Plan De Mobilité 2025>2035

LA LIBERTÉ DE SE DÉPLACER POUR TOUS

DOSSIER 2

G - VOLET FINANCIER



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

G1 | Explications de la construction du volet financier

G2 | Modalités de financement et couverture des coûts d'exploitation

Métropole Toulon Provence Méditerranée

D2 6 1/2 JCD

12 6 2/2 JCD

Plan De Mobilité 2025>2035

LA LIBERTÉ DE SE DÉPLACER POUR TOUS

G - VOLET FINANCIER

G1 - EXPLICATIONS DE LA CONSTRUCTION DU VOLET FINANCIER



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

DOSSIER 2 : PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ 2025-2035

Métropole Toulon Provence Méditerranée

D2 G1 0/14 JCD

DE 15/00 19 20

Sommaire

1. Pourquoi un Compte de Déplacements ?
2. Les principes de construction du volet financier
3. Les principales hypothèses de calcul
4. Comprendre les 2,512 milliards d'euros
5. Axe A - Transports collectifs
6. Axe B - Espaces publics et mobilités actives
7. Axe C - Mobilités touristiques et événementielles
8. Axe D - Écosystème des mobilités
9. Pourquoi les coûts de fonctionnement sont-ils importants ?
10. Une programmation soutenable dans le temps
11. Repères comparatifs et spécificités de TPM
12. Conclusion

Le Compte de Déplacements présente des ordres de grandeur sur dix ans. Il consolide les coûts de l'ensemble des acteurs concernés et ne constitue ni le seul budget de TPM, ni une autorisation immédiate de dépense.

D2 61 1/14 JCA

1. Pourquoi un Compte de Déplacements ?

Le Compte de Déplacements traduit en moyens financiers les ambitions du Plan de Mobilité 2025-2035.

Le Plan de Mobilité organise les déplacements des personnes et des marchandises à l'échelle métropolitaine. Il prévoit le développement des transports collectifs, l'amélioration de l'intermodalité, la poursuite des aménagements cyclables et piétons, une meilleure gestion des flux touristiques et l'accompagnement des évolutions technologiques et environnementales.

Pour apprécier l'ampleur de cet ensemble, chaque action a été examinée afin d'identifier les investissements nécessaires, les dépenses de fonctionnement induites et, lorsqu'elles pouvaient être estimées, les recettes directement associées. Ce travail aboutit à une évaluation globale de 2 512 M€ sur la période 2025-2035.

1 127,86 M€ d'investissement et 1 384,068 M€ de fonctionnement cumulés sur dix ans, soit respectivement 44,9 % et 55,1 % du total.

Ce que permet le Compte de Déplacements

- Donner une vision globale de l'effort nécessaire à la réalisation du Plan de Mobilité.
- Identifier les principaux postes de coût et les opérations qui structurent chaque axe.
- Distinguer la création des infrastructures de l'exploitation quotidienne des services.
- Préparer le phasage des projets et la recherche de cofinancements.
- Fournir un cadre transparent de dialogue avec les communes, les partenaires, les associations et le public.

Ce que le Compte de Déplacements n'est pas

Il ne constitue pas un budget annuel, une autorisation de programme ou un engagement immédiat de tous les montants. Il s'agit d'un cadre financier stratégique qui sera décliné progressivement en études, projets, programmations pluriannuelles et décisions budgétaires.

D2 61 2/14 JCD

2. Les principes de construction du volet financier

2.1. Un compte à l'échelle du territoire

Le chiffrage est établi selon une logique de coût complet, tous acteurs confondus. Il peut donc comprendre des opérations relevant de la Métropole TPM, de la Région Sud, de l'État, de SNCF Réseau, de SNCF Voyageurs, des communes, de concessionnaires ou d'autres partenaires. Cette approche est indispensable pour mesurer le coût de la stratégie dans son ensemble.

2.2. Une période commune : 2025-2035

Les investissements sont comptabilisés sur la période du Plan de Mobilité. Les dépenses annuelles de fonctionnement sont cumulées selon l'année de démarrage de chaque mesure. Une action mise en service en 2029 ou en 2030 n'est donc pas automatiquement calculée sur dix années pleines.

2.3. La distinction entre investissement et fonctionnement

Investissement : infrastructures, matériel roulant et navigant, pôles d'échanges, parkings-relais, systèmes billettiques, aménagements cyclables, équipements et outils numériques.

Fonctionnement : exploitation des trains, cars, bus et bateaux, conducteurs, énergie, maintenance, entretien, information, animation, accompagnement et suivi.

2.4. Des coûts construits à partir de plusieurs niveaux de connaissance

- Montants issus d'études de projet ou de programmes déjà documentés.
- Montants issus de scénarios de service, notamment pour l'offre ferroviaire ou le réseau Mistral.
- Ratios unitaires appliqués à un linéaire, un nombre d'arrêts, de véhicules ou d'équipements.
- Enveloppes de cadrage lorsque l'opération doit encore être précisée.

2.5. Une lecture prudente des recettes et subventions

Les subventions potentielles ne sont généralement pas déduites du montant des investissements. Le compte présente ainsi le coût total des projets avant répartition entre financeurs. En fonctionnement, les recettes directement associées à une offre nouvelle sont intégrées lorsqu'une hypothèse explicite est disponible.

