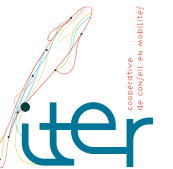




Plan de Mobilité

Diagnostic et état initial de l'environnement
Réunion de restitution – 18/12/2023



Version du 18/12/2023



sommaire

01 | Introduction

02 | La demande et les besoins de mobilité

03 | L'offre de mobilité actuelle et projetée

04 | Les enseignements de la concertation

05 | Synthèse générale

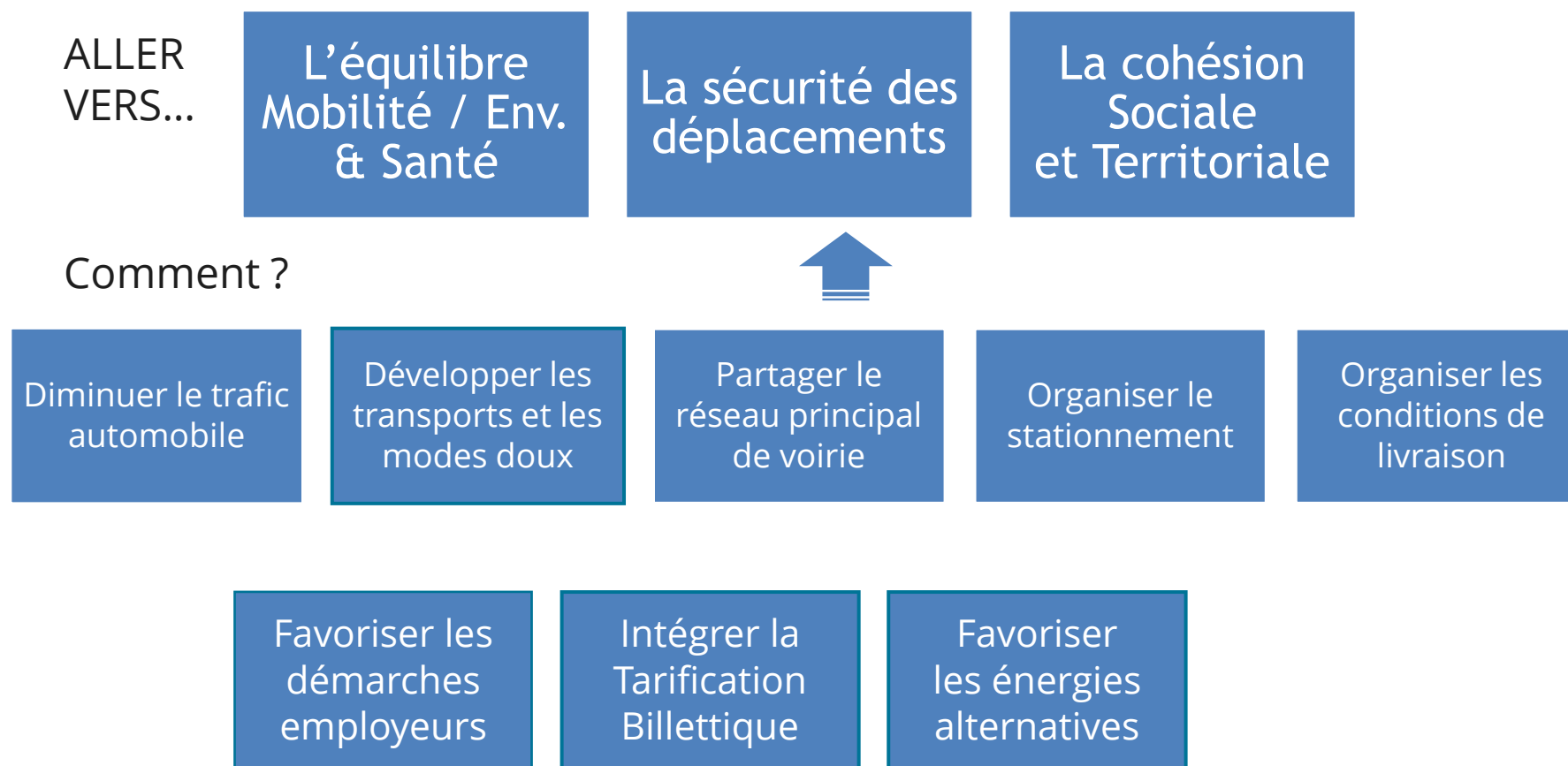
06 | Etat initial de l'environnement

Introduction



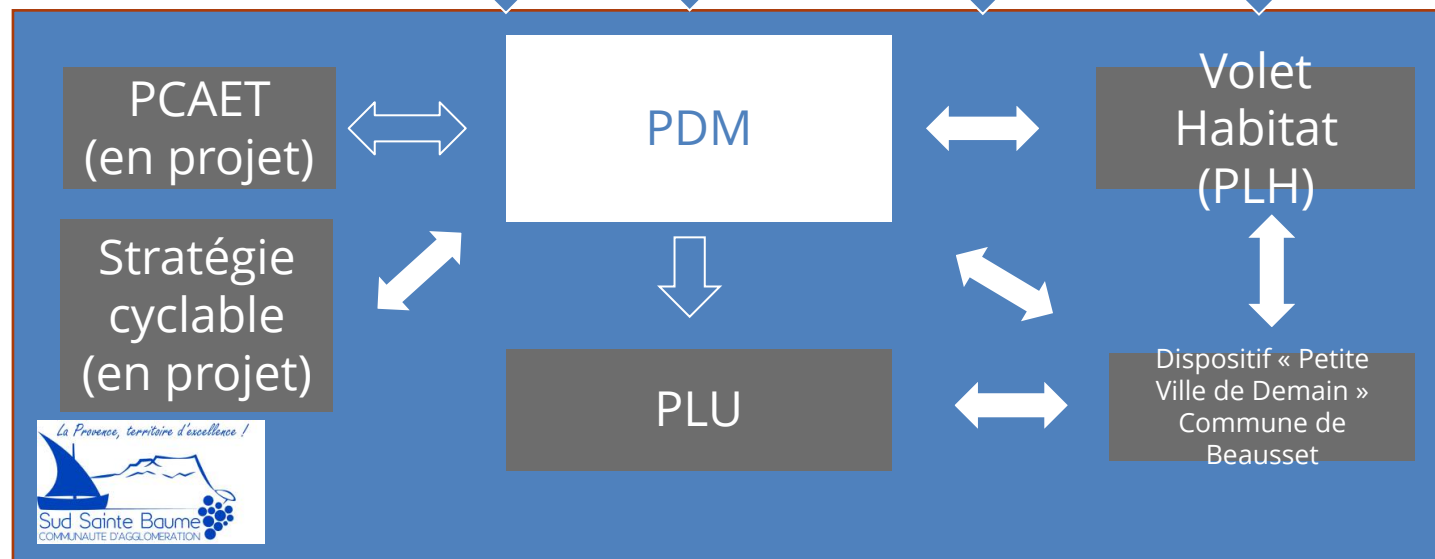
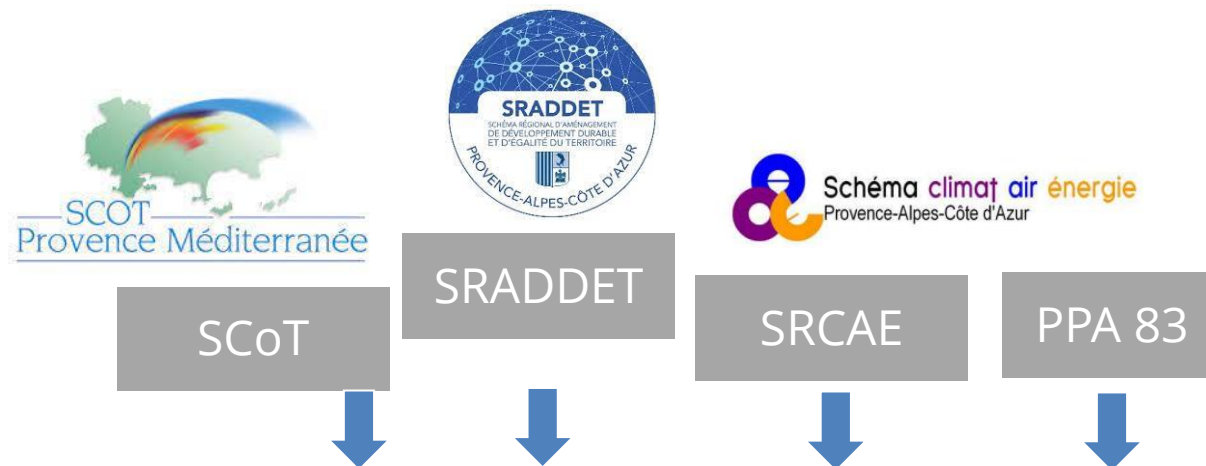
Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

