, des itinéraires accessibles aux personnes à mobilité réduite, des carrefours compacts avec des traversées courtes et en une fois, des temps de vert importants et des temps d'attente limités.

Par ailleurs, dans un objectif environnemental de limitation des zones imperméabilisées et de développement des îlots de fraîcheur, un rééquilibrage est nécessaire entre l'espace dédié à l'automobile et à la nature.

Mesures

- **Reconversion progressive des espaces publics** au profit des mobilités actives et de la végétalisation
- Poursuite de la **prise en compte de l'enjeu vélo** dans la programmation de la réfection de la voirie
- Étude de l'opportunité d'un **traitement dynamique de certains axes** (ouverture/fermeture de voie ou changement de sens de circulation pour les véhicules individuels ou les TC selon la période de la journée ou de la saison touristique)
- **Réaménagement des carrefours structurants intégrant les modes alternatifs** :
  - identification des carrefours
  - études de circulation et aménagement et priorisation
  - réaménagement
  - adaptation de la régulation
- Stratégie de régulation et adaptation de la **régulation des carrefours en cohérence avec la hiérarchisation du réseau**, les objectifs de priorisation des bus aux feux et la simplification des cheminements piétons et itinéraires cyclables (limitation des arrêts)
- Poursuite de la **mise en accessibilité des arrêts TC** sur l'ensemble du réseau, notamment sur l'espace public et les cheminements autour des arrêts

Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM Voirie	TPM AOM Antennes

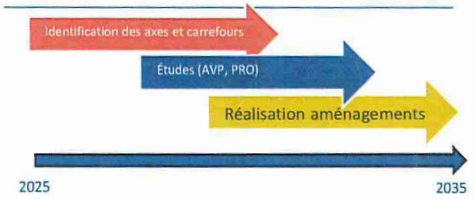
Actions associées

Action 11 : Définir un guide référentiel d'aménagement
Action 13 : Développer et hiérarchiser le réseau cyclable
Action 15 : Réaffecter progressivement l'offre de stationnement sur voirie à d'autres usages
Action 19 : Réorganiser la circulation pour réduire les flux dans les cœurs de ville

Objectifs



Calendrier



Indicateurs

- Nombre de carrefours réaménagés au profit des mobilités actives
- Nombre d'arbres plantés et surface végétalisée
- Nombre et taux d'arrêts accessibles TC

Métropole Toulon Provence Méditerranée

D2 D 72 /104

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°13 : Développer et hiérarchiser le réseau cyclable

Orientation B1 - Aménager l'espace public au profit des mobilités actives

❖ Constat et enjeux

Le réseau cyclable de la Métropole est passé de 250 à 330 kilomètres de pistes et bandes cyclables durant la période 2015-2025, entraînant un usage croissant. Son axe le plus fort est constitué par la voie littorale. Pour en accroître encore l'usage, plusieurs pistes sont à développer :

- La hiérarchisation du réseau, avec la mise en œuvre d'aménagements sécurisés et cohérents avec la hiérarchie
- La résorption des discontinuités et la recherche d'itinéraires directs et instinctifs
- La mise à jour du Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC)

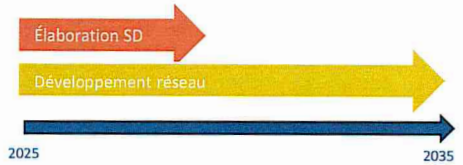
❖ Mesures

- Actualisation du **schéma directeur cyclable** avec une programmation et un budget associé. Elle sera axée sur les besoins et intégrera une hiérarchisation :
  - Réseau express
  - Réseau de proximité
  - Réseau de loisirs
  - …
- **Identification des discontinuités cyclables** et études des aménagements à réaliser pour **les résorber**
- **Développement du réseau** en cohérence avec le schéma directeur et les objectifs de résorption des points durs
- **Dégagement d'un budget foncier au profit des aménagements cyclables** et inscription d'emplacements réservés dans les documents de planification

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM Voirie	TPM Urbanisme TPM AOM Antennes Agence d'urbanisme

❖ Calendrier



❖ Actions associées

Action 11 : Définir un guide référentiel d'aménagement
Action 15 : Réaffecter progressivement l'offre de stationnement sur voirie à d'autres usages

❖ Indicateurs

- Linéaire cyclable global
- Nombre de discontinuités cyclables résorbées
- Budget foncier au profit des aménagements cyclables
- Vote du SDAC 2

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°14 : Adapter la stratégie de stationnement métropolitaine valorisant les parkings en ouvrage et les P+R

Orientation B2 - Organiser le stationnement

❖ Constat et enjeux

La **saturation du stationnement sur voirie** dans la plupart des centralités peut laisser penser que l'offre en stationnement est insuffisante. Toutefois, l'**offre** globale incluant l'offre en ouvrage **est généralement généreuse**. Sur la commune de Toulon, des réserves de capacité sont disponibles dans les parkings secteur Mayol et Zénith hors périodes d'évènements.
Une adaptation de la réglementation du stationnement vise à répondre à trois objectifs :

- Reporter une partie de la demande sur voirie vers les parkings en ouvrage et les P+R pour réaffecter le foncier de centre-ville, très précieux, à d'autres usages plus urbains
- Limiter l'attractivité du centre-ville pour l'accès en voiture, dans un objectif de report modal
- Améliorer la lisibilité des réglementations du stationnement à l'échelle du territoire métropolitain

❖ Mesures

- **Poursuite dans la mise en œuvre d'une stratégie métropolitaine de stationnement** et définition associée d'une **classification harmonisée** des zones de réglementation du stationnement, dans le but d'offrir une lisibilité à l'échelle métropolitaine (référentiel commun) tout en respectant les spécificités locales (application propre à chaque commune)
- **Valorisation des parkings en ouvrage et des P+R** par une tarification attractive en regard de l'offre sur voirie
- **Suppression du forfait journalier** dans le centre-ville de Toulon (sauf résidents)
- **Renforcement de la fonctionnalité PEM des parkings de centres-villes** en incitant les usagers à diversifier leurs modes de transport : jalonnement en temps de parcours vers les polarités clés, mise à disposition de vélos, information sur les connexions avec le réseau Mistral, tarification combinée,…
- **Extension du jalonnement dynamique et statique** en vue de limiter le trafic de recherche de places

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Voirie Communes Antennes

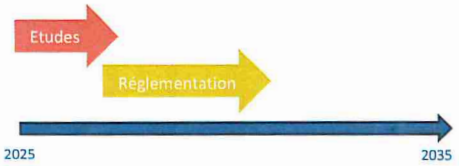
❖ Actions associées

Action 9 : Développer les P+R
Action 15 : Réaffecter progressivement l'offre de stationnement sur voirie à d'autres usages

❖ Objectifs

Empreinte enviro. et sanitaire · Cohésion sociale et territoriale · Rééquilibrage espace public · Mobilités touristiques · Faisabilité du PDM

❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Taux de remplissage des P+R
- Taux de remplissage des parkings en ouvrage
- Taux de rotation du stationnement sur voirie

Métropole Toulon Provence Méditerranée

D24 74/105 TCO

Plan De Mobilité 2025-2035

Orientation B2 - Organiser le stationnement

Action n°15 : Réaffecter progressivement l'offre de stationnement sur voirie à d'autres usages

❖ Constat et enjeux

Le foncier en centre-ville est de plus en plus précieux. Dans un contexte de densification de la ville prôné par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), l'utilisation de 6% du foncier métropolitain pour du stationnement automobile incite à examiner cette situation et identifier des pistes foncières. La création d'offre de stationnement, pas toujours compensée, induit une croissance constante de l'offre, contradictoire avec la volonté de prioriser les modes doux et les transports en commun. Par ailleurs, l'espace dédié au stationnement sur voirie constitue souvent la seule marge de manœuvre pour développer les mobilités actives : création d'aménagements cyclables, élargissement des trottoirs, végétalisation et réduction des îlots de chaleur,.... Une réaffectation des emprises de stationnement peut donc avoir le double effet d'octroyer plus de places aux mobilités actives et de réduire la visibilité de l'automobile en ville.

❖ Mesures

- **Réappropriation du secteur des Lices**, dans le double but de valorisation d'un site à forte valeur urbaine et de cohérence de l'offre de stationnement, grâce à une meilleure valorisation du parking Zénith présentant d'importantes réserves de capacité
- Plan de **traitement du stationnement et des espaces dans les zones d'activités** (Pôle d'Activité Toulon Est, zone des Playes) visant à libérer les cheminements actifs et supprimer le stationnement sauvage : dialogue avec les entreprises, identification de foncier pour des parcs de stationnement, mise à sens unique de voies,...)
- Expérimentation de la **reconversion de places de stationnement au profit des modes actifs et de la végétalisation** (secteurs à cibler sur la base d'une confrontation offre publique / besoin / offre privée)
- Création de zones de **stationnement cycles par valorisation des places en amont des passages piétons** (interdites au stationnement VL)

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM Voirie	TPM AOM Communes Antennes

❖ Actions associées

Action 12 : Aménager les axes et carrefours structurants
Action 13 : Développer et hiérarchiser le réseau cyclable
Action 14 : adapter la stratégie de stationnement métropolitaine valorisant les parkings en ouvrage et P+R

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Nombre de places de stationnement sur voirie supprimées
- Foncier récupéré au niveau de parcs de stationnement
- Nombre de places et occupation des parkings en ouvrage

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Orientation B2 - Organiser le stationnement

Action n°16 : Maîtriser l'offre de stationnement privée

❖ Constat et enjeux

L'offre de stationnement privée est un levier puissant du report modal. Ainsi, l'usage de la voiture pour les déplacements pendulaires passe de 46% à 79% selon que l'employé dispose ou non d'une place de stationnement gratuite à destination. Si les marges d'intervention institutionnelles sont par essence limitées sur ce chapitre, des orientations fortes peuvent toutefois être posées par le biais du PLUi.