2.6. La prévention des doubles comptes

Lorsqu'une mesure est déjà incluse dans une enveloppe globale, aucun montant supplémentaire n'est ajouté. C'est notamment le cas de certaines adaptations de lignes comprises dans la hausse générale de l'offre, de mesures cyclables intégrées au programme principal ou de fonctionnalités numériques incluses dans le MaaS.

D2 G1 3/14 JCD

3. Les principales hypothèses de calcul

Les hypothèses ont été rendues explicites afin de relier chaque enveloppe financière à un programme physique ou à un niveau de service.

Domaine	Hypothèse structurante	Mode de calcul
Offre ferroviaire	Montée en charge progressive 2026-2035	Scénarios SERM : offre renforcée par phases et recettes estimées à 25 % du coût d'exploitation.
Cars express ZOU!	Cadencement minimal de 20 min en pointe et 1 h en heures creuses	Scénarios SERM : offre renforcée par phases et recettes estimées à 25 % du coût d'exploitation.
Réseau Mistral	+25 % d'offre kilométrique en 2035	3,5 millions de km supplémentaires/an à 6 €/km; recettes estimées à 22 % du coût d'exploitation
Matériel urbain	75 bus supplémentaires liés à la hausse d'offre	65 bus articulés électriques à 900 k€ et 10 bus standards électriques à 700 k€.
Transport maritime	4 bateaux supplémentaires	2 M€ HT par unité.
Voies et couloirs bus	Trois niveaux d'aménagement : terminus, carrefours, site propre bus	5 M€/km pour un couloir bus.
Priorité bus	Équipement des véhicules et carrefours	100 K€ de système, 2 K€/bus et 7 K€/carrefour.
Itinéraires cyclables	Développement du reseau pour atteindre 600 km	400 K€/km pour les nouveaux aménagements.
Accessibilité des arrêts	50 arrêts / an, soit 500 arrêts	60 K€ par arrêt,.
Bornes de recharge	Accompagnement de l'électrification	1 000 € par borne sur la base du parc cible.
Stationnement vélo en PEM	20 sites de 20 places chacun	1,8 K€ par place de stationnement sécurisé.
Zones apaisées	Aménagements d'entrée et de lisibilité	Enveloppe d'investissement de 11 M€.

D2 G1 4/14 JCD

3. Les principales hypothèses de calcul - suite

Domaine	Hypothèse structurante	Mode de calcul
P+R	Création, extension ou mutualisation	Enveloppe d'investissement de 26 M€,.les P+R intégrés dans les projets LHNS ne sont pas inclus
Pôles d'échanges multimodaux	Aménagements pour améliorer l'accessibilité cyclable et piétonne	Enveloppe d'investissement de 22 M€.
Carrefours structurants	Reconfiguration de 3 échangeurs	Enveloppe d'investissement de 10 M€.
Mailler le réseau routier	Création de nouvelles liaisons, réaménagements	Enveloppe d'investissement de 160 M€..
Stationnement cycles de proximité	25 places réaménagées par an	1 K€ par emplacement reconverti.
Mobilité touristique	Connaissance et accompagnement	Chiffrage Enquête métropolitaine, City Pass et idispositifs d'nformation.
Décarbonation du parc bus réseau Mistral	Electrificationt du parc	33 articulés, 98 standards, 43 gabarits réduits, 30 minibus et 6 pantographes.
MaaS	Plateforme multimodale	Développement de fonctionnalités et interface avec le système régional.
Observatoire de la mobilité et compteurs	Outils d'analyse des données	600 K€ d'investissement 60 K€/an de fonctionnement
Ressources humaines	Actions nécessitant une animation dédiée	Valorisation par équivalents temps plein
Versement Mobilité	Levier complémentaire étudié	Hypothèse exploratoire de 5 M€ de recettes supplémentaires par an.
Actualisation	Ordres de grandeur de programmation	Révision au stade des études et des décisions budgétaires ; pas d'indexation générale systématique.

Une hypothèse de calcul ne constitue pas une décision définitive. Elle permet de dimensionner l'effort nécessaire à partir d'une ambition de service ou d'un programme physique cohérent.

D2 G1 5/14 SD

4. Comprendre les 2,512 milliards d'euros

Axes	Investissement	Fonctionnement sur 10 ans	Total
A - Transports collectifs	602,800 M€	1 343,843 M€	**1 946,643 M€**
B - Espaces publics et mobilités actives	350,200 M€	25,350 M€	**375,550 M€**
C - Mobilités touristiques et événementielles	11,500 M€	4,750 M€	**16,250 M€**
D - Écosystème des mobilités	163,360 M€	10,125 M€	**173,485 M€**
TOTAL	**1 127,860 M€**	**1 384,068 M€**	**2 511,928 M€**

Près de 78 % du Compte de Déplacements concerne les transports collectifs. Ce poids reflète à la fois les investissements lourds et le coût durable de l'exploitation des services.

Une concentration assumée sur l'alternative à la voiture

L'axe A regroupe le ferroviaire, les cars express, le réseau urbain, les lignes à haut niveau de service, les transports maritimes et l'intermodalité. Sa prépondérance traduit la volonté de rendre les transports collectifs plus fréquents, plus fiables et plus simples à utiliser.

Des investissements qui transforment durablement le territoire

Les investissements représentent environ 45 % du total. Ils créent les conditions matérielles de la transformation : voies réservées, pôles d'échanges, parc de véhicules, aménagements cyclables, accessibilité, équipements numériques et transition énergétique.