Le Plan de Mobilité doit répondre à des objectifs cadrés par la loi



Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

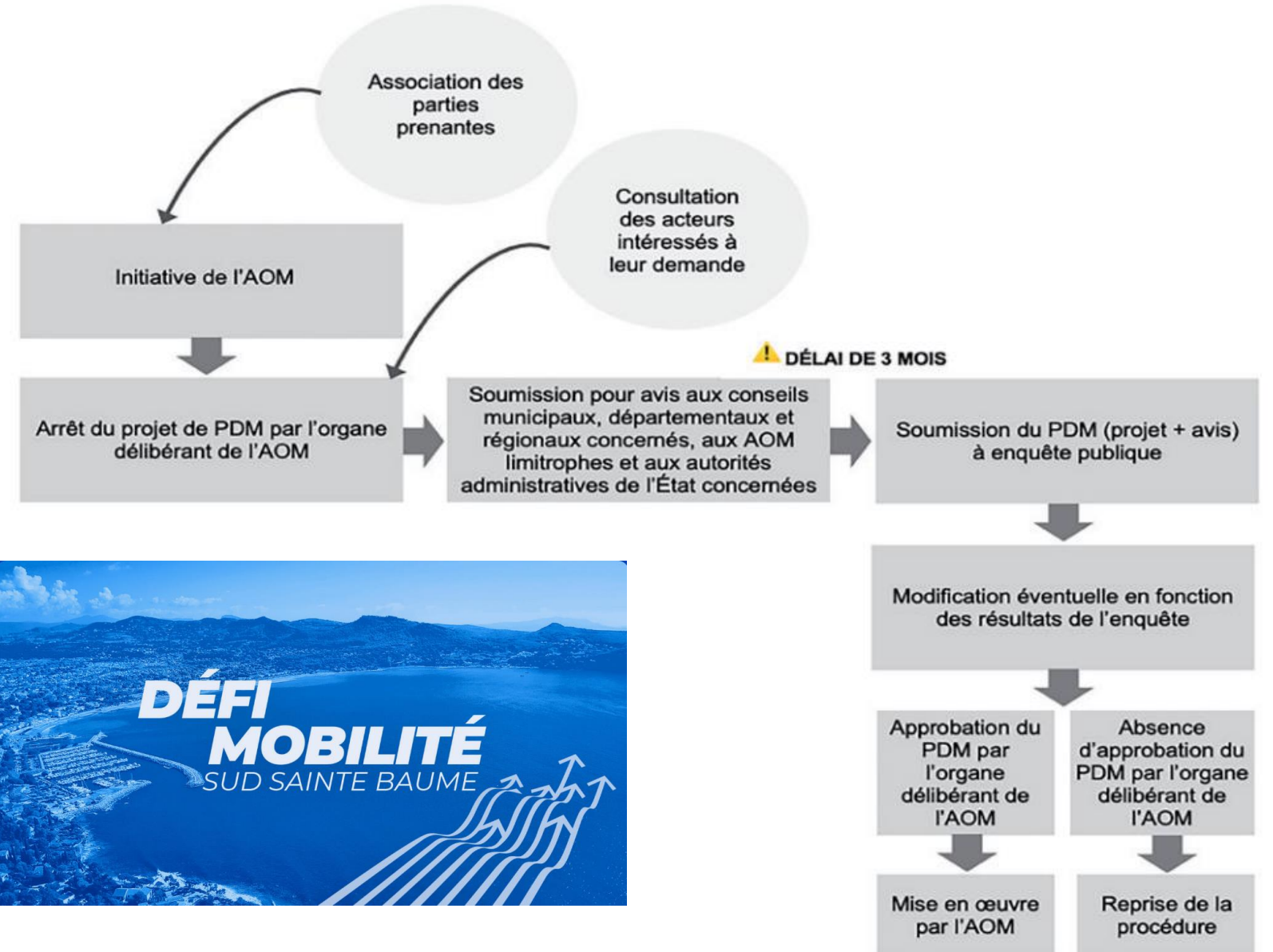
Une cohérence obligatoire avec les autres démarches



➡ Est compatible avec...
↔ Prends en compte

Procédure d'élaboration du PDM

Procédure d'élaboration du PDM



Les compétences

Autres acteurs compétents principaux :



Le bassin de mobilité

- 7 EPCI dans le bassin de mobilité, dont la CA Sud Sainte-Baume qui est située au Sud-Ouest du bassin.
 - A l'Ouest de la CASSB, Aix Marseille Métropole représente son propre bassin de mobilité
 - Le bassin de mobilité est un découpage du territoire régional prévu par la LOM pour la mise en œuvre des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) qui cadrent l'action commune des AOM et la coordination avec les autres acteurs du maillage territorial
- ➔ Le bassin de mobilité représente ainsi un enjeu de gouvernance de la mobilité entre les EPCI et la Région pour une bonne coordination de l'action publique en matière de mobilités

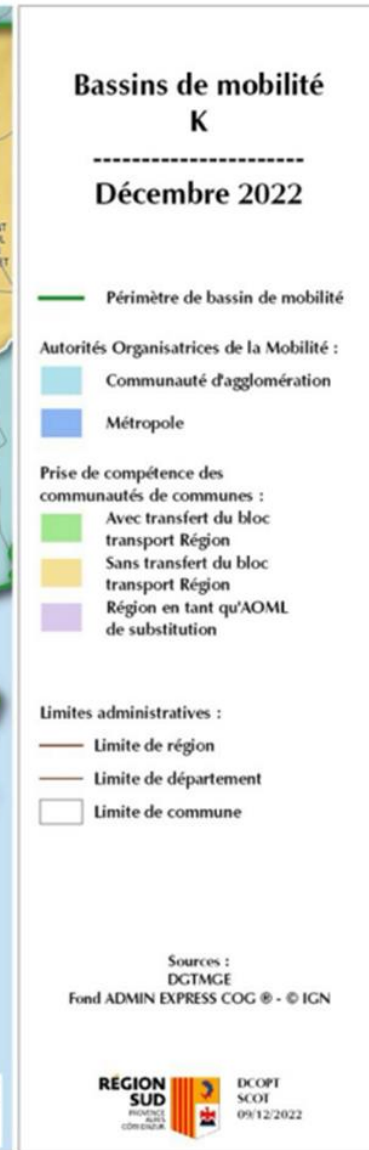
4 AOM :

- CA de la Provence Verte
- CA Sud Saint-Baume
- CC Provence Verdon
- Métropole TPM