Cette action vise à rechercher un équilibre entre la pression portée sur l'offre privée, pour inciter au report modal et préserver le foncier, et la juste réponse à la demande, notamment pour éviter un report sur l'espace public.

❖ Mesures

- Ajustement des **normes logements dans les PLU** pour limiter le stationnement sur voirie, en garantissant l'offre nécessaire en souterrain ou dans les parcelles dans les programmes immobiliers
- Adaptation des **normes activités en adéquation avec l'offre TC** : mise en œuvre d'une norme plafond pour les projets de bureaux situés à proximité d'un arrêt de train ou de Lignes à Haut Niveau de Service (LHNS), afin d'activer le levier de stationnement au profit du report modal
- Poursuite du travail sur la **mutualisation du stationnement** dans les zones à mixité fonctionnelle

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Urbanisme TPM Voirie Agence d'urbanisme Promoteurs privés et bailleurs sociaux

❖ Actions associées

Action 27 : développer la mobilité partagée

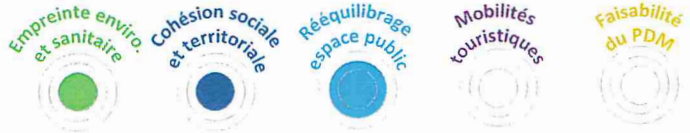
❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Normes du PLUi adaptées limitant le stationnement sur voirie

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

DZA 76/2045

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°17 : Valoriser, fluidifier et sécuriser le réseau autoroutier

❖ Constat et enjeux

Les autoroutes A50, A57 et A570 constituent la **colonne vertébrale** de la zone urbaine et structurent le corridor de mobilité. **13 échangeurs** desservent la Métropole dont certains sont incomplets. Le rôle de l'autoroute est limité pour des déplacements internes à Toulon mais joue **un rôle majeur à l'échelle métropolitaine** : à peine 20% des flux arrivant sur le territoire par l'A50 à l'ouest circule toujours sur l'57 ou l'A570 en sortie. Le récent passage à 2x3 voies de l'A57 à l'Est de Toulon a amélioré sa capacité (et aussi la performance des TC au travers de la voie réservée aux TC). Il s'agit maintenant de continuer à valoriser le rôle de l'autoroute dans un objectif de délestage des voiries plus urbaines, mais tout en garantissant la sécurité des usagers, qui passe notamment par un bon fonctionnement de ses points d'échange.

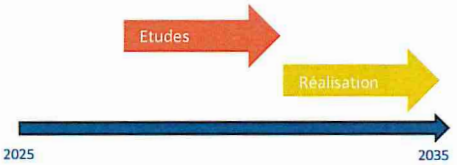
❖ Mesures

- **Études de circulation au niveau des échangeurs** pour améliorer la fluidité (valorisation des autoroutes) et la sécurité (maîtrise des remontées de files sur autoroute) : comptages de trafic, expertise des aménagements et de la régulation des feux
- Études de **reconfiguration des échangeurs** et réalisation des aménagements définis
  - échangeur Châteauvallon (accessibilité du Technopôle de la Mer)
  - échangeur Grande Chaberte (accessibilité de l'AFUZI)

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM Voirie	État Exploitant Autoroutier TPM AOM

❖ Calendrier



❖ Actions associées

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

❖ Indicateurs

- Comptages routiers sur autoroute
- Mesure des remontées de file au niveau des échangeurs

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025>2035

Orientation B3 - Réguler la circulation routière

Action n°18 : Mailler le réseau routier métropolitain

❖ Constat et enjeux

La morphologie du territoire contraint fortement l'urbanisation et les réseaux d'infrastructures, principalement orientés en Ouest / Est. Il en résulte quelques besoins en Nord / Sud, liées au franchissement des infrastructures autoroutières et ferroviaires. Or le réseau routier est le support de tous les modes. La réponse aux besoins doit permettre :

- d'une part de limiter la tension sur certaines infrastructures (notamment certains échangeurs, pour lesquels un degré de fluidité est exigé pour que les flux empruntant ou sortant de l'autoroute ne sature le réseau local)
- d'autre part d'offrir des opportunités de liaisons plus directes aux modes les plus sensibles aux détours que sont les bus, les vélos ou encore la marche à pied

❖ Mesures

- Étude et réalisation de compléments de **maillage d'infrastructures** au profit des différents modes et notamment des modes actifs :
  - Connexion Ollioules - Six-Fours par franchissement de l'A50
  - Connexion Ollioules - La Seyne par franchissement de l'A50
  - Connexion gare d'Ollioules - ZA des Playes par franchissement de la Reppe
  - Connexion la Valette Supière - CC Grand Var par franchissement de l'A57 (barreau des Plantades)
  - Connexion rue des Frères Lumières - giratoire Décathlon

- **Amélioration de l'accès Nord-Sud du centre-ville de La Seyne/Mer**
- Développement de **perméabilités pour les modes actifs en traversée des îlots**

❖ Parties prenantes

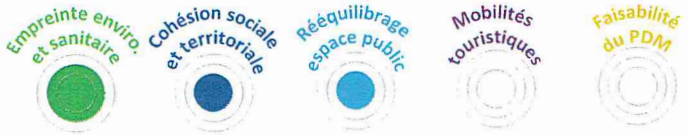
Pilote	Partenaires
TPM Voirie	TPM AOM

❖ Actions associées

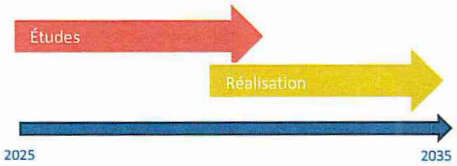
Action 6 : Améliorer la desserte des polarités économiques

Action 13 : Développer et hiérarchiser le réseau cyclable

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Nombre de connexions créées
- Baisse du niveau de congestion au centre-ville de la Seyne/Mer
- Baisse du niveau de congestion de l'échangeur de Chateauvallon

Métropole Toulon Provence Méditerranée

77/365

Plan De Mobilité 2025>2035

Orientation B3 - Réguler la circulation routière

Action n°19 : Réorganiser la circulation pour réduire les flux dans les cœurs de ville

❖ Constat et enjeux

Ces dernières années, d'importantes capacités routières ont été apportées en traversée de Toulon avec la création du tunnel et l'élargissement de l'A57 à 2x3 voies. Cette évolution n'a pas été accompagnées par la suppression de voie, en dehors de la modification du boulevard Commandant Nicolas. Cette surcapacité permet de faire face aux évènements ponctuels et afflux touristiques, mais est fortement consommatrice d'espace public. Il s'agit aujourd'hui de s'appuyer sur ces nouvelles capacités routières pour opérer un rééquilibrage des usages de l'espace public : en prenant de l'espace à la voiture pour le dédier aux mobilités alternatives, cette action vise à redonner de l'attrait à ces modes tout en évitant l'effet d'aspiration automobile dans les centralités. Cette action s'appuie donc sur un rééquilibrage des temps de parcours et des usages entre modes, déployé en cohérence avec la sensibilité urbaine des axes concernés.

❖ Mesures

- **Étude de circulation au centre-ville de Toulon** afin de réduire le trafic sur les axes à fort enjeu urbain et multimodal au profit d'autres usages (modes actifs, végétalisation). Ces études devront adopter une approche multimodale pour garantir l'accès aux pôles et espaces de stationnement structurants (parking Mayol, base navale, port), favoriser la circulation des bus, privilégier les modes actifs sur les axes à fort enjeu de liaison et de continuité, réduire le trafic sur les axes à fort enjeu urbain et multimodal (Bd de Strasbourg, Bd de la République, Bd de Tessé),… Elles devront s'articuler finement avec la stratégie de stationnement.
- **Poursuivre la hiérarchisation du réseau routier** et **définition progressive de plans de circulation locaux** visant à limiter la circulation dans les quartiers et améliorer les cheminements actifs : mise à sens unique de voies et récupération d'espace au projet des modes actifs,…

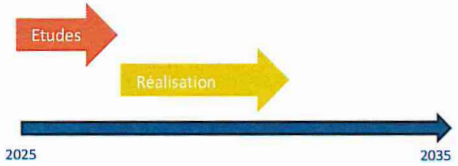
❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Voirie

❖ Actions associées

Action 12 : Aménager les axes et carrefours structurants
Action 14 : Adapter la stratégie de stationnement métropolitaine valorisant les parkings en ouvrage et P+R
Action 20 : Développer les zones apaisées

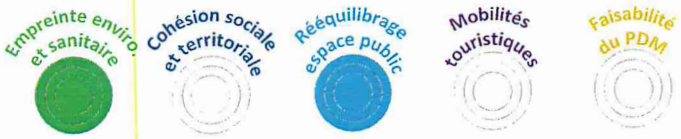
❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Comptages routiers dans les cœurs de quartiers et sur les axes majeurs

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025>2035

Orientation B3 - Réguler la circulation routière

Action n°20 : Développer les zones apaisées

❖ Constat et enjeux

Les zones à circulation apaisées (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes) visent à valoriser les mobilités actives en améliorant leur sécurité et en réduisant les écarts de vitesse entre modes. Elles sont développées de manière inégales sur le territoire, mais sont globalement ciblées sur quelques quartiers. A l'exception de Toulon qui a principalement développé l'aire piétonne de son centre historique, il s'agit surtout de zones 30, qui cohabitent avec des voies limitées à 30km/h. Cette action vise à harmoniser les zones 30 et leur donner la lisibilité qu'elles méritent pour un meilleur respect par les usagers.