Un fonctionnement qui garantit le service au quotidien

Les dépenses de fonctionnement représentent environ 55 % du total. Elles rendent possible l'exploitation réelle des services pendant la période et expliquent qu'un Plan de Mobilité ne puisse être évalué à partir des seuls travaux.

D2 G1 6/14 JCD

5. Axe A - Donner aux transports collectifs le pouvoir de concurrencer l'autosolisme

Montant global : 1 946,643 M€, soit 77,5 % du Compte de Déplacements.

A1 - Développer un réseau attractif à l'échelle du bassin de vie

531,713 M€ au total : 66,150 M€ d'investissement et 465,563 M€ de fonctionnement.

Renforcement ferroviaire : dans le cadre du projet SERM, augmentation progressive du cadencement sur les branches Saint-Cyr, Carnoules et Hyères, extension des amplitudes et renforcement des week-ends en haute saison.

Capacité ferroviaire : prise en compte d'investissements utiles à l'augmentation de capacité dans le cadre du projet LNPCA.

Cars express ZOU! : dans le cadre du projet SERM, cadencement renforcé, matériel roulant, besoins de dépôt, meilleure lisibilité et traitement des points durs de circulation.

Voies réservées : études et aménagements destinés à améliorer la performance des cars sur les secteurs congestionnés.

Covoiturage organisé : évaluation de la ligne Cuers-Toulon, nouvelles lignes, intégration au MaaS et expérimentation de voies réservées.

A2 - Renforcer le réseau de transports urbains métropolitains

1 347,080 M€ au total : 468,800 M€ d'investissement et 878,280 M€ de fonctionnement.

Hausse de l'offre Mistral : +25 % d'offre kilométrique à partir de 2029, soit 3,5 millions de kilomètres supplémentaires par an.

Lignes à haut niveau de service : infrastructures structurantes, fréquences inférieures à dix minutes, amplitudes élargies, équipement des stations et priorité aux carrefours.

Parc de véhicules : acquisition de bus supplémentaires, notamment électriques et articulés.

Dépôts : adaptation des capacités d'exploitation, notamment avec deux nouveaux dépôts.

Transport maritime : quatre bateaux supplémentaires pour la petite rade et les îles d'Or.

Pôles économiques : desserte adaptée aux horaires des salariés, en particulier autour de La Pauline.

Services de proximité : optimisation des fréquences, développement du transport à la demande et services du soir.

A3 - Organiser l'intermodalité

67,850 M€ d'investissement.

Accès aux gares : 30 km de liaisons cyclables en rabattement, jalonnement, accès piétons et stationnement vélo sécurisé.

Pôles d'échanges : développement du PEM d'Hyères et meilleure hiérarchisation des points de correspondance.

Parkings-relais : schéma directeur, création ou extension des capacités et amélioration du jalonnement.

Billettique et information : renouvellement du système, interopérabilité régionale et amélioration de l'information voyageurs.

D2 G1 7/14 JCD

6. Axe B - Remettre les mobilités actives au cœur des espaces publics

Montant global 375,550 M€ : 350,200 M€ d'investissement et 25,350 M€ de fonctionnement.

B1 - Valoriser l'espace public au profit des mobilités actives

164,350 M€ au total.

Référentiel métropolitain : harmonisation des pratiques d'aménagement et priorisation des axes à transformer.

Axes et carrefours structurants : reconversion progressive des espaces au profit de la marche, du vélo et de la végétalisation.

Accessibilité : mise en accessibilité de 50 arrêts par an, avec une hypothèse de 60 K€ par arrêt.

Réseau cyclable : actualisation du schéma directeur, résorption des discontinuités et développement du réseau pour atteindre 600 km sur la base de 400 K€/km.

Foncier cyclable : enveloppe destinée à permettre les acquisitions nécessaires aux continuités d'itinéraires.

B2 - Organiser le stationnement

28,500 M€ au total.

Stratégie harmonisée : articulation entre stationnement sur voirie, parkings en ouvrage, P+R et alternatives à la voiture.

Jalonnement : extension des dispositifs dynamiques et statiques afin de limiter la recherche de places.

Réaffectation de l'espace : reconversion progressive de places en voirie au profit des cheminements, du vélo et de la végétalisation.

Stationnement privé : évolution des règles d'urbanisme et mutualisation dans les secteurs mixtes.

B3 - Réguler la circulation routière

182,700 M€ d'investissement.

Échangeurs : études et aménagements concernant notamment Châteauvallon, Grande Chaberte et A57/D554.

Maillage : liaisons Ollioules/Six-Fours, Ollioules/La Seyne, barreau des Plantades et accès nord-sud de La Seyne.

Cœurs de ville : plans de circulation visant à réduire les flux sur les axes urbains à fort enjeu.

Zones apaisées : développement des zones 30, amélioration de leur lisibilité et déploiement des rues des enfants.

D2 G1 8/14 JCA

7. Axe C - Organiser les mobilités touristiques et événementielles

Montant global 16,250 M€ : 11,500 M€ d'investissement et 4,750 M€ de fonctionnement.

C1 - Organiser l'accès aux sites touristiques

10,550 M€ d'investissement.

Sites sensibles : réduction progressive du stationnement au cœur de certains sites et développement de solutions en amont.

Parkings-relais touristiques : aménagements autour de la presqu'île de Giens, des Sablettes et du Brusc, en lien avec les partenaires.