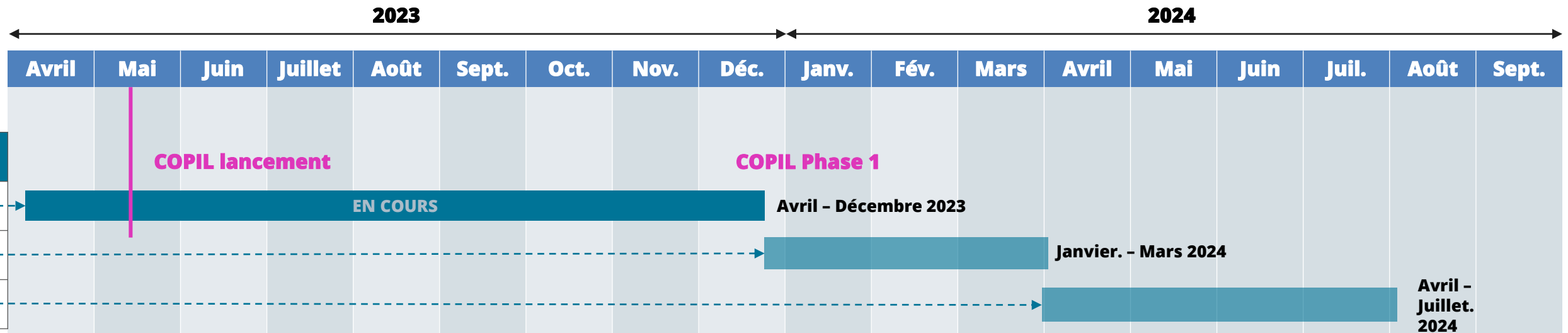
3 EPCI dont la Région assure le rôle d'AOM locale :

- CC Cœur du Var
- CC de la Vallée du Gapeau
- CC Méditerranée Portes des Maures

Source : France Mobilité



Le calendrier prévisionnel de la mission



L'objectif est de finaliser le Plan de Mobilité avant l'été 2024.

Dates clés

Phases de la mission	Dates	Réunions
Diagnostic	11/05/2023	COFIL lancement mission
	12/07/2023	Lancement enquête habitants (fin le 20/10/2023)
	28/11/2023	Atelier « représentants de la société civile »
	18/12/2023	COFIL restitution diagnostic

Zoom sur les étapes de la concertation



Une enquête auprès de la société civile diffusée du 12/07/2023 au 20/10/2023.

Plus de 1800 contributions au total qui témoignent de l'intérêt du sujet par les habitants !



Des entretiens ciblés avec des acteurs clés : Région, Départements, Communes



Atelier de travail avec les représentants de la société civile : 28/11/23



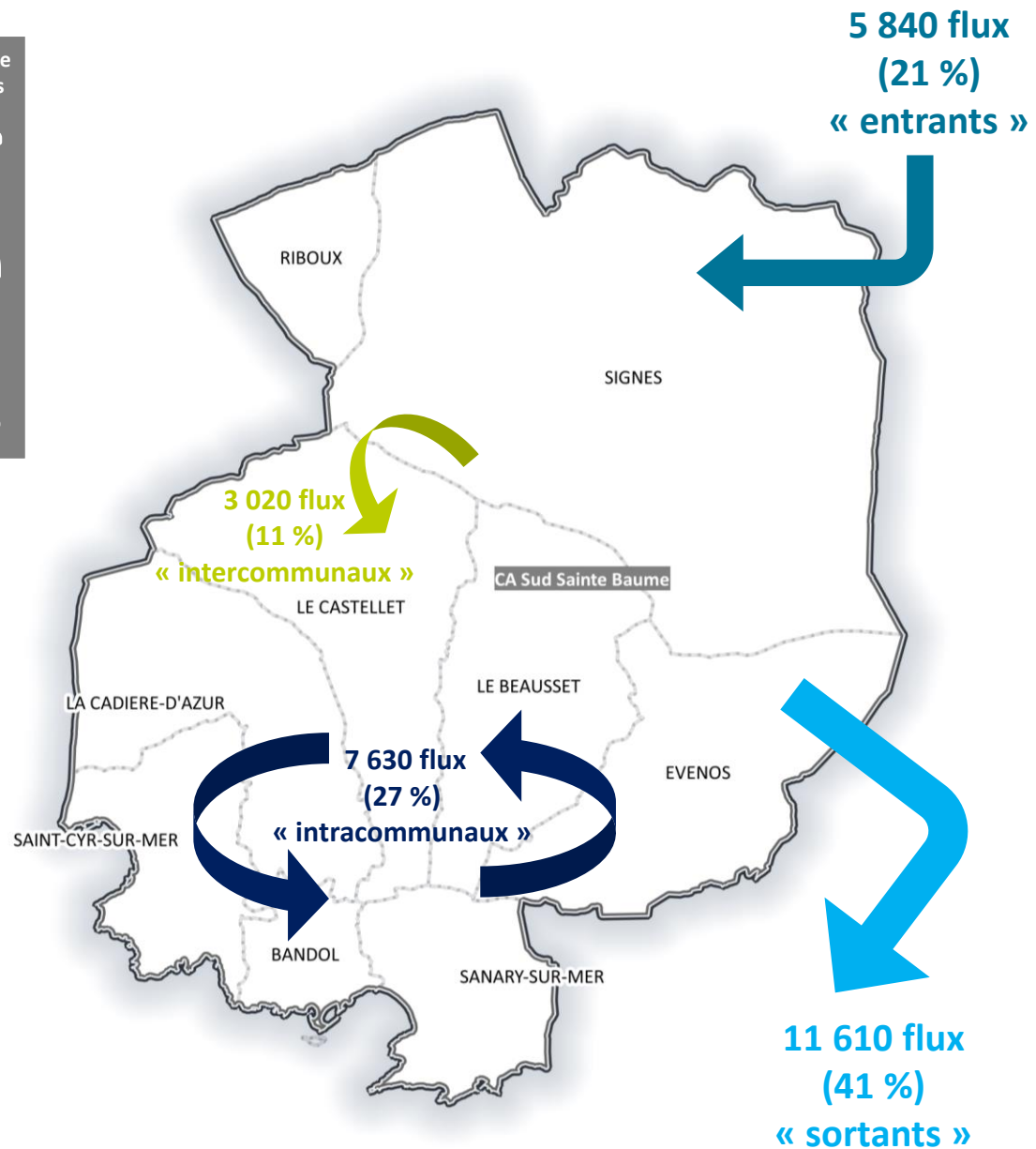
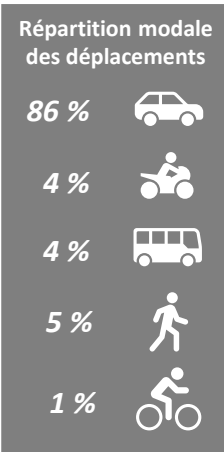
La demande et les besoins de mobilité

Motorisation des ménages

- La part des ménages « captifs » (sans véhicules) représente environ 11% des ménages (soit 6800) et 70% sont des retraités
- 80% des personnes sans véhicules résident dans les 3 communes littorales bénéficiant d'une desserte transport urbain
- **Un enjeu de répondre au besoin des personnes non véhiculées soit environ 6800 personnes dont 4730 personnes âgées, 1370 actifs et 700 personnes sans activités**

Communes	Ensemble des ménages	Les ménages sans voiture par CSP (2020)						
		Ensembles des ménages	Retraités*		Actifs*		Personnes sans activité professionnelle*	
			Nbre	Nbre	%	Nbre	%	Nbre
Bandol	4444	788	523	66%	196	25%	69	9%
Le Beausset	4399	310	198	64%	70	23%	42	13%
La Cadière d'Azur	2445	121	81	67%	27	22%	12	10%
Le Castellet	2179	99	54	55%	18	19%	27	27%
Evenos	1015	43	26	61%	12	28%	5	11%
Riboux	20	0	0	0%	0	0%	0	0%
Saint-Cyr-Sur-Mer	5831	586	400	68%	124	21%	62	11%
Sanary-Sur-Mer	8917	1276	968	76%	199	16%	109	9%
Signes	1232	66	38	58%	14	22%	14	22%
Nbre et % / à l'ensemble des ménages sans voiture	30482	3289	2289	70%	661	20%	340	10%
% / à l'ensemble des ménages		11%	7,5%		2,2%		1,1%	