❖ Mesures

- **Développement des zones 30** en remplacement des voies limitées à 30km/h pour une meilleure lisibilité des zones 30, plus perceptibles par l'usager si elles sont d'une taille suffisante et cohérente à l'échelle d'un quartier
- **Aménagements des entrées de zones apaisées** par des aménagements légers (principalement ajout marquage au sol et allègement de la signalisation verticale), facilitant leur perception par les usagers. Il s'agit de faire prendre conscience à l'usager qu'il pénètre dans une zone 30 où certaines lois s'appliquent : priorité à droite par défaut, traversées piétonnes prioritaires, double-sens cyclables,…
- **Réalisation d'études et mise en œuvre de Rues des enfants** (fermetures de rues aux heures d'entrée / sortie des écoles, aménagements et marquage pour faciliter l'appropriation de l'espace public par les enfants,…)
- **Réhabilitation de la Corniche Tamaris** visant à mettre en valeur les 4,5 km côtiers avec une circulation apaisée, une piste cyclable du nord au sud avec des zones piétonnes et une dizaine d'espaces aménagés.

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM Voirie	TPM AOM Communes

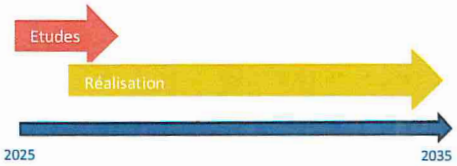
❖ Actions associées

Action 11 : Définir un guide référentiel d'aménagement
Action 15 : Réaffecter progressivement l'offre de stationnement sur voirie à d'autres usages
Action 19 : Réorganiser la circulation pour réduire les flux dans les cœurs de ville

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Superficie des zones 30
- Vitesses des véhicules roulant en zone 30
- Nombre de « rue des enfants »

Métropole Toulon Provence Méditerranée

4.3 AXE C : ORGANISER LES MOBILITES TOURISTIQUES ET EVENEMENTIELLES

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°21 : Réguler l'accès aux sites touristiques par le stationnement

Constat et enjeux

Le littoral et sites naturels qui font la force et l'attractivité du territoire vont devenir **de plus en plus fragiles** du fait du réchauffement climatique et du recul du trait de côte. Ils doivent être protégés de la surfréquentation touristique et soulagés au mieux de la voiture. L'action ambitionne de **réduire la circulation** et le stationnement (licite mais aussi le stationnement sauvage) au sein des zones touristiques en l'éloignant des espaces sensibles (stationnement en amont et report modal pour pénétrer sur site). Ainsi, une stratégie de parking et d'offre multimodale doit être pensée pour maintenir l'attractivité du site pour tous les usagers, y compris les plus fragiles. Cette action touche en premier lieu l'Opération Grand Site (OGS) de la presqu'île de Giens mais également les secteurs du Brusc à Six-Fours et des Sablettes à la Seyne-sur-Mer.

Mesures

- **Etude de la réduction progressive de l'offre de stationnement** située au cœur des sites sensibles :
  - sur la route du Sel
  - dans certains parkings de la presqu'île de Giens, notamment à la Tour Fondue
  - sur le site du Brusc
  - aux Sablettes
- **Éviter la création de nouveaux parkings dans les sites sensibles** (droit de l'urbanisme)
- **Réduction du stationnement sauvage** sur les secteurs sensibles (notamment la Presqu'île de Giens) par un contrôle renforcé
- **Identification de P+R et aménagement** :
  - Identification des P+R Espace 3000, Biancotto et Arromanches comme P+R (par des panneaux et l'identification sur les plans Mistral)
  - Identification de P+R proches Sablettes et Brusc et conventionnement avec les partenaires concernés
- **Mise en œuvre de panneaux à messages variables « PMV » en amont des secteurs touristiques** et notamment de la péninsule de Giens informant de la réserve de capacité des parkings et orientant vers les P+R (incitation tarifaire)
- **Étude d'une évolution de la gestion des parkings de la Tour Fondue** (tarification, couplage des réservations bateaux avec une réservation stationnement pour organiser et fluidifier l'accès des automobilistes)

Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	Antennes Office de tourisme OGS Opérateurs de transport Communes concernées

Actions associées

Action 9 : Développer les P+R
Action 15 : Réaffecter progressivement l'offre de stationnement sur voirie à d'autres usages
Action 23 : Mettre en adéquation l'offre et la demande touristique

Objectifs



Calendrier



Indicateurs

- Nombre de places de stationnement dans les sites sensibles
- Taux de remplissage des P+R en amont de zones touristiques en haute saison
- Flux sur les voiries d'accès aux sites touristiques en haute saison

Métropole Toulon Provence Méditerranée

82/10

Plan De Mobilité 2025-2035

Orientation C1 - Organiser l'accès aux sites touristiques

Action n°22 : Améliorer la desserte des sites touristiques

❖ Constat et enjeux

Des renforts significatifs ont été mis en œuvre en période touristique, notamment sur la ligne 67 desservant la presqu'île de Giens. En complément du projet de réguler l'accès au site par adaptation du stationnement, il est nécessaire de continuer à renforcer la desserte des sites concernés, tant par les transports en commun que par le vélo. Contrairement au réseau « du quotidien » qui vise l'efficacité, ces itinéraires de desserte peuvent être moins « directs » (ou complétés par des cheminements alternatifs) et passer par des points d'intérêts, promouvant les modes actifs comme une activité en tant que telle et non un simple mode de déplacement.

❖ Mesures

- **Poursuite du développement des liaisons cyclables** en lien avec les sites touristiques (les liaisons de desserte des pôles générateurs de mobilités touristiques) venant davantage mailler le réseau cyclable métropolitain. Leur aménagement et le jalonnement devront être particulièrement soignés puisque ces itinéraires seront par essence empruntés par des usagers non habitués au territoire. Le dimensionnement des aménagements prendra en compte le fait que les usagers se déplaceront en grande partie en groupe, nécessitant une certaine largeur pour un déplacement sécurisé et confortable
- **Déploiement de boucles de cyclotourisme** et de **déambulation piétonne** pour faciliter l'appropriation du territoire par les modes actifs. Ces cheminements ne sont pas forcément plus directs mais possèdent un traitement qualitatif et passe par des lieux d'intérêts (points de vue, rues commerçantes, bâtiments historiques, zones naturelles, …)
- **Adaptation de la desserte TC** aux besoins en appui sur les données prédictives (extension d'amplitude certains jours, renforts le dimanche en haute saison et lors des « ponts » du mois de mai à la Toussaint, renforts ponctuels,...)
- Poursuite du développement de **l'usage du téléphérique Faron** en organisant le stationnement des usagers dans les P+R Centre ville
- **Mise en œuvre de la liaison ferroviaire entre la gare de Hyères et l'aéroport de Hyères** avec une infrastructure dédiée, affectée en priorité aux usagers, militaires et touristes. Cette liaison permettra la réduction du temps de trajet entre la gare et l'aéroport pendant la période estivale, la réduction du trafic routier dans le périmètre du projet et améliorera le maillage et l'offre de transport de la ville afin de faciliter l'accès aux zones touristiques

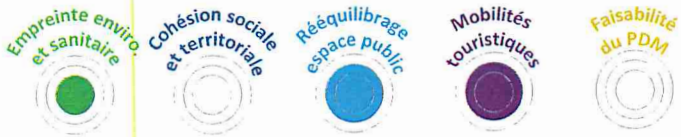
❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Urbanisme TPM Voirie Office de tourisme OGS Exploitant réseau Mistral Communes concernées

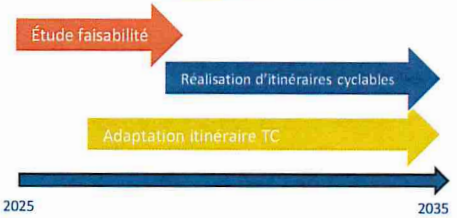
❖ Actions associées

Action 7 : Optimiser l'offre TC urbain
Action 13 : Développer et hiérarchiser le réseau cyclable
Action 23 : Réguler l'accès aux sites touristiques par le stationnement

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Part des visiteurs venant en modes actifs et e, TC sur les sites touristiques
- Nombre de lignes de TC estivales
- Linéaire cyclable dans les sites touristiques
- Nombre de boucles de cyclotourisme

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Orientation C2 - Organiser la mobilité touristique

Action n°23 : Mettre en adéquation l'offre et la demande touristique

❖ Constat et enjeux

La Métropole de Toulon accueille plus de 2 millions de touristes par an. Au mois d'août, cela représente une croissance de 24% de la population métropolitaine, principalement concentrée sur le littoral. L'enjeu de bien traiter ces flux est donc essentiel, pour limiter la congestion des réseaux et éviter les frictions avec les usages du quotidien. Le besoin de mobilité est toutefois complexe et lié à de nombreux paramètres (notamment la météo). Il est donc nécessaire de récolter des informations sur les comportements (période saisonnière, périodes de la journée, pôles connectés, taille des groupes, durée de visite, besoins spécifiques,…) des touristes (vacanciers, croisiéristes, excursionnistes,…) et définir une capacité d'accueil pour les principaux sites de la Métropole afin de limiter les nuisances, en cohérence avec la stratégie touristique pour TPM de « promotion d'un tourisme respectueux de l'environnement et en harmonie avec les habitants ».