Information dynamique : panneaux à messages variables indiquant les capacités disponibles et orientant les visiteurs.

Gestion des parkings : étude de la tarification et de l'articulation entre stationnement et réservations maritimes.

C2 - Organiser la mobilité touristique

2,100 M€ au total.

Enquête touristique : connaissance des déplacements durant le cœur d'été et les ailes de saison.

Capacité de charge : évaluation des capacités d'accueil et des conditions d'accès aux sites.

City Pass : développement d'une offre combinant services touristiques et mobilités.

Points d'accueil : information aux gares de Toulon et d'Hyères ainsi qu'à l'aéroport.

Partenariats : mobilisation des hébergeurs, campings et professionnels du tourisme.

C3 - Gérer les pics de mobilité et les aléas

3,600 M€ au total.

Événements : parkings temporaires, parcs vélos, renforts de transports collectifs, navettes et offres combinées.

Ferrys et grands flux : étude de l'accès aux embarcadères et anticipation avec les partenaires.

Gestion en temps réel : plans événementiels, adaptation des feux, panneaux et information par le MaaS.

Pollution : actions spécifiques de communication et solutions temporaires lors des épisodes de pollution.

D2 G1 9/14 JCD

8. Axe D - Accompagner les mutations par un écosystème des mobilités

Montant global 173,485 M€ : 163,360 M€ d'investissement et 10,125 M€ de fonctionnement.

D1 - Favoriser les mobilités décarbonées et partagées

158,700 M€ d'investissement.

Mobilité partagée : intégration de l'autopartage et des vélos en libre-service dans l'information multimodale.

Recharge électrique : poursuite du déploiement des bornes sur le territoire.

Flotte reseau Mistral : renouvellement du matériel roulant vers des véhicules à faibles émissions.

D2 - Organiser les transports de marchandises

1,950 M€ au total.

Connaissance des flux : diagnostic par commune et identification des besoins fonciers.

Schéma logistique : organisation métropolitaine visant à rationaliser les livraisons et favoriser le ferroviaire pour certains flux portuaires.

Livraisons en centre-ville : horaires, mutualisation, zones d'arrêt, consignes automatisées et simplification des autorisations.

D3 - Accompagner les changements de pratiques

10,160 M€ au total.

Information de proximité : points d'accueil mobilité, actions avec les CCAS, pédibus et vélobus.

Employeurs : Club mobilité, plans de mobilité employeurs et mutualisation des moyens.

Vélo : pilotage, stationnement sécurisé, jalonnement, communication et dispositifs incitatifs.

Sensibilisation : écoconduite, sécurité routière, savoir rouler à vélo et usage des trottinettes.

MaaS : service réunissant transports collectifs, vélo, circulation, stationnement, covoiturage et autopartage.

D4 - Piloter et suivre le Plan de Mobilité

2,675 M€ au total.

Urbanisme et mobilité : gouvernance commune et prise en compte systématique des déplacements dans les projets urbains.

Concertation : association des communes, acteurs économiques, associations et habitants.

Ressources : étude des leviers tarifaires, recettes complémentaires et optimisation des dépenses.

Données : plateforme métropolitaine, compteurs, modèle de trafic et observatoire numérique.

D2 G1 20/14 ICD

9. Pourquoi les coûts de fonctionnement sont-ils importants ?

Un service de mobilité ne se limite pas à l'infrastructure qui le rend possible.

L'ouverture d'une ligne, le renforcement d'une fréquence ou l'extension des amplitudes créent des dépenses récurrentes : personnel de conduite, énergie, maintenance, entretien, régulation, information voyageurs, nettoyage, sécurité, outils numériques et organisation de l'exploitation.

Le fonctionnement représente 1 384,068 M€ sur dix ans, soit 55,1 % du Compte de Déplacements. Cette part est principalement liée au développement des transports collectifs.

Un exemple : l'augmentation de l'offre du reseau Mistral

L'hypothèse de +25 % d'offre kilométrique correspond à 3,5 millions de kilomètres supplémentaires par an. Le coût brut est valorisé à 6 € par kilomètre. Une hypothèse de recettes équivalente à 22 % des dépenses est prise en compte. Le coût net est ensuite cumulé à partir de l'année de mise en œuvre retenue.

Un exemple : la montée en charge du ferroviaire

Le renforcement ferroviaire est calculé par phases. Le scénario de court terme est distingué du scénario de moyen terme, plus ambitieux. Une hypothèse de recettes à hauteur de 25 % permet d'estimer la charge nette du service.

Pourquoi cette présentation est indispensable

- Elle évite de réduire le Plan de Mobilité à une liste de travaux.
- Elle mesure l'effort durable nécessaire pour maintenir les services annoncés.
- Elle permet d'anticiper les impacts sur les budgets de fonctionnement.
- Elle facilite le phasage des montées en charge et l'évaluation des recettes.

D2 G1 11/14 JCD

10. Une programmation soutenable dans le temps

Le montant global ne sera pas mobilisé en une seule fois. Chaque opération devra franchir plusieurs étapes : études, choix du maître d'ouvrage, définition du programme, concertation, maîtrise foncière, recherche de financements, décision budgétaire, réalisation puis mise en service.