Nota : % base IGP 2010 sur la répartition des ménages 2020

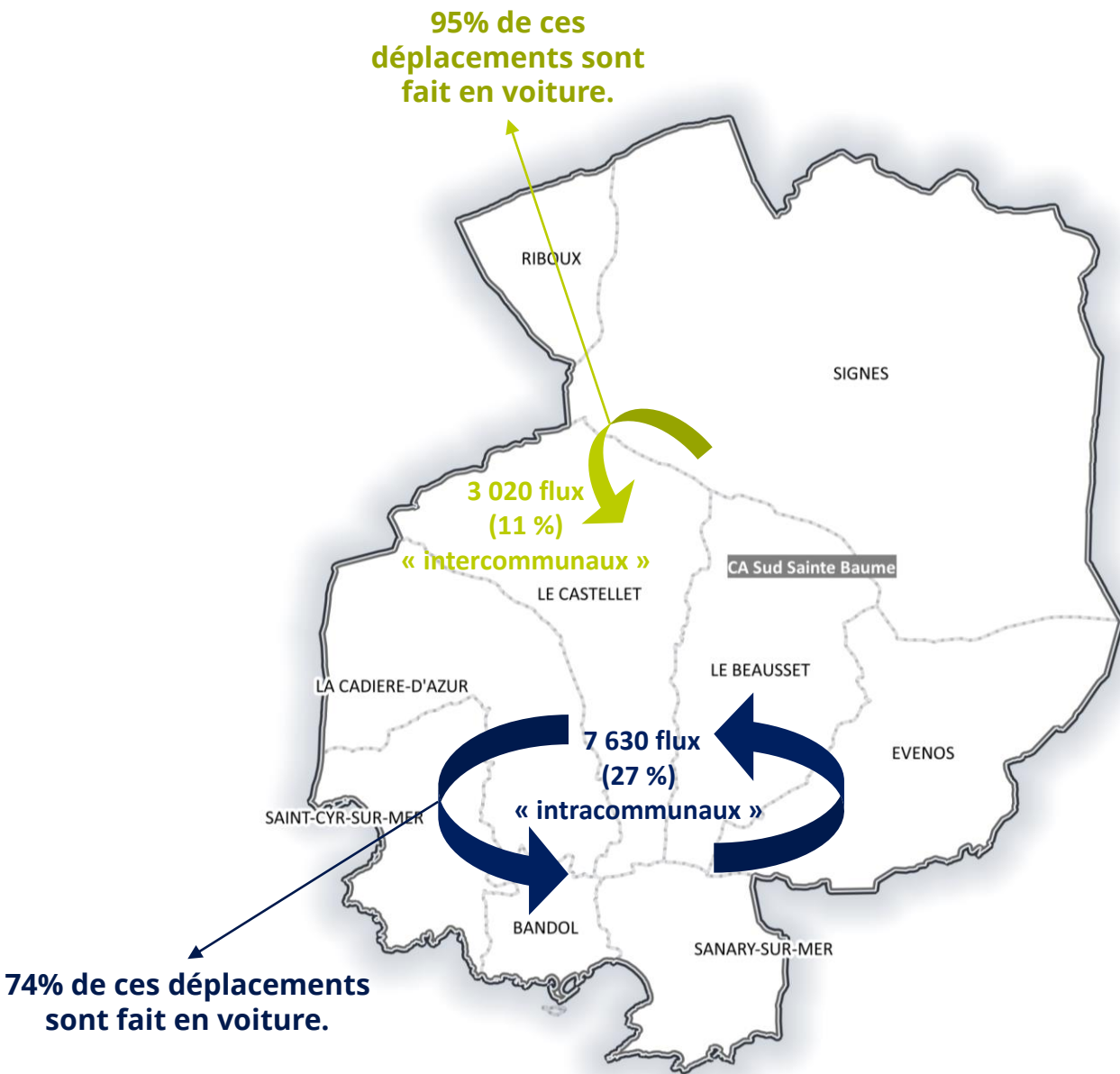


Les déplacements pour le motif travail

- 38 % des actifs résident et travaillent sur la CASSB.
- 62 % sont des flux externes à la CASSB dont 41% de flux vers l'extérieur : témoignent de l'attraction des deux métropoles voisines.
- Sur l'ensemble des déplacements domicile-travail quotidiens depuis les communes de la CASSB vers l'extérieur du territoire :
 - 20 % vers Toulon (2 340 flux)
 - 18 % vers Marseille (2 090 flux)
 - 10 % vers La Seyne-sur-Mer (1 180 flux) et vers La Ciotat (1 150 flux)
 - 8 % vers Six-Fours-les-Plages (870 flux).
- L'utilisation de la voiture individuelle est nettement privilégiée pour effectuer ces déplacements.

Les déplacements pour le motif travail

→ Une proportion de déplacements locaux de courte / moyenne distance importante qui renvoie à des enjeux de développement des modes actifs (marche, vélo, engins de déplacement personnel...) et des liaisons intra et intercommunales en transport collectif.