❖ Mesures

- Réalisation d'une **enquête mobilité touristique métropolitaine** portant sur différentes périodes (cœur d'été mais également franges saisonnières) afin d'apporter un focus sur les spécificités de ce public et identifier les clés de report modal vers les transports collectifs et les modes doux.
- **Définition d'une capacité de charge des différents sites touristiques** pour, dans un horizon plus lointain, dimensionner le stationnement en conséquence et éviter la surcharge de ces sites, entrainant de fortes nuisances (congestions, stationnement sauvage, bruit, …). Les sites pré-identifiés pour une telle mesure sont le Mourillon, les Sablettes, les Îles d'Or, le Faron, les Embiez, …
- Poursuivre les actions mises en œuvre pour **réguler l'accès aux sites sensibles** : charte des Bateliers, fréquentation limitée avec système de réservation pour la liaison maritime Tour Fondue – Porquerolles, et développer ce concept sur d'autres sites.
- **Collecte et exploitation de données** pour adapter l'offre et orienter les touristes en temps réel vers les mobilités les plus pertinentes (et notamment la multimodalité). Cette collecte continue permet également de faire un recensement et un bilan continu de la mobilité touristique et d'étudier les tendances passées et mieux anticiper les besoins futurs.

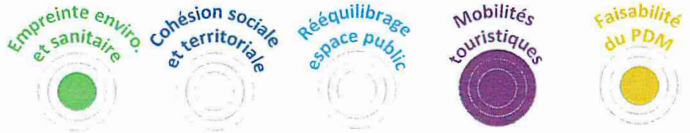
❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	Office de tourisme
Villes concernées	OGS
	Exploitants TC

❖ Actions associées

Action 21 : Réguler l'accès aux sites touristiques par le stationnement
Action 24 : Accompagner les touristes dans leurs changements de pratiques
Action 39 : S'appuyer sur les outils numériques pour garantir le suivi de la mise en œuvre du PDM

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Réalisation d'une enquête mobilité touristique métropolitaine
- Nombre de sites touristiques objets d'une définition de capacité de charge

Métropole Toulon Provence Méditerranée

D2D 84/105

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°24 : Accompagner les touristes dans leurs changements de pratiques

❖ Constat et enjeux

Près de 2/3 des touristes du Var arrivent de métropoles françaises bien accessibles en TGV ou de la Région PACA. Malgré cela, 61% utilisent la voiture pour venir sur le territoire et 83% pour s'y déplacer durant leur séjour, participant à un phénomène de pic en matière de flux de circulation et de besoin de stationnement. Ces afflux conditionnent un dimensionnement généreux de l'offre de mobilité, qu'ils viennent toutefois ponctuellement saturer. L'enjeu de report modal des touristes concerne ainsi l'ensemble de l'année et du territoire. Cette action vise à faire changer les comportements des touristes au plus tôt, si possible avant même leur arrivée sur le territoire, et leur proposer des alternatives à la voiture individuelle simples et pratiques pour venir sur le territoire et s'y déplacer au cours de leur séjour.

❖ Mesures

- **Communication en amont** (campagne internet/réseaux sociaux et campagne physique) pilotée par l'office de tourisme pour informer les futurs touristes sur toutes les alternatives possibles pour venir sur la Métropole, et ainsi laisser sa voiture chez soi
- **Communication auprès des touristes** pour les informer sur toutes les alternatives possibles pour se déplacer sur la Métropole, et ainsi laisser sa voiture à un endroit spécifique limitant les nuisances de stationnement et de circulation. Par exemple l'offre de stationnement « croisière » est à poursuivre et à promouvoir dans les parkings de Toulon et de la Seyne.
- **Mise en œuvre du City Pass** : support permettant d'avoir un nombre d'entrées à certaines activités touristiques/culturelles présentes sur la Métropole ainsi que des titres de transport urbain « tout-en-un »
- Déploiement **de points d'accueil aux points d'entrée du territoire** (aéroport, gares de Toulon et Hyères) : information, mise en relation avec des vélocistes, promotion de l'utilisation de véhicules décarbonés (location véhicules électriques et déploiement IRVE), vente de City Pass, …
- **Renforcement de la collaboration avec les professionnels du tourisme** (hôtels, campings, points d'activités touristiques) : engager une étude des besoins de déplacements générés par le tourisme en identifiant ce qui relève des transports privés / publics, promouvoir les mobilités alternatives : étude des besoins TC et cyclables, incitation à la communication et au prêt de vélos,…

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
Office de tourisme	TPM AOM TPM communication OGS Exploitant réseau Mistral Exploitant énergie (IRVE) Professionnels du secteur touristique Musée, hôtels, campings, …

❖ Actions associées

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

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Part modale des touristes dans leur trajet pour arriver sur la Métropole
- Part modal des touristes dans leurs trajets intra-Métropole
- Mise en œuvre du City Pass
- Nombre d'ETP dédiés à l'accueil des touristes

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Orientation C3 - Gérer les pics de mobilité liés aux événements

Action n°25 : Anticiper les pics de demande événementiels

❖ Constat et enjeux

Des évènements de diverses natures peuvent venir affecter l'organisation de la mobilité de manière ponctuelle, prévisible ou pas :
- Des manifestations générant des pics ponctuels de mobilité : match au stade Mayol, arrivée simultanée de plusieurs ferries, évènement festif,…
- Des incidents affectant l'offre de mobilité : fermeture du tunnel,…
- Des pics de pollution nécessitant une adaptation rapide des comportements,…

Pour ne pas subir les effets de ces évènements sans pour autant surdimensionner les infrastructures, il s'agit de les anticiper en agissant en amont pour limiter les occurrences et pour définir une stratégie à mettre en place lors de leur survenance afin de gagner en réactivité et en efficacité.

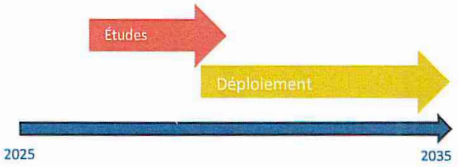
❖ Mesures

- Réalisation d'une **étude d'accès à l'embarcadère** des ferries visant à optimiser le plan de circulation et les carrefours d'accès pour éviter la congestion sur le secteur
- **Dialogue avec les partenaires concernés** pour limiter et anticiper les pics de mobilité, par exemple en agissant sur la simultanéité des évènements par une adaptation des dates, des horaires, des modes de transport déployés…
- **Mise en œuvre de plans événementiels** : diagrammes de feux spécifiques, diffusion de l'information par PMV avec réorientation des flux, information en temps réel des usagers par le MaaS,…
- **En cas de pics de pollution,** en adéquation avec le PPA poursuite de la stratégie de communication et mise en œuvre d'actions pour limiter la circulation (P+R « temporaires » avec renfort desserte bus)

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Communication TPM Voirie Antennes Exploitants ferries Organisateurs événementiels

❖ Calendrier



❖ Actions associées

Action 19 : Réorganiser la circulation
Action 26 : Accompagner la mobilité événementielle
Action 31 : Déployer un MaaS métropolitain

❖ Indicateurs

- Réalisation de l'étude d'accès à l'embarcadère
- Liste des mesures concrètes déployées

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

D2 D 26/35

Action n°26 : Accompagner la mobilité événementielle

❖ *Constat et enjeux*

Au-delà des pics de demande liés au tourisme, le territoire connaît des afflux événementiels, parfois concomitants avec les précédents. Leur gestion présente un triple enjeu :

- De report modal pour limiter le trafic en cœurs de ville
- D'écrêtage de pointes en vue de limiter les phénomènes de congestion (notamment en cas de match au stade Mayol en période d'arrivée de ferry)
- De cohabitation de la demande de stationnement (notamment en cas de match le samedi, période de forte occupation des parkings)

Adapter le réseau de transports collectifs de manière agile et inciter à l'utilisation des modes alternatifs est donc essentiel.

❖ *Mesures*

- **Identification des parkings pouvant servir de P+R** et création de **parcs vélos temporaires**. Le jalonnement (temporaire lui-aussi) devra être complet et clair aux abords desdits parkings et à certains endroits stratégiques (sortie autoroute, carrefours structurants, gares ferroviaires, ...)
- **Adaptation de l'offre TC en fonction des évènements**, par des déviations temporaires de certaines lignes mais surtout par un renfort des lignes desservant des arrêts à proximité de l'évènement en question, ainsi que par des **navettes en lien avec les P+R**
- Déploiement **d'offres tarifaires combinées évènement / TC**, à l'instar de ce qui est déjà mis en place lors des matchs à Mayol à Toulon. Le système se doit d'être simple, facilement appréhendable de tous, notamment des usagers peu familiers des transports en commun.
- **Renforcement de la communication** sur la mobilité en amont des évènements. Le succès des mesures ci-dessus passe obligatoirement par une communication efficace, notamment dans les premiers temps de la mise en place de ces mesures.

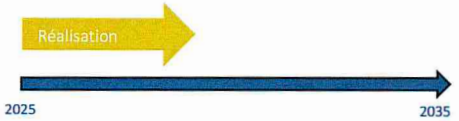
❖ *Parties prenantes*

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Communication Exploitant réseau Mistral Office de Tourisme

❖ *Actions associées*

Action 4 : renforcer le niveau de service des LHNS
Action 9 : développer les P+R

❖ *Calendrier*



❖ *Indicateurs*

- Nombre de navettes mises en œuvre lors d'évènements
- Remplissage des navettes

❖ *Objectifs*



Métropole Toulon Provence Méditerranée

4.4 AXE D : ACCOMPAGNER LES MUTATIONS PAR UN ECOSYSTEME DES MOBILITES

Plan De Mobilité 2025>2035

Action n°27 : Développer la mobilité partagée

Orientation D1 - Favoriser l'émergence des mobilités décarbonées et partagées

❖ Constat et enjeux

Selon l'ADEME, « l'inscription à un service d'autopartage fait varier à la baisse la possession et l'utilisation de la voiture personnelle : 1 voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures personnelles, supprime entre 10'000 et 19'000 km en voitures personnelles par an et libère 0,9 à 3 places de stationnement en voirie » notamment par l'autopartage en boucle. Les utilisateurs de l'autopartage sont aussi principalement usagers des modes alternatifs à la voiture individuelle et privilégient les déplacements collectifs ou actifs.