Les principes de programmation

- Prioriser les opérations ayant le meilleur effet sur la fréquentation, la régularité et le report modal.
- Coordonner les calendriers entre infrastructures et services.
- Éviter de créer une infrastructure sans avoir sécurisé son fonctionnement futur.
- Rechercher les cofinancements de l'État, de la Région, de l'Union européenne et des autres partenaires.
- Actualiser régulièrement les coûts au regard des études et de l'évolution économique.
- Adapter le rythme de réalisation aux capacités financières des maîtres d'ouvrage.

Un suivi annuel à organiser

Le suivi du Plan de Mobilité permettra de rapprocher les estimations initiales des opérations réalisées ou programmées. Il devra distinguer les dépenses engagées, les financements obtenus, les coûts actualisés, les résultats obtenus et les éventuelles adaptations du calendrier.

Le Compte de Déplacements fixe un cap financier. La programmation pluriannuelle transforme progressivement ce cap en opérations financées, en conservant la possibilité d'adapter les priorités aux résultats et aux ressources disponibles.

Les principaux leviers de soutenabilité

Phasage : étaler les opérations et les montées en charge selon leur maturité.

Partenariats : répartir les coûts entre les maîtres d'ouvrage concernés.

Recettes : suivre la fréquentation, la tarification et les ressources affectées.

Optimisation : adapter les services aux usages et limiter les coûts évitables.

Évaluation : mesurer les résultats avant de généraliser certaines expérimentations.

D2 G1 12/14 JCD

11. Repères comparatifs et spécificités de la Métropole TPM

Le niveau de dépense doit être replacé dans les caractéristiques particulières du territoire métropolitain.

Quatre bassins de mobilité

TPM doit organiser les déplacements autour de quatre bassins, là où de nombreuses métropoles comparables disposent d'une centralité principale plus dominante. Cette organisation multiplie les besoins de maillage, de correspondance et de services de proximité.

Une forte saisonnalité

Les besoins estivaux s'ajoutent aux déplacements du quotidien. Les flux vers la presqu'île de Giens, les îles, les plages et les sites touristiques nécessitent des réponses spécifiques en matière de stationnement, de navettes bus, de transport maritime et d'information.

Un territoire contraint

La topographie, le littoral, les espaces naturels et la concentration des infrastructures dans un corridor est-ouest limitent les possibilités de maillage et rendent certains aménagements plus complexes.

Des ressources de mobilité plus limitées

Le PDM indique un Versement Mobilité d'environ 70 M€ par an au taux de 1,75 %. Rapporté à l'habitant, ce produit est présenté comme presque deux fois plus faible que dans certaines métropoles comparables, notamment Rennes et Grenoble.

La comparaison ne vise pas à reproduire mécaniquement le modèle d'une autre métropole. Elle met en évidence que la Métropole TPM doit répondre à des besoins multiples avec une ressource par habitant plus contrainte, ce qui renforce l'importance du phasage, de l'optimisation et des cofinancements.

Conséquences pour la stratégie financière

- Concentrer les moyens sur les actions les plus structurantes.
- Articuler les projets métropolitains avec le SERM, la LNPCA et les politiques régionales.
- Renforcer la coordination avec les communes et les gestionnaires d'infrastructures.
- Mobiliser des financements extérieurs et examiner de nouvelles ressources.
- Assurer un suivi régulier des coûts et des résultats.

D2 G1 13/16 JCD

12. Conclusion

Le Compte de Déplacements du projet de Plan de Mobilité 2025-2035 repose sur une démarche structurée : chaque action a été rattachée à un programme, une hypothèse de service, un coût unitaire ou une enveloppe d'étude. Les dépenses d'investissement et de fonctionnement ont été distinguées puis consolidées sur la période du Plan.

Le montant global de 2 512 M€ traduit l'ampleur de la transformation recherchée. Il couvre le développement des trains, cars, bus et bateaux, l'amélioration des correspondances, les parkings-relais, les aménagements cyclables, piétons et routiers, la gestion des flux touristiques, la transition énergétique, les outils numériques et l'accompagnement des changements de pratiques.

Cette évaluation ne constitue pas une dépense immédiate. Elle fournit une feuille de route financière, à mettre en œuvre progressivement selon la maturité des projets, les compétences de chaque acteur, les financements mobilisés et les décisions budgétaires.

Le Compte de Déplacements permet de passer d'une ambition politique à un programme financièrement documenté. Il donne à voir l'effort collectif nécessaire, explicite les principales hypothèses et prépare un pilotage transparent de la mise en œuvre du Plan de Mobilité.

Les quatre messages essentiels

- Le coût de 2,512 Md€ concerne l'ensemble des acteurs et non la seule Métropole.
- Près de 78 % des moyens sont consacrés au développement et à l'exploitation des transports collectifs.
- Les hypothèses reposent sur des études, des scénarios de service et des ratios techniques explicites.
- La mise en œuvre sera progressive, partenariale et régulièrement actualisée.

D2 G1 14/14 JCD

Plan De Mobilité 2025>2035

LA LIBERTÉ DE SE DÉPLACER POUR TOUS

G - VOLET FINANCIER

G2 - MODALITÉS DE FINANCEMENT ET COUVERTURE DES COÛTS D'EXPLOITATION



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

DOSSIER 2 : PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ 2025-2035

Métropole Toulon Provence Méditerranée

D2 G2 0/6 SD

D2 G2 60/6 JCD

1. La stratégie financière

Le Plan de Mobilité représente un effort collectif estimé à 2,512 milliards d'euros sur la période 2025-2035. Sa faisabilité ne repose ni sur un financement unique, ni sur un engagement immédiat de la totalité de cette somme.