L'offre de mobilité actuelle et projetée

Le réseau viaire et les projets

Voirie et congestion

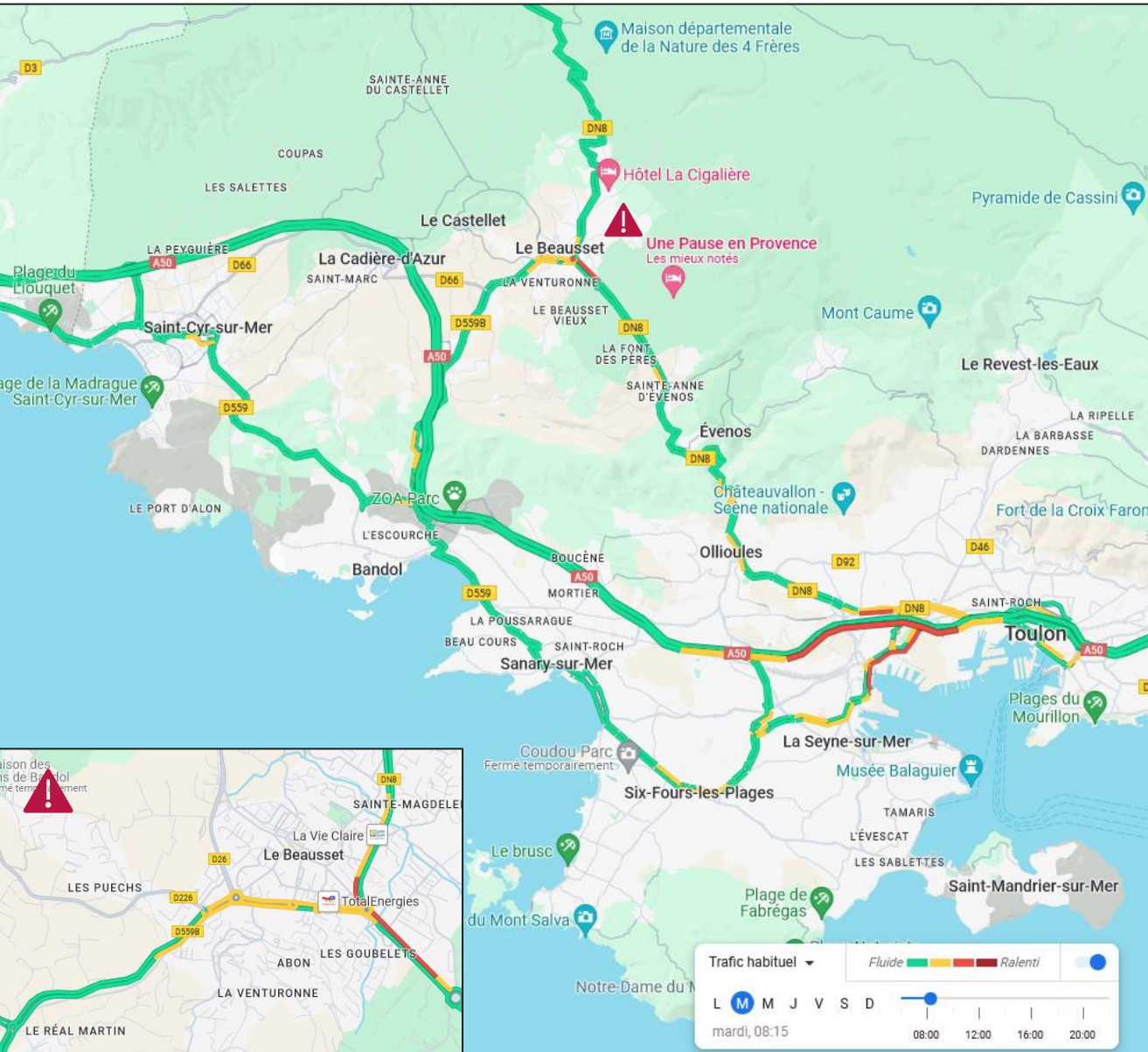


RD	commune	TMJA 2019		TMJA 2021			TMJA 2021/2019	
		TMJA	%PL	TMJA	TMJE	%PL	TMJA	pt PL
D560	St-Cyr-Sur-Mer	15469	1,3%	14428	0	1,40%	-7%	0,1
D66	Le Castellet	10262	6,0%	10921	14005	5,50%	6%	-0,5
DN8	Le Beausset	6655	8,0%	6219	6866	7,90%	-7%	-0,1
D2	Signes	4000	5,3%	4162	4856	5,50%	4%	0,2
D559	Bandol	17960	2,1%	16175	20616	2,20%	-10%	0,1
D560	Bandol	17058		14998	0	3,00%	-12%	
D11	Ollioules	24177	2,9%	18310	19388	2,80%	-24%	-0,1
D26	La Seyne-Sur-Mer	52347	8,2%	49148	50880	6,90%	-6%	-1,3

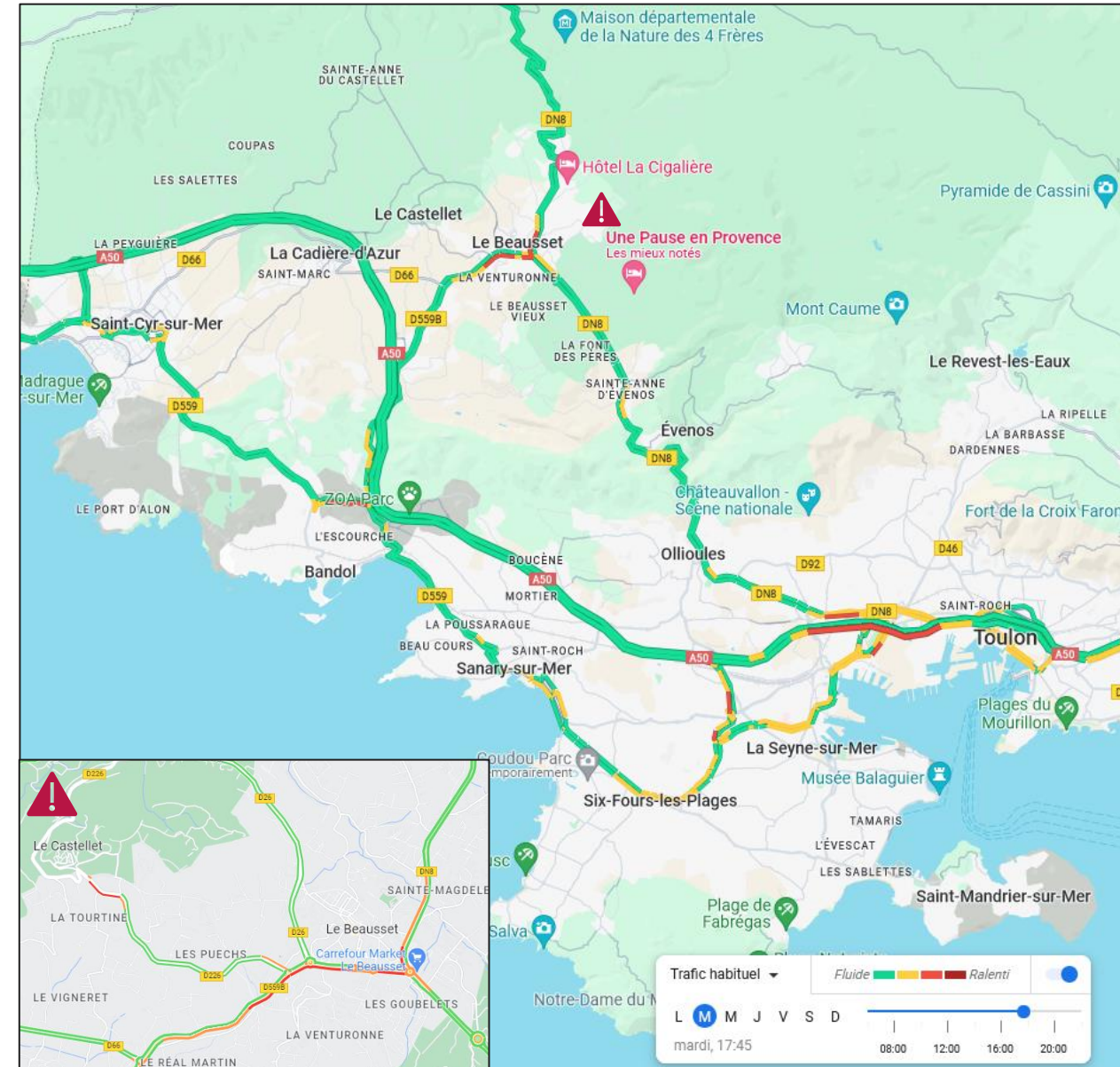
- A niveau des 8 principaux comptages permanents, des charges de trafic élevées mais qui ont diminué en 2021 et 2019, à l'exception de la D66 connectée au giratoire du Beausset et de la D2 à Signes.
- Le trafic reste majoritairement dense voir saturée sur les voiries suivantes :
 - La branche ouest (D559B) reliant par la D66 l'échangeur 11 de l'A50 au giratoire du Beausset + 20 000 véhicule moyen par jour
 - La branche D559 d'accès au giratoire (super U) et les différentes pénétrantes d'accès à la métropole toulonnaise (D63, D559, D26) ainsi qu'au nouvel échangeur de l'A50 (n°13) d'Ollioules par la D11.
- ➔ Concernant le point dur de la traversée du Beausset, **l'amélioration des conditions d'accès au parc d'activités du plateau de Signes** va faire l'objet d'une étude portée par la CCI. Cette étude technique doit apporter des solutions pour mieux réguler les flux de transit et des usages, et ne doit pas obérer la promotion des mobilités alternatives et les modes de déplacement décarbonés dans le projet.