Dans la temporalité du PDM, l'ambition est de s'appuyer sur les initiatives ponctuelles actuellement en œuvre, pour amorcer le développement de la mobilité partagée.

❖ Mesures

- **Accompagnement des initiatives privées d'autopartage** par une intégration de la mise en contact des usagers dans le MaaS. La Région et la Métropole augmenteront la visibilité des services d'autopartage présents sur le territoire grâce à de la communication physique et numérique dédiée et les places de stationnement estampillées « covoiturage ». Ce mode est en effet aujourd'hui encore trop méconnu, ou confondu avec le covoiturage, alors qu'il se révèle être une solution intéressante pour étoffer le panel de mobilités du territoire (peu coûteux pour l'usager et la collectivité, ne nécessite pas d'infrastructure dédiée, peut cibler l'habitant comme le touriste, …)
- Étude de l'augmentation de **places de stationnement dédiées** pour les acteurs de l'autopartage
- **Dimensionnement et déploiement d'un système de location de vélos à assistance électrique (VAE) dans les secteurs touristiques**. Il est privilégié un système non subventionné, organisé avec la prise/dépose des vélos dans des stations bien identifiées. Les points d'intermodalité (gares, P+R) et sites touristiques seront ciblés en premier lieu. Le système devra être simple d'utilisation pour permettre à un touriste ou n'importe quel usager de pouvoir débloquer facilement un ou plusieurs vélos en libre-service (intégration dans le MaaS).

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	Région Office de tourisme Antennes Opérateurs location vélo Opérateurs autopartage

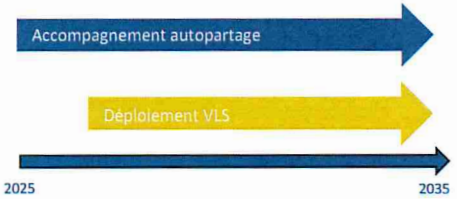
❖ Actions associées

Action 13 : Développer et hiérarchiser le réseau cyclable
Action 22 : Améliorer la desserte des sites touristiques
Action 24 : Accompagner les touristes dans leurs changements de pratiques

❖ Objectifs

Empreinte enviro. et sanitaire · Cohésion sociale et territoriale · Rééquilibrage espace public · Mobilités touristiques · Faisabilité du PDM

❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Nombre d'utilisateurs d'autopartage par le MaaS
- Nombre de VAE en location déployés
- Fréquence d'usage / VAELS / an

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Orientation D1 - Favoriser l'émergence des mobilités décarbonées et partagées

Action n°28 : Poursuivre la transition énergétique des véhicules

❖ Constat et enjeux

De manière générale, le parc privé de la Métropole se dote de véhicules moins émetteurs de GES, principalement par l'achat de véhicules classés Crit'Air 1 et 2 plutôt que par l'achat de véhicules électriques. A l'horizon 2025, les projections indiquent qu'on recensera 1'575 véhicules non classés et que 95% du parc sera en Crit'Air 0 à 3.

L'action vise à accompagner et accélérer la transition énergétique de tous les véhicules constituant le parc roulant (et flottant) de la Métropole, qu'il s'agisse des véhicules des particuliers, des professionnels et des réseaux de transports collectifs. Cet accompagnement se fait par incitation et sans contrainte. L'enjeu est toutefois très fort, le levier environnemental du renouvellement des véhicules pesant lourd dans le bilan.

❖ Mesures

- Concernant le déploiement des **bornes de recharge électrique** au sein du territoire Métropolitain (dans les parkings en surface, en ouvrage et P+R, sur voirie, dans les pôles d'activités, …), **élaboration et mise en œuvre du Schéma Directeur des Installations de Recharge pour les Véhicules Électriques « SDIRVE 2 »**. Pour rappel, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) prévoit au moins 5% de places de stationnement devant être équipées de bornes recharge électrique pour les bâtiments ouverts au public et dotés d'un parking de plus de 20 places.
- Poursuite de **la décarbonation de la flotte du matériel roulant et naviguant** du réseau Mistral afin de se conforter à la LOM : tous les véhicules doivent être à faibles émissions dans les renouvellements annuels de flotte, dont la moitié en véhicules à très faibles émissions (VTFE) - à savoir les véhicules électriques et/ou à hydrogène, ou transformés.
- Poursuite de l'encouragement au renouvellement des **parcs de véhicules à faibles émissions** de CO_2 au sein des entreprises
- Promouvoir une **île de Porquerolles avec des mobilités 100% électriques**, à l'échelle du SMILO (Small Islands Organisation - programme de coopération internationale pour accompagner les petites îles vers une gestion durable)

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Communication TPM Voirie Antennes associations d'entreprises (la Crau Pôle, Afuzi, ADETO, Valcoeur, base navale, …) Exploitant réseau Mistral Exploitant Énergie

❖ Actions associées

Action 33 : Accompagner les entreprises

❖ Objectifs

Empreinte environ. et sanitaire · Cohésion sociale et territoriale · Rééquilibrage espace public · Mobilités touristiques · Faisabilité du PDM

❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Taux de véhicules classés Crit'Air 0 ou 1 dans le parc VL et PL
- Taux de véhicules « propres » sur le réseau Mistral
- Nombre de bornes électriques déployées sur la Métropole

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

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

Orientation D2 - Construire un réseau de transport de marchandises plus efficace

❖ Constat et enjeux

Le sujet du transport de marchandises est un volet essentiel des mobilités sur la Métropole, avec 3 sujets clés identifiés : la gestion des flux en lien avec le port de commerce, l'organisation des flux en lien avec le territoire et la gestion de la distribution du dernier kilomètre dans les cœurs urbains. Pourtant, il n'y a aujourd'hui pas d'organisation générale des marchandises à l'échelle métropolitaine. Globalement, la Métropole manque d'informations et les données restent éparpillées chez les acteurs du monde économique. Pour autant, certains enjeux de réintroduire des espaces logistiques en ville ont déjà été identifié (notamment à l'échelle du Sraddet), avec un enjeu foncier associé.

Le PDM doit permettre d'engager les réflexions et l'organisation de ce volet des marchandises. L'action vise à organiser une collecte des données pour établir un premier diagnostic et établir une stratégie métropolitaine, via un document de planification mise en œuvre d'une instance de travail et supervisé par une personne dédiée à cette thématique au sein de TPM.

❖ Mesures

- Identification d'un **interlocuteur logistique urbaine** au sein de TPM et mise en œuvre d'une **instance de travail et de réflexion** associant les partenaires institutionnels et économiques du territoire : CCI, Port, Base navale, Groupement d'entreprises (Afuzi, Adeto,…), aéroport,…
- **Établissement d'un diagnostic des besoins** et flux à l'échelle de chaque commune
- Engagement d'une **réflexion sur le foncier logistique**, en cohérence avec le Sraddet : cadrement des besoins, identification de réserves foncières ou d'espaces mutualisables propres à la création d'espaces logistiques urbains, pédagogie auprès des élus, intégration dans les documents d'urbanisme,...
- Réalisation d'un **schéma de la logistique** visant à rationaliser les livraisons métropolitaines et à privilégier le ferroviaire pour les flux en lien avec le port
- **Identification des axes rouges** - des corridors logistiques stratégiques, utilisés pour optimiser les flux de livraison, notamment dans le cadre du "dernier kilomètre'' - et mise en œuvre de la **vidéoverbalisation.**

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Urbanisme TPM Voirie Entreprises privées Base Navale CCI Port, aéroport EPF PACA AUDAT

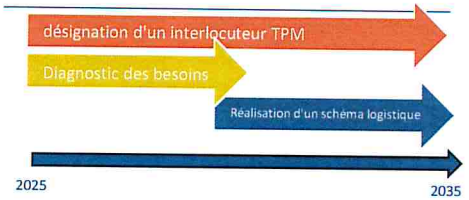
❖ Actions associées

Action 30 : Organiser les livraisons en centre-ville

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Établissement de documents cadres sur la logistique
- Nombre d'ETP en charge de la logistique au sein de TPM

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025>2035

Action n°30 : Organiser les livraisons en centres-villes

Orientation D2 - Construire un réseau de transport de marchandises plus efficace

Constat et enjeux

Les livraisons en centres-villes peuvent potentiellement générer des nuisances importantes : afflux de véhicules de moyen à grand gabarit - voire deux-roues - sur certaines périodes, stationnement gênant tous les modes en cas de difficulté à accéder à une aire de livraison,… Les réglementations étant définies par commune, la tournée de livraison n'est pas prise en compte et des écarts sont constatés entre l'offre et le besoin.

L'action vise à optimiser et fluidifier les tournées de livraisons afin de gagner en efficacité pour les livreurs et limiter les nuisances pour le reste des usagers (notamment piétons). Il s'agit aussi de mieux gérer l'accès aux aires piétonnes et de livraison, en garantissant leur disponibilité lors des périodes de livraisons.