L'évaluation financière du PDM 2025-2035 projette 1 127,86 M€ d'investissement et 1 384,068 M€ de fonctionnement cumulés sur dix ans, . Ces montants couvrent l'ensemble des maîtres d'ouvrage et partenaires concernés.

Quatre principes de financement

- Un financement multi-acteurs : chaque opération est portée et financée selon les compétences de son maître d'ouvrage.
- Une programmation progressive : les dépenses sont réparties sur dix ans et adaptées à la maturité des projets.
- Une recherche systématique de cofinancements : État, Région, Union Européenne, opérateurs nationaux et partenaires locaux.
- Une couverture durable de l'exploitation : ressources affectées, participations publiques, recettes voyageurs, fréquentation et optimisation des services.

Une trajectoire, et non une dépense immédiate

Le Compte de Déplacements constitue un cadre financier stratégique. Pour chaque opération, la décision de réalisation interviendra après les études, la définition du programme, l'identification du maître d'ouvrage, la recherche de cofinancements et l'inscription dans les programmations budgétaires correspondantes.

Avant toute mise en service créant une charge récurrente, le financement de l'exploitation devra être identifié et intégré à la trajectoire budgétaire du maître d'ouvrage compétent.

D2 G2 3/6 JCD

2. Les financeurs et ressources mobilisables

Le tableau ci-dessous identifie les périmètres de maîtrise d'ouvrage, les familles de financeurs et les ressources susceptibles d'être recherchées. Il ne constitue pas un plan de financement arrêté opération par opération.

Financeur ou ressource	Interventions possibles	Nature du financement	Condition de mobilisation
Métropole TPM	Voiries métropolitaines, Réseau Mistral, LHNS, matériel roulant et navigant, dépôts, intermodalité, vélo, MaaS, données et actions d'accompagnement.	Budget annexe transports, budget principal, Versement Mobilité, recettes d'exploitation et emprunt pour l'investissement.	Décisions budgétaires et programmation pluriannuelle de la Métropole.
Région Sud PACA	Offre ferroviaire et routière régionale, gares, pôles d'échanges, intermodalité et projets liés au SERM.	Crédits régionaux, contractualisations et participation aux services relevant de sa compétence.	Accords entre autorités organisatrices et inscription dans les programmations régionales.
État	SERM, LNPCA, transports collectifs, décarbonation, intermodalité, infrastructures et innovation.	CPER, appels à projets, fonds et programmes nationaux.	Éligibilité du projet, contractualisation et attribution des aides.
Union Européenne	Transition énergétique, réduction des émissions, innovation, numérique et infrastructures durables.	FEDER et autres programmes européens adaptés à la nature des projets.	Éligibilité, appels à projets et respect des règles propres à chaque programme.
ADEME et opérateurs nationaux	Électrification, bornes, mobilité décarbonée, logistique, études et expérimentations.	Aides, appels à projets, ingénierie et dispositifs incitatifs.	Adéquation du projet aux dispositifs ouverts au moment de sa réalisation.
SNCF Réseau et SNCF Voyageurs	Infrastructures ferroviaires, capacité, gares, études et évolution des services.	Financements propres, conventions et contributions partenariales.	Répartition des compétences et accords spécifiques à chaque opération.
Communes	Voiries communales, espaces publics, circulation, stationnement, marche, vélo et accessibilité locale.	Budgets communaux, fonds de concours et conventions de maîtrise d'ouvrage.	Définition du portage et accord sur la répartition financière.
Département et autres collectivités	Voiries départementales, pôles, continuités cyclables et opérations partenariales.	Crédits propres, contractualisations et conventions.	Compétence, intérêt territorial et accord partenarial.
Aménageurs et partenaires privés	Accès aux zones d'activités, équipements liés aux opérations d'aménagement, stationnement et services aux salariés.	Participations, conventions, équipements propres et contractualisations.	Lien direct avec l'opération ou le besoin généré.
Recettes voyageurs	Exploitation des services urbains, ferroviaires, routiers ou maritimes.	Titres, abonnements et recettes commerciales.	Fréquentation, politique tarifaire et qualité de service.
Versement Mobilité	Fonctionnement et investissement des services de mobilité dans le cadre légal applicable.	Ressource fiscale affectée à la mobilité.	Produit économique du territoire et décisions prises dans le cadre réglementaire.
Emprunt	Financement des investissements à durée de vie longue.	Dette portée par le maître d'ouvrage.	Capacité d'endettement et soutenabilité de la trajectoire financière.

Les concours extérieurs potentiels ne sont pas considérés comme acquis avant notification ou contractualisation. Le phasage des opérations tient compte du niveau de sécurisation des financements.

D2 G2 2/6

3. Le financement des investissements

Les investissements du PDM 2025-2035 sont estimés à 1 127,86 M€ sur dix ans. Ils concernent des opérations de nature et de maturité différentes. Le financement sera donc construit projet par projet, sous la responsabilité du maître d'ouvrage compétent.

Une démarche en six étapes

- 1. Confirmer le besoin, le programme et le coût par les études.
- 2. Identifier le maître d'ouvrage et les partenaires compétents.
- 3. Rechercher les dispositifs de cofinancement ouverts.
- 4. Définir un plan de financement prévisionnel et un calendrier.
- 5. Inscrire la contribution de chaque acteur dans sa programmation budgétaire.
- 6. Engager l'opération lorsque les conditions techniques et financières sont réunies.