Voirie et congestion

Heure de pointe du matin en semaine (mardi 8h15)



Heure de pointe du soir en semaine (mardi 17h45)





L'offre et l'usage ferroviaire

- La CASSB est traversée par la ligne ferroviaire reliant Aubagne à Toulon. L'offre est proposée sous la marque régionale Zou !
 - Offre **dense** avec **fréquence importante** et amplitude horaire large : 28 trains par jour dans chaque sens desservent le territoire (en semaine)
 - Offre **très complexe** avec 8 combinaisons de dessertes différentes sur l'ensemble de la ligne, qui **impacte la lisibilité de l'offre** pour les usagers
 - **3 gares** sur le territoire avec une fréquentation de 3 à 400 000 voyageurs par an
 - Malgré un bassin de mobilité et de vie orienté vers l'Est du territoire, l'usage de la **gare de Saint-Cyr est tourné vers Marseille** avec plus de 60 % des voyageurs en provenance ou à destination de l'Ouest.
- ➔ Une offre **dense à clarifier et mieux cadencer** pour développer l'usage
- ➔ Une réflexion à mener pour **améliorer le rabattement** sur les gares du territoire

- **Déplacement et transformation en pôle d'échanges multimodal** de la gare de Saint Cyr-les Lecques

- Mise en place d'une gare **Origine-Terminus** à 4 voies à quai

- **Rétablissement des voies fret** de 750m

- Offrir une fréquence de **4 TER/heure/sens** entre Saint-Cyr-sur-Mer et La Pauline
- **Préserver le potentiel fret** de la ligne

Transformation de la gare de La Pauline en pôle d'échanges multimodal avec 4 voies à quais

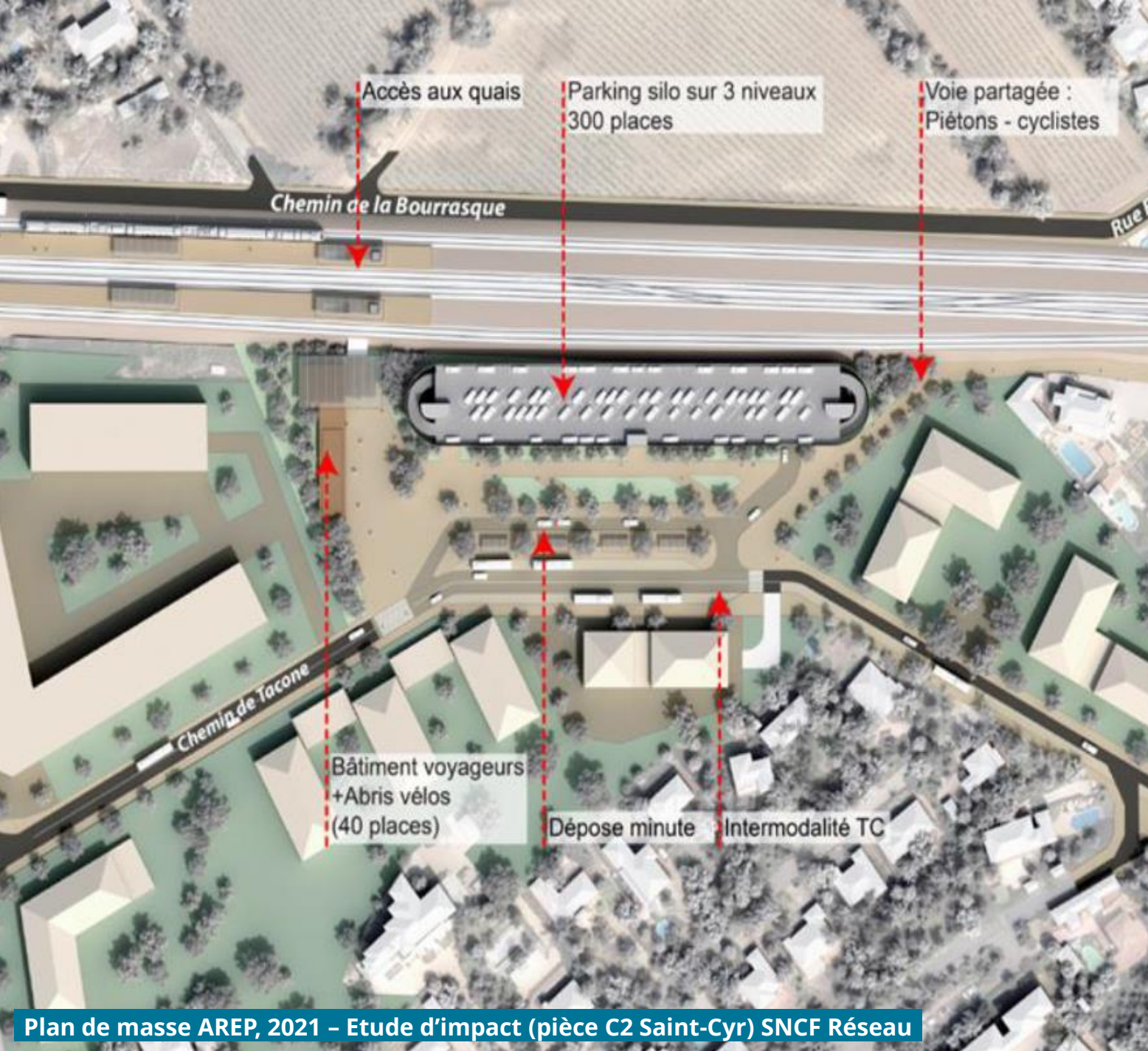
- Offrir une fréquence de **4 TER/heure/sens** en direction de Toulon et Saint-Cyr
- **Desservir l'est toulonnais**
- **Accroître la capacité et la régularité** en accueillant simultanément 2 trains dans chaque sens



Projet RER toulonnais et marseillais

- **RER Toulonnais** en terminus Ouest à Saint-Cyr-sur-Mer et **Marseillais** en terminus Est à La Ciotat
- RER constitué d'une offre de **TER diamétralisée autour de Toulon**, qui s'intègre dans le projet LNPCA et dessert les 3 gares du territoire
- Offre cible
 - Cadencement au **quart-d'heure** entre Saint-Cyr et Toulon / La Pauline
 - Cadencement à la **demi-heure** entre Saint-Cyr et Aubagne / Marseille
- Développement de l'offre qui induit un élargissement de la zone de chalandise **de nature à accroître la part modale d'accès en voiture** (confirmé par l'étude SNCF Réseau sur le PEM de St-Cyr)

➔ Travailler le **rabattement** sur les gares des usagers pour favoriser les **transports collectifs et modes actifs**



PEM Saint Cyr sur Mer

- Une nouvelle gare à quelques centaines de mètres de la gare actuelle réaménagée pour accueillir le terminus du RER Toulonnais.
- Des aménagements du PEM qui comprennent:
 - Un parvis et jardin
 - Un bâtiment voyageur et des locaux de service ou commerciaux
 - **10 places** de stationnement pour les **taxis et le dépose minute**
 - **300 places** de stationnement dans un **parking silo** sur 3 étages
 - **4 emplacements de bus** pour accueillir une gare routière
 - **40 places** pour **vélos** dans un abri proche de l'accès aux quais
- ➔ Un aménagement du PEM à orienter **dans une perspective de rabattement** en modes actifs et transports collectifs sur la gare