Mesures

- **Organisation des horaires de livraison selon les communes** afin de fluidifier les tournées de livraison (limiter les distances parcourues, éviter les périodes de pointes dans les centralités les plus contraintes)
- Accompagnement des commerçants dans la **rationalisation et la mutualisation de leurs livraisons**
- **Harmonisation du traitement des zones d'arrêt** et **organisation de leur contrôle** : usagers autorisés, durée avec possibilité de contrôle par disque, intégration d'un statut pour les artisans et professionnels de santé
- Facilitation à la mise en place de **consignes automatisées** limitant les tournées de livraison
- **Simplification des autorisations d'emplacement pour la logistique et la livraison**, notamment dans les aires piétonnes

Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Voirie Antennes CCI Associations de commerçants Groupements d'entreprises

Actions associées

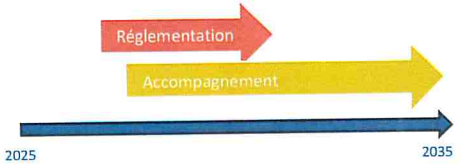
Action 14 : Adapter la stratégie de stationnement métropolitaine valorisant les parkings en ouvrage et P+R

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

Objectifs



Calendrier



Indicateurs

- Mise en œuvre d'une coordination des horaires de livraison par commune
- Nombre de consignes automatisées mises en place

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°31 : Déployer un Compagnon Numérique de Mobilité (MaaS métropolitain)

Orientation D3 - Accompagner le changement de pratiques en matière de mobilité

❖ Constat et enjeux

Les déplacements sont de plus en plus divers et intermodaux. L'usager souhaite pouvoir disposer de son temps et organiser ses déplacements à la carte. L'appui des nouvelles technologies permet de créer un MaaS (Mobility as a Service) métropolitain nommé « Compagnon Numérique de Mobilité », déjà amorcé et qui va s'enrichir progressivement de nouvelles fonctionnalités. Cet outil, à la fois vecteur d'information et de vente, doit pouvoir intégrer tous les systèmes de mobilité du territoire (transports collectifs, vélo, marche, circulation, stationnement, covoiturage, autopartage) pour permettre à chacun une expérience sur mesure. Cet outil facilitera le déplacement et rendra le recours aux mobilités alternatives à l'autosolisme plus aisé, pour éviter que la voiture individuelle ne reste la solution de facilité, par méconnaissance des autres solutions.

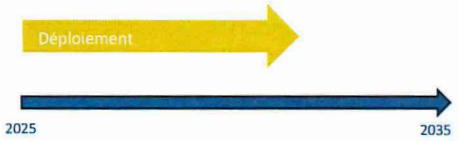
❖ Mesures

- **Intégration progressive de tous les systèmes de mobilité présents sur le territoire** (TC, vélos, circulation, stationnement, covoiturage, autopartage) dans une application mobile
- Création d'une fonction de **recherche d'itinéraires optimisés** (itinéraires multimodaux, prix, temps de parcours par mode, dénivelé si vélo) permettant une expérience sur mesure par la prise en compte de certains paramètres (PMR notamment).
- **Collecte de données sur les déplacements** réalisés/souhaités par les usagers à partir du MaaS (Mobility as a Service)
- Facilitation du **déploiement de tarifs multimodaux :** Pour chacun des systèmes de mobilité présents sur le territoire, les usagers pourront acheter tous les produits / services offerts (y compris ceux à tarifs réduits nécessitant la présentation d'un justificatif), et le MaaS permettra d'offrir une réduction quand plusieurs services mobilité sont intégrés dans un seul et même produit.

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM DGA Aménagements, Ports et Mobilités Energies	Exploitants TC Région Sud Acteurs de la mobilité partagée Exploitants parkings

❖ Calendrier



❖ Actions associées

Action 10 : Faciliter l'itinéraire voyageur
Action 32 : Développer la communication en allant au devant de l'usager

❖ Indicateurs

- Modes intégrés au MaaS
- Nombre de téléchargements de l'application
- Part des titres vendus via le MaaS

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025>2035

Action n°32 : Développer la communication en allant au devant de l'usager

Orientation D3 - Accompagner le changement de pratiques en matière de mobilité

❖ Constat et enjeux

Certains dispositifs mis en place sur la Métropole sont encore trop méconnus du grand public. Si la Maison de la Mobilité connaît un grand succès, répondant aux besoins des usagers venant chercher des solutions ; il s'agit maintenant d'aller plus loin, en allant au-delà des usagers n'effectuant pas la démarche :

- au-devant des personnes âgées, car la mobilité est un fort levier d'autonomie et de sociabilisation
- au-devant des personnes en situation de fragilité sociale, pour éviter que la difficulté à se déplacer ne soit un frein à l'accès à la formation ou à l'emploi.
- au-devant des scolaires, car c'est dès le plus jeune âge que doivent se prendre les habitudes vertueuses, pour ne pas faire le choix de la voiture « par défaut »

❖ Mesures

- Expérimentation de **nouvelles maisons de la mobilité** sur les espaces stratégiques (Hyères, la Seyne), éventuellement sous la forme mobile permettant d'aller au-devant des usagers
- Travail avec les CCAS pour **capter les personnes âgées les plus isolées** et les informer sur les moyens mis à leur disposition pour se déplacer, souvent peu connus par cette tranche de la population, moins connectée.
- Déploiement de **pédibus et vélobus** (mobilisation de bénévoles qui accompagnent en toute sécurité les enfants tout le long d'un trajet défini vers l'école respectivement à pied ou à vélo) en collaboration avec les établissements scolaires et les communes
- Organisation **d'ateliers in situ et formation** de référents mobilités **au sein des structures d'accompagnement à l'emploi**

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
Maison de la Mobilité	TPM Communication CCAS Écoles Structures d'accompagnement à l'emploi

❖ Actions associées

Action 10 : Faciliter l'itinéraire voyageur
Action 31 : Déployer un MaaS métropolitain
Action 35 : Accompagner l'essor du vélo

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Nombre d'emplacements (y compris temporaires) de Maison de la Mobilité ou nb d'évènements où la Maison de la Mobilité est présente
- Nombre d'ETP dédiés aux nouvelles Maisons de la Mobilité et au travail avec le CCAS
- Nombre de vélobus et pédibus en fonctionnement
- Ouverture de la 4e entrée de la Base Navale

Métropole Toulon Provence Méditerranée

A21 03/04 SD

Plan De Mobilité 2025>2035

Action n°33 : Accompagner les entreprises

Orientation D3 - Accompagner le changement de pratiques en matière de mobilité

❖ Constat et enjeux

Les entreprises jouent un rôle majeur dans les mobilités du territoire puisque le motif « travail » pèse pour 20% des déplacements sur la Métropole et que c'est celui qui induit les déplacements les plus longs : 22km/j. Ces déplacements du quotidien sont aussi plus facilement orientables vers des alternatives à l'autosolisme car réguliers.

Le territoire dispose déjà d'outils efficaces par le biais de la Maison de la Mobilité et du Club Mobilité Employeurs. Il s'agit de poursuivre les actions en œuvre et mieux les cibler par un diagnostic des habitudes de déplacements des salariés des entreprises puis de continuer à développer la synergie entre les employeurs publics et privés et la Métropole TPM.

❖ Mesures

- Accompagnement des entreprises à la réalisation d'ateliers de **fresques de la mobilité**
- Animation de **stands d'information mobilité** auprès des employeurs
- Incitation à la **réalisation de Plans de Mobilité employeurs (PDMe)** notamment par le biais du **Club mobilité Employeurs**. Cette incitation se traduit par une communication dédiée (en plus des informations déjà présentes sur le site internet de la Métropole) et d'un interlocuteur TPM proactif pour débaucher certaines entreprises-cibles et les associations d'entreprises.
- **Renforcement de l'accompagnement des entreprises dans la mutualisation de leurs moyens.** Cette mutualisation peut toucher les réflexions, par la réalisation de Plans de Mobilité Inter-Entreprises (PDMie), ou les actions, par exemple avec la mutualisation de flottes de véhicules propres.

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Communication CCI Associations d'entreprises (la Crau Pôle, Afuzi, ADETO, Valcoeur, base navale, ...)

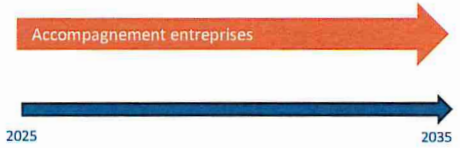
❖ Actions associées

Action 6 : Améliorer la desserte des polarités économiques

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Nombre de PDMe et/ou nb d'emplois concernés par la réalisation d'un PDMe
- Nombre d'ETP dédiés à l'animation au sein des entreprises
- Nombre de Fresques de la Mobilité animées au sein des entreprises

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°34 : Sensibiliser les usagers à une mobilité plus citoyenne

Orientation D3 - Accompagner le changement de pratiques en matière de mobilité

❖ Constat et enjeux

Le comportement des usagers de la route est la cause principale des accidents (90% des accidents mortels sont dus à une erreur humaine - vitesse, alcool, distraction, …). Couplées aux mesures liées aux infrastructures, il est essentiel de sensibiliser autour de la sécurité et promouvoir les bons comportements. Les manières de se déplacer évoluant en permanence, il est nécessaire communiquer régulièrement.