Des stratégies adaptées aux principales familles d'investissement

Famille d'opérations	Portage financier recherché	Logique de financement
Ferroviaire, SERM et LNPCA	État, Région, SNCF et collectivités partenaires.	Contractualisation pluriannuelle et répartition selon les compétences.
LHNS, réseau Mistral et dépôts	TPM avec recherche de concours de l'État, de l'Europe et d'opérateurs nationaux.	Programmation métropolitaine et cofinancements de la transition des mobilités.
Matériel roulant et navigant	Autorité organisatrice compétente, aides à la décarbonation et emprunt.	Financement lié à la durée de vie du matériel et au renouvellement des flottes.
Pôles d'échanges et P+R	TPM, Région, communes et autres gestionnaires concernés.	Montage partenarial adapté aux fonctions et à la maîtrise d'ouvrage.
Vélo, marche, accessibilité et espaces publics	TPM, communes, Département, État, Europe et opérateurs nationaux.	Combinaison des programmes d'aménagement et des aides aux mobilités actives.
Numérique, MaaS et données	TPM, Région et programmes d'innovation ou de transition numérique.	Développement progressif, mutualisation et interopérabilité.

Le montant total d'investissement de 1,128 Md€ ne constitue pas le besoin de financement propre de la Métropole TPM, il agrège les coûts des opérations de l'ensemble des maîtres d'ouvrage sur la période.

D2 G2 3/6 ICD

4. La couverture des coûts d'exploitation

Le fonctionnement représente 1 384,068 M€ sur dix ans. Sa couverture est un enjeu central de viabilité, car un service nouveau crée une charge durable au-delà de sa seule mise en service.

Les ressources directement mobilisables

Ressource ou levier	Contribution à la couverture	Point de vigilance
Versement Mobilité	Ressource structurante pour le financement des services de mobilité.	Évolution liée au tissu économique et au cadre juridique applicable.
Recettes voyageurs	Contribution des titres et abonnements au coût des services.	Dépend de la fréquentation, de l'offre, de la qualité de service et de la politique tarifaire.
Participations des autorités organisatrices	Financement des services relevant de chaque compétence.	Nécessite une trajectoire budgétaire soutenable et des accords partenariaux.
Montée en charge progressive	Décalage ou phasage de l'offre selon les besoins et les ressources.	Éviter un déploiement trop rapide sans financement récurrent sécurisé.
Optimisation de l'exploitation	Adaptation des fréquences, amplitudes, parcs et moyens aux usages.	Préserver la qualité et l'attractivité du service.
Mutualisation et interopérabilité	Partage de systèmes, équipements, données ou fonctions entre réseaux.	Organisation partenariale et compatibilité technique.
Fréquentation supplémentaire	Nouvelles recettes liées à l'attractivité renforcée des services.	Hypothèses à suivre et à réviser selon les résultats observés.

Les hypothèses intégrées au Compte de Déplacements

- Pour le renforcement du réseau Mistral, les recettes nouvelles sont estimées à 22 % des dépenses d'exploitation correspondantes.
- Concernant le renforcement de l'offre ferroviaire et la mise en oeuvre de lignes de cars express, une hypothèse de recettes de 25 % est retenue.
- Les charges sont cumulées à compter de l'année prévisionnelle de mise en service, et non systématiquement sur dix années pleines.
- Les services seront ajustés lors de leur programmation selon les besoins, les résultats des études et les ressources disponibles.

Toute augmentation pérenne de l'offre devra être accompagnée d'une identification explicite des ressources assurant sa couverture dans la durée.