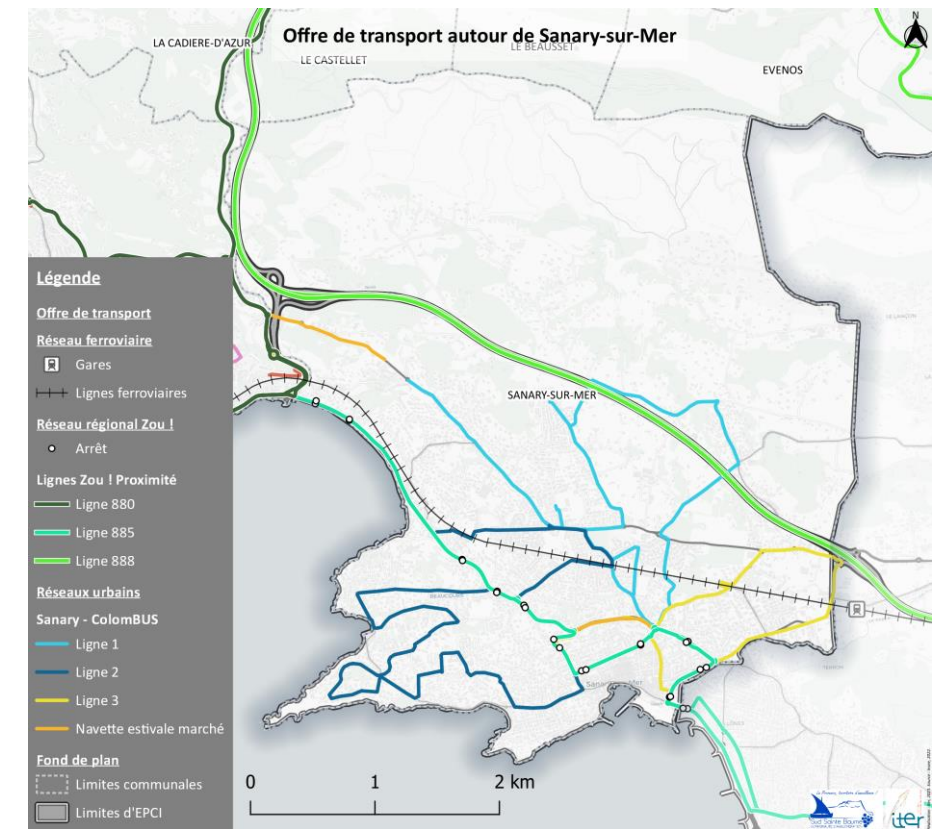
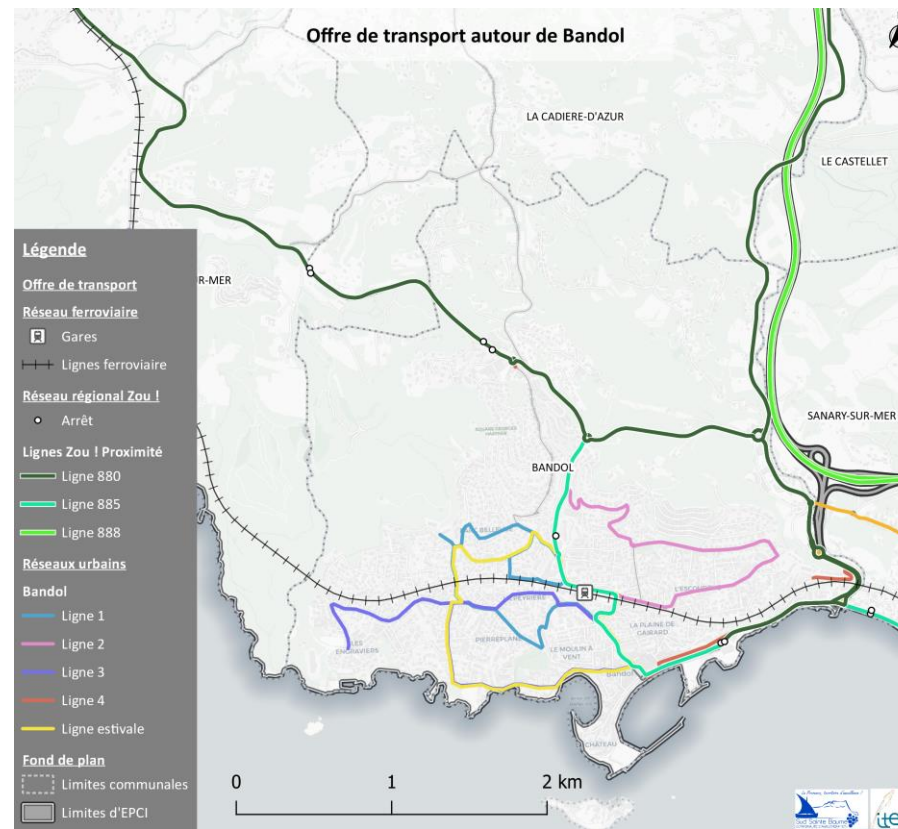
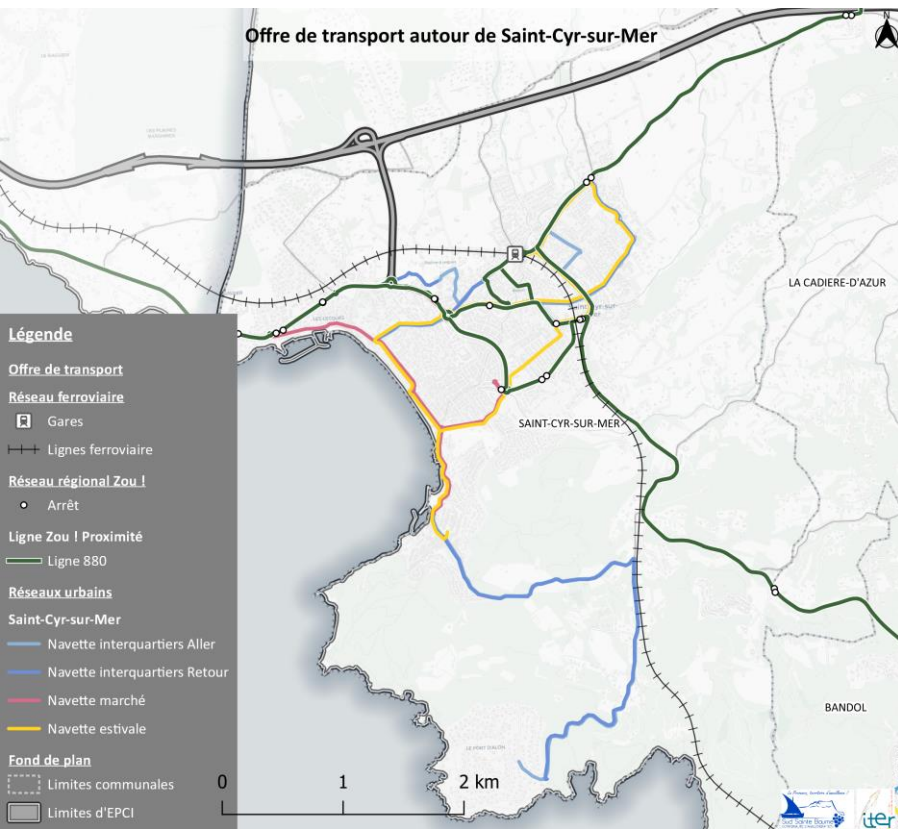
Plan de masse AREP, 2021 – Etude d'impact (pièce C2 Saint-Cyr) SNCF Réseau

Réseau d'autocar régional : Zou !



- **3 lignes régulières** du réseau d'autocars régional Zou! desservent le territoire.
 - Lignes 880, 885 et 888 qui **desservent toutes les communes du territoire sauf Riboux**, et permettent des connexions vers la Ciotat et Toulon.
 - Des services scolaires permettent en outre de rejoindre Toulon depuis le territoire de la CASSB.
 - **Offre très complexe et peu lisible**, impactant pour le potentiel de développement de l'usage
 - Une **tarification simplifiée** comportant encore de nombreux tarifs, mais adaptée aux différents profils actifs / télétravailleurs / touristes et comportant un volet solidaire selon les revenus
- ➔ Une offre de cars régionaux **à développer et simplifier** pour en faciliter l'usage et ainsi augmenter la fréquentation

3 réseaux urbains dans la CASSB



3 réseaux urbains dans la CASSB

Offre de transports publics urbains de la CASSB (AOM) répartie dans 3 réseaux urbains :

- Bandol : 4 lignes urbaines
- Sanary (ColomBUS) : 3 navettes urbaines
- Saint-Cyr : 1 ligne inter-quartiers et une navette dominicale

Des navettes et circuits sont mis en place sur la période estivale sur les 3 réseaux, en remplacement ou complément des lignes régulières.