❖ Mesures

- **Pérennisation des programmes "savoir rouler à vélo" et "rouler à trottinette",** et développement de sorties à vélo à l'attention des scolaires
- **Sensibilisation sécurité routière** auprès des conducteurs de voitures et des usagers de deux-roues motorisés, plus vulnérables
- **Communication spécifique auprès des cyclistes et usagers d'EDPM** par le biais d'une collaboration avec les vendeurs / loueurs de matériel et une campagne de communication métropolitaine
- Sensibilisation des entreprises à l'**éco-conduite** (approche de conduite visant à réduire la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre, tout en améliorant la sécurité routière) par des temps de formation, de communication, des essais en condition ou simulateur,…
- Poursuite de la **quantification et classification des accidents** sur le territoire métropolitain

❖ Parties prenantes

Pilote

TPM DGA Aménagements, Ports et Mobilités Energies

Partenaires

TPM Direction communication
DDT83
Auto-écoles
Entreprises privées
Police

❖ Actions associées

Action 13 : Développer et hiérarchiser le réseau cyclable
Action 32 : Développer la communication en allant au devant de l'usager
Action 35 : Accompagner l'essor du vélo

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Nombre d'accidents (tout mode) sur la Métropole
- Gravité des accidents
- Nombre de formations spécifiques à l'éco-conduite réalisé et nombre de participants

Métropole Toulon Provence Méditerranée

AD 96/2024

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°35 : Accompagner l'essor du vélo

Orientation D3 - Accompagner le changement de pratiques en matière de mobilité

❖ Constat et enjeux

La pratique du vélo au quotidien dans de bonnes conditions est conditionnée par 3 facteurs essentiels : la possession d'un vélo en bon état, la praticabilité d'un itinéraire et enfin la possibilité de stationner en sécurité. Aujourd'hui, les stationnements sécurisés (et abrités) sur la voie publique sont essentiellement situés dans les gares de la Métropole, il y a donc un enjeu à multiplier ce type d'infrastructure. Depuis le PDU 2015-2025, des dispositifs d'aides et d'accompagnements ont vu le jour notamment une subvention des vélos à assistance électrique (VAE) qui connait un succès. L'action vise à continuer la dynamique impulsée depuis le précédent PDU pour promouvoir le vélo et améliorer toujours plus le réseau via le stationnement et le jalonnement

❖ Mesures

- Au sein de TPM, **renforcer le pilotage et la mise en œuvre de la politique vélos** afin d'assurer une cohérence globale pour l'ensemble des actions (actualisation du schéma directeur, déploiement des stationnements sécurisés, mise en œuvre d'outils de mesure des déplacements vélos et analyse)
- Étude des besoins en **stationnement cycles sécurisé** aux abords des principaux générateurs et déploiement : établissements d'enseignements, pôles culturels et sportifs, équipements, zones d'emplois
- Généralisation d'un **plan de jalonnement cycles** sur le territoire métropolitain afin de garantir une homogénéité et une cohérence sur l'affiche verticale (le type de panneau, les emplacements, la charte graphique, …)
- **Communication et promotion des modes actifs** par le biais de la Maison de la Mobilité
- **Maintien d'un dispositif incitant les habitants de la Métropole à se déplacer en vélo** : depuis 10 ans la Métropole aide les particuliers à l'acquisition de vélo à assistance électrique, et avec plus de 16 000 vélos achetés cette aide a rempli son objectif et a contribué à la hausse significative des déplacements vélos (+70,5% entre 2008 et 2022). Ainsi une réflexion sera menée pour déterminer si ce dispositif doit être maintenu en l'état ou s'il convient de le compléter / remplacer par un système de location d'une gamme diversifiée de vélos, permettant aux habitants de la Métropole de « tester » leur usage avant d'acheter un vélo.

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Urbanisme TPM Communication Maison de la Mobilité Antennes

❖ Calendrier



❖ Actions associées

Action 13 : Développer et hiérarchiser le réseau cyclable
Action 22 : Améliorer la desserte des sites touristiques
Action 32 : Développer la communication en allant au devant de l'usager

❖ Indicateurs

- Nombre d'ETP dédié à la mission vélo
- Nombre de places de stationnement vélo
- Nombre de location de vélos

❖ Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025>2035

Action n°36 : Coordonner le projet urbain et la mobilité

Orientation D4 - Encadrer la mise en œuvre du PDM avec un dispositif renforcé de gouvernance de la mobilité

Constat et enjeux

L'enjeux est de renforcer la cohérence entre aménagement urbain, développement économique et politiques de mobilité afin de construire un territoire métropolitain plus accessible, attractif et sobre. 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. Il pourra être intéressant d'identifier certains projets pilotes et de recourir à l'urbanisme tactique (mise en place d'aménagements éphémères) pour mieux appréhender le territoire et le retour des habitants.

Mesures

- **Mettre en place une gouvernance intégrée**
  - **Créer un comité de coordination « Projet urbain & Mobilité »**, rassemblant les directions PLUi, Planification, Aménagement opérationnel, Développement économique, Habitat, Mobilité, Stationnement, Infrastructures pour amplifier la transversalité entre les services de la Métropole.
  - **Renforcer les revues de projets conjointes** pour tout nouvel aménagement impactant les déplacements et inversement pour toute nouvelle infrastructure.
  - **Partager un outil SIG** visualisant les projets urbains, les flux de mobilité, et les dessertes en transports collectifs/actifs.
- **Structurer le développement urbain en faveur d'une mobilité plus durable**
  - **Densifier les usages à proximité immédiate des pôles de mobilité** pour inciter au report modal
  - **Articuler le Plan de Mobilité avec le Plan Local de l'Habitat (PLH)** pour favoriser les logements sociaux / abordables proches des lignes structurantes.
  - **Intégrer la notion de quartiers de proximité** intégrant mobilité, services, emplois, espaces publics et habitat, dans des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) du futur PLUi pour réduire les déplacements dans le concept de « ville du quart d'heure »
- **Affirmer la mobilité dans les nouveaux projets d'aménagement**
  - **Intégrer une analyse mobilité systématique dans chaque étude urbaine** (flux, logistique, accessibilité, rabattement tout mode) – y compris les études de taille modeste – à imposer aux promoteurs (conditionnant la validation du projet).
  - **Intégrer la création de « hubs de mobilité » dans les opérations immobilières** (stationnements vélos, vélos en libre-service, covoiturage / autopartage, bornes électriques…)

Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Urbanisme Agence d'urbanisme Bailleurs sociaux et promoteurs privés

Actions associées

Action 16 : Maîtriser l'offre de stationnement privée

Objectifs



Calendrier



Indicateurs

- Création du comité de coordination « Projet urbain & Mobilité »
- Nombre de commerces et services autour des arrêts structurants

Métropole Toulon Provence Méditerranée

A2 D 83/104 PDM

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°37 : Élargir le champ des participants aux réflexions pour une meilleure collaboration et acceptation

Orientation D4 - Encadrer la mise en œuvre du PDM avec un dispositif renforcé de gouvernance de la mobilité

❖ Constat et enjeux

La mobilité concerne une grande diversité d'acteurs, que ce soit en termes thématiques (gestion des infrastructures routières, portuaires, aéroportuaires et ferroviaires, exploitation des modes de transport, organisation du stationnement, planification urbaine,…) ou en termes géographiques – la mobilité par essence pouvant relier plusieurs communes ou plusieurs EPCI. La communication entre les acteurs est donc essentielle pour articuler les réflexions et mener à bien les projets du territoire. Afin d'assurer sa pertinence et sa mise en œuvre, le PDM doit s'appuyer sur une gouvernance partenariale, associant les forces publiques et les acteurs privés, et ce tout au long de son élaboration et de sa mise en œuvre. La création par la loi LOM des bassins de mobilité a favorisé les réflexions trans-territoriales mais des mises en œuvre plus locales doivent venir compléter le dispositif.

D2 A 88 / 101 CD

❖ Mesures

- Mise en œuvre d'une **comitologie trans-territoriale**, c'est-à-dire un groupe de réflexion à l'échelle de TPM et des EPCI voisins, en cohérence avec l'échelle de pertinence pour les sujets liés à la mobilité (EMC2)
- Poursuite, renforcement et systématisation de la logique de **concertation et de co-construction avec les acteurs économiques et de la société civile** (comme cela existe déjà le conseil de développement TPM)
- Développement de la **pédagogie auprès des élus pour valoriser la reconversion de places de stationnement** au profit des mobilités actives et de la végétalisation
- **Organisation d'un point d'étape annuel sur l'avancée des mesures du PDM avec tous les acteurs concernés**
- **Mutualisation des forces des antennes sur les sujets techniques** tels que le réaménagement ou la création de voirie – et notamment le traitement des mobilités actives, la gestion du stationnement, la régulation des carrefours à feux, … Faire émerger un ou plusieurs techniciens au sein des antennes ou de TPM avec une expertise technique approfondie sur certains sujets techniques qui seront alors référents métropolitains.

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	EPCI voisins Acteurs économiques de la société civile Antennes Agence d'urbanisme Conseil de développement

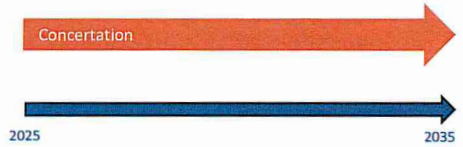
❖ Actions associées

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

❖ Objectifs



❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Mise en œuvre d'une comitologie trans-territoriale
- Organisation d'un point d'étape annuel sur l'avancée des mesures du PDM
- Nombre d'ETP dédié à la mutualisation des forces des antennes sur les sujets techniques

Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025-2035

Action n°38 : Envisager de nouvelles sources de financement

Orientation D4 - Encadrer la mise en œuvre du PDM avec un dispositif renforcé de gouvernance de la mobilité

Constat et enjeux

La Métropole toulonnaise est confrontée à un défi financier car elle doit offrir des solutions de mobilité sur un **territoire polycentrique** et étendu alors même que **ses ressources financières sont faibles** : le Versement Mobilité (VM) par habitant est l'un des plus faible de France pour une Métropole de plus de 100 000 habitants. Quatre bassins de mobilité ont été identifiés sur le territoire, nécessitant la mise en œuvre d'un maillage des mobilités centrés sur ces quatre bassins au lieu d'un dans la plupart des Métropoles de taille comparable. L'efficacité est plus complexe à atteindre à moyens constants, il faut envisager **de nouvelles sources de financement** pour se donner les moyens d'atteindre les objectifs du PDM.