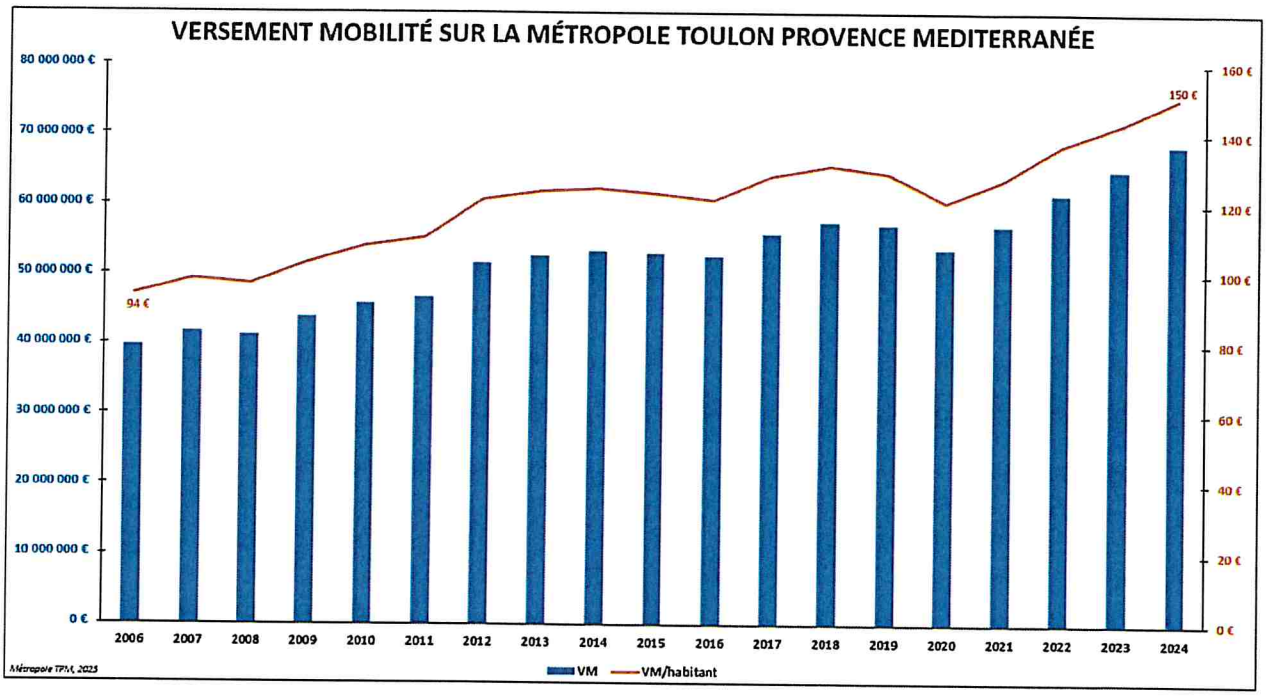
D2 G2 4/6 JCD

5. Versement Mobilité, tarification et contribution des usagers

Le Versement Mobilité

Le Versement Mobilité perçu par la Métropole TPM au taux de 1,75 % est une ressource structurante du financement du PDM 2025-2035. Il connaît une progression constante ces 20 dernières années (hors pandémie Covid) pour atteindre près de 70 M€ en 2024.

Ainsi le projet de PDM identifie parmi les pistes de financement à étudier une hypothèse de ressources supplémentaires de 5 M€ par an générés par le Versement Mobilité.



L'impact sur la tarification des usagers

Le Compte de Déplacements n'intègre pas de hausse tarifaire spécifique destinée à financer les investissements du PDM. Les recettes voyageurs prises en compte résultent principalement de la fréquentation attendue des offres nouvelles ou renforcées.

Les éventuelles évolutions tarifaires futures relèveront de décisions distinctes de chaque autorité compétente : la Région pour la desserte ferroviaire et les cars interurbains, la Métropole TPM pour le reseau Mistral. Elles devront concilier l'accessibilité financière du réseau, l'attractivité des transports collectifs, la cohérence entre les différents services et la soutenabilité de leur exploitation.

Les principes proposés pour la politique tarifaire

- Préserver l'accessibilité du réseau pour le plus grand nombre.
- Favoriser l'abonnement et la fidélisation des usagers.
- Améliorer l'intégration entre réseaux et la simplicité du parcours.
- Évaluer l'effet de toute évolution tarifaire sur la fréquentation et les recettes.
- Distinguer clairement les décisions tarifaires du plan de financement des investissements.

La stratégie financière du PDM 2025-2035 ne repose pas sur une augmentation prédéterminée du prix payé par les usagers. La tarification demeure un instrument de politique de mobilité, décidé séparément et évalué au regard de ses effets sociaux, commerciaux et financiers.

D2 G2 5/6 JCD

6. Une stratégie destinée à garantir la viabilité à long terme

La viabilité économique du PDM 2025-2035 repose moins sur l'existence immédiate d'un financement intégral que sur la capacité à organiser, dans le temps, une trajectoire cohérente entre projets, ressources et charges d'exploitation.

Les conditions de réussite

- Programmer les opérations en fonction de leur maturité et de leur utilité.
- Sécuriser les cofinancements avant l'engagement des investissements majeurs.
- Vérifier la couverture des coûts d'exploitation avant chaque montée en charge.
- Actualiser les hypothèses de coût, de fréquentation et de recettes.
- Suivre séparément la part relevant de TPM et celle des autres maîtres d'ouvrage.
- Adapter les priorités aux ressources effectivement disponibles et aux résultats obtenus.

Un dispositif de suivi financier

Indicateur de suivi	Objet
Coût prévisionnel actualisé	Mesurer l'évolution du coût de chaque opération par rapport à l'estimation initiale.
Dépenses programmées et engagées	Distinguer les intentions, les crédits inscrits et les dépenses réellement engagées.
Cofinancements sollicités et obtenus	Suivre le niveau de sécurisation du plan de financement.
Coût annuel d'exploitation	Mesurer la charge créée par les services nouveaux ou renforcés.
Recettes et fréquentation	Comparer les hypothèses aux résultats réellement observés.
Part par maître d'ouvrage	Identifier précisément l'effort supporté par chaque acteur.
Calendrier de réalisation	Adapter le phasage aux procédures, financements et capacités de mise en œuvre.

Le Plan de Mobilité 2025-2035 est conçu comme un programme progressif, multi-acteurs et adaptable. Sa faisabilité repose sur le phasage, la contractualisation des cofinancements, la maîtrise des charges nouvelles et un suivi financier régulier.

Ce qu'il faut retenir

- Les 2,512 Md€ correspondent au coût global de l'ensemble des acteurs sur dix ans.
- Les financements seront arrêtés opération par opération et non mobilisés en une seule fois.
- Les coûts d'exploitation feront l'objet d'une couverture identifiée avant chaque montée en charge.
- Aucune hausse tarifaire spécifique n'est prédéterminée par le Compte de Déplacements.
- La trajectoire sera actualisée selon les financements obtenus, les résultats et les capacités budgétaires.

D2 G2 6/6 JCD