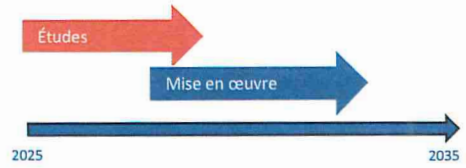
Mesures

- Etude de la **pertinence d'une hausse tarifaire de l'usage des TC** couplée à une **tarification sur mesure**. Les pistes à explorer peuvent porter sur la tarification solidaire (liée au quotient familial plus qu'à l'âge ou au statut), sur la tarification dégressive à l'usage visant à favoriser les grands utilisateurs des TC (plus je voyage moins je paie) sur le post-paiement (l'usager paie le prix juste – titre unitaire, carnet ou abonnement – selon sa dépense effective du mois),…
- **Identification d'autres sources de financement pour les collectivités,** en lien avec les réflexions nationales actuelles (adaptation des taxes de séjour, évolution du taux de Versement Mobilité, taxation des grands opérateurs mondiaux d'e-commerce, …)
- **Optimisation des dépenses de fonctionnement du réseau Mistral :** adaptation du niveau d'offre de certaines lignes au regard de la fréquentation observée, développement du TAD, …

Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Finance

Calendrier



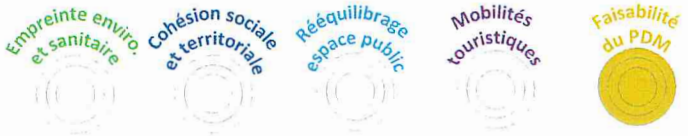
Actions associées

Action 7 : Optimiser l'offre de transports collectifs urbains
Action 10 : Faciliter l'itinéraire voyageur

Indicateurs

- Réalisation de l'étude de la pertinence d'une hausse tarifaire couplée à une tarification sur mesure

Objectifs



Métropole Toulon Provence Méditerranée

Plan De Mobilité 2025>2035

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

Orientation D4 - Encadrer la mise en œuvre du PDM avec un dispositif renforcé de gouvernance de la mobilité

❖ Constat et enjeux

Toulon Provence Méditerranée a déjà engagé une démarche combinée d'acquisition d'outils de recensement et de bilan continu de la mobilité (« monitoring de la mobilité »). Ces outils doivent faciliter le suivi de la mise en œuvre du projet et s'articulent donc avec le PDM. Il s'agit de l'EMC2 réalisée en 2021 (déjà été exploitée pour établir le bilan à mi-parcours du PDU) et de l'observatoire de la mobilité, qui rassemble sous une interface cartographique, l'ensemble des données collectées de mobilité, et permet de faciliter l'accès à la donnée. Ce dernier outil reste encore nouveau et n'a pas été déployé. L'enjeu est de récolter en continu le maximum d'information pour mieux suivre les besoins et répondre au mieux à la demande de la population pour faire de l'usager un écocitoyen responsable, acteur de la transition.

❖ Mesures

- **Création d'une Plateforme Métropolitaine des Données** (PMD) afin de rassembler sous une même base l'ensemble des outils et données Mobilité, avec partage en open data des données « publiques »
- **Déploiement d'un observatoire numérique de la mobilité** pour visualiser/analyser en temps réel les données mobilités tous modes grâce au « Jumeau Numérique » mis en place par la Métropole
- Développement de l'outil « jumeau numérique » pour permettre d'établir des **modèles de prédiction de trafic**
- **Implantation de nouveaux compteurs tous modes** et intégration au sein de la PMD
- **Collecte des données** générées par les applications smartphones et systèmes embarqués pour améliorer la connaissance des déplacements tous modes
- Déploiement d'un **modèle de trafic** pour évaluer précisément l'impact des projets mobilités et optimiser leur mise en œuvre
- **Centralisation des données issues des enquêtes usagers**

❖ Parties prenantes

Pilote	Partenaires
TPM AOM	TPM Numérique Région Sud Département du Var Exploitants TC Agence d'urbanisme

❖ Actions associées

Action 7 : Optimiser l'offre de transports collectifs urbains
Action 14 : Adapter la stratégie de stationnement métropolitaine valorisant les parkings en ouvrage et P+R
Action 23 : Mettre en adéquation l'offre et la demande touristique
Action 31 : Déployer un MaaS métropolitain
Action 35 : Accompagner l'essor du vélo

❖ Objectifs

Empreinte enviro. et sanitaire · Cohésion sociale et territoriale · Rééquilibrage espace public · Mobilités touristiques · Faisabilité du PDM

❖ Calendrier



❖ Indicateurs

- Nombre de compteurs routiers et cycles
- Nombre d'enquêtes usagers menées
- Déploiement de l'observatoire numérique de la mobilité
- Nombre d'ETP dédiés au développement et suivi des outils numériques

Métropole Toulon Provence Méditerranée

D2O 101 lbs / 109 KD

Plan De Mobilité 2025-2035



5. LE COMPTE DEPLACEMENTS

D2B 102 88/104 CO

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

- Budget investissement : 1,128 Mds €
- Budget fonctionnement : 138,4 M€/an soit 1,384 Mds € sur une période de 10 ans.

Ce chiffrage porte sur le coût global pour l'ensemble des acteurs concernés, et non uniquement sur la contribution de TPM.

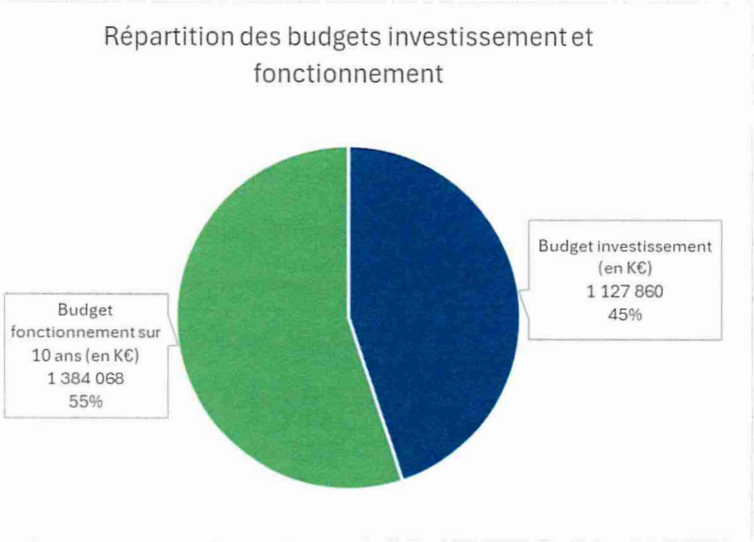


Figure 19 - Répartition des budgets investissement et fonctionnement

La répartition par axe montre une forte prédominance de l'axe A, les transports collectifs pesant naturellement lourd dans le budget de fonctionnement d'une AOM et le projet BHNS constituant près des 2/3 du budget investissement de cet axe. A noter que la majeure partie du budget de l'axe D porte également sur l'investissement pour les transports collectifs, avec le renouvellement du matériel bus et bateaux du réseau Mistral.

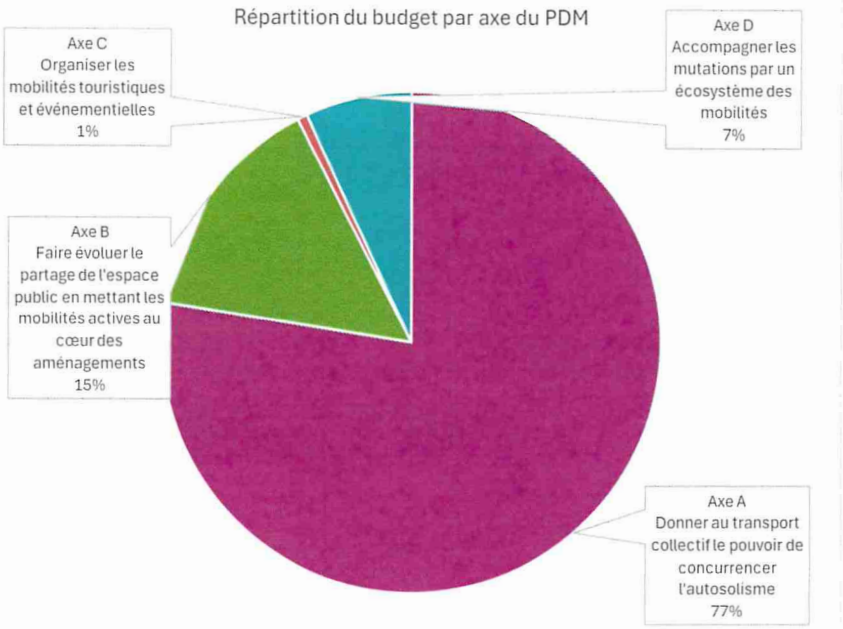


Figure 20 - Répartition du budget par axe du PDM

La synthèse des évaluations financières par orientation et par répartition investissement / fonctionnement est la 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**