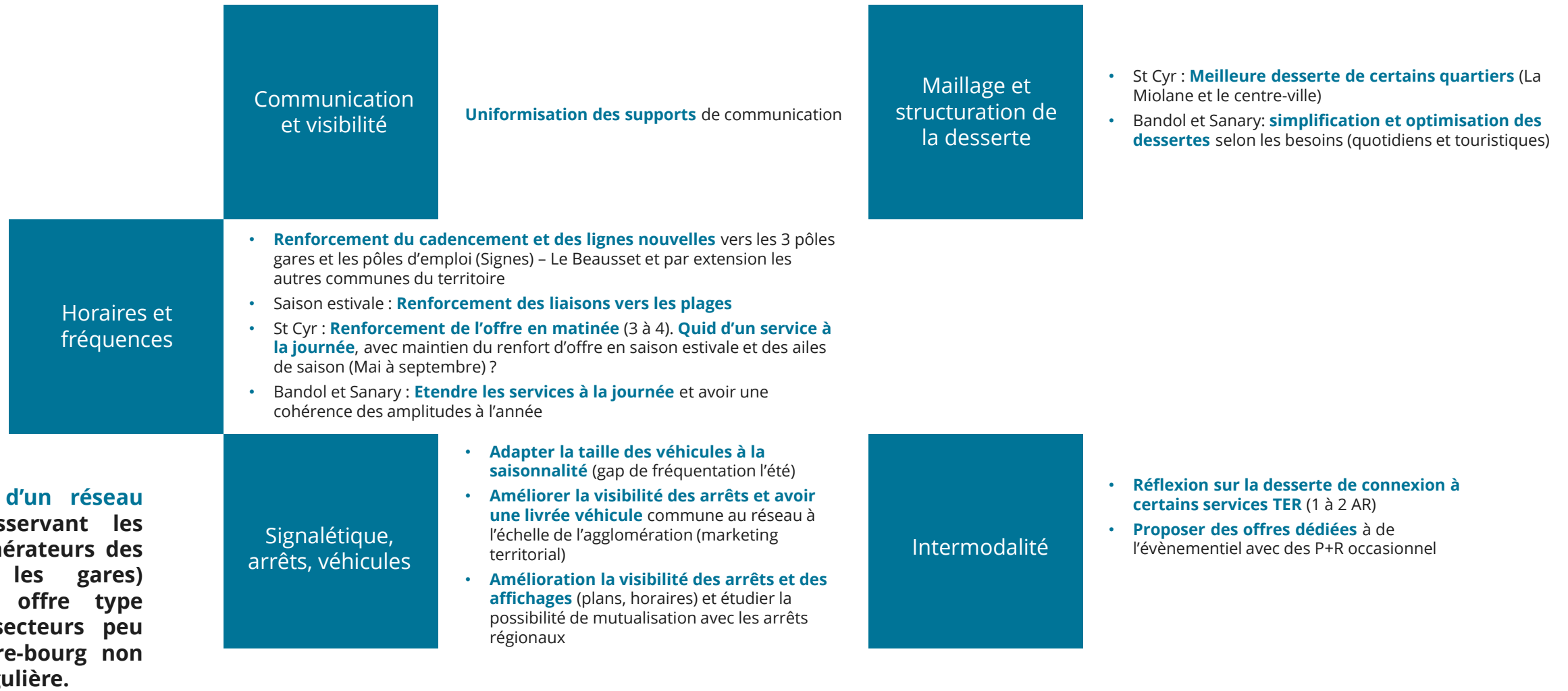
Les tarifs sont harmonisés sur l'ensemble des lignes de la CASSB. La tarification inclut le titre 1 trajet, le carnet 10 trajets et l'abonnement annuel. Aucune tarification sociale ou solidaire n'est mise en place.

→ **Des réseaux à unifier pour proposer une offre de transports urbains sur l'ensemble du littoral**

→ **Une offre à compléter pour garantir des possibilités de séjour comme de rabattement sur les gares, toute l'année et sans distinction scolaire ou touristique**

Titres	Caractéristiques	Tarifs au 01.07.23
Ticket unitaire	Valable pour un trajet sur l'ensemble du réseau de transports urbains de la CASSB	1 €
Carnet de 10 tickets	Chaque ticket est valable pour un trajet sur le réseau de transports urbains de la CASSB	9 €
Carte annuelle transports urbains	Valable pour une année à compter de la date d'achat – Trajets illimités sur tout le réseau de transports urbains	80 €
Duplicata de la Carte Annuelle	Remplacement de la carte perdue, volée ou détériorée.	5 €

Enjeux d'amélioration de la desserte urbaine



Les possibilités de séjours « obligés » (travail)

1	Offre inexistante
2	Offre hors créneaux horaires = arrivée après 9h et/ou départ avant 17h00 ou après 19h00
3	Offre minimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h30-19h30) avec offre =1 AR
4	Offre optimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h30-19h30) avec offre >= 2AR

OFFRE TRANSPORT COLLECTIF (ferroviaire et routier)													
ORIGINE	Commune	MARSEILLE	TOULON	Bandol	Le Beausset	La Cadière d'Azur	Le Castellet	Evenos	Riboux	Saint-Cyr-Sur-Mer	Sanary-Sur-Mer	Signes	
	Bandol	8 Aller/10 Retour	5 Aller/5 Retour 1A1R (885)								4 Aller/6 Retour	4 Aller/6 Retour 1A1R (885)	
	Le Beausset		2A1R (888)			1A1R (880)	1A1R (880)	1A1R (888)		1A1R (880)			
	La Cadière d'Azur									1A1R (880)			
	Le Castellet					1AAR (880)				1AAR (880)			
	Evenos		2A1R (888)		0A2R (888)								
	Riboux												
	Saint-Cyr-Sur-Mer	4 Aller/7 Retour	5 Aller/5 Retour	4 Aller/6 Retour							4 Aller/6 Retour		
	Sanary-Sur-Mer	8 Aller/10 Retour	5 Aller/5 Retour	4 Aller/6 Retour 1A1R (885)							4 Aller/6 Retour		
	Signes												

Le tableau ci-contre présente les possibilités de séjours **pour des motifs de déplacements pendulaires** (départ avant 9h et retour avant 19h30 toute l'année) vers les pôles extérieurs de Toulon et Marseille et à l'échelle des 9 communes de CASSB.

1°) Seules les 3 communes littorales bénéficient d'une desserte optimale vers Toulon et Marseille et logiquement entre elles (de gare à gare)

2°) Le Beausset et Evenos bénéficient d'une minimale vers le pôle de Toulon

3°) La carence d'offre est significative pour les autres communes et notamment la zone d'activité de Signes

Les possibilités de séjours « non obligés » (vie quotidienne)

OFFRE TRANSPORT COLLECTIF (ferroviaire et routier)													
ORIGINE	INSEE	Commune	MARSEILLE	Toulon	Bandol	Le Beausset	La Cadière d'Azur	Le Castellet	Evenos	Riboux	Saint-Cyr-Sur-Mer	Sanary-Sur-Mer	Signes
	83009	Bandol	1/2 j et journée (train)	1/2 j et journée (train) Zou 885							1/2 j et journée (train) 880	1/2 j et journée (train)	
	83016	Le Beausset		Zou 888	Zou 880		Zou 880	Zou 880	Zou 888		Zou 880		
	83027	La Cadière d'Azur			Zou 880	Zou 880		Zou 880			Zou 880		
	83035	Le Castellet			Zou 880						Zou 880		
	83053	Evenos		Zou 888		Zou 888							
	83105	Riboux											
	83112	Saint-Cyr-Sur-Mer	1/2 j et journée (train)	1/2 j et journée (train)	1/2 j et journée (train) Zou 880							1/2 j et journée (train)	
	83123	Sanary-Sur-Mer	1/2 j et journée (train)	1/2 j et journée (train) Zou 885	1/2 j et journée (train)						1/2 j et journée (train)		
	83127	Signes											

Le tableau ci-contre présente **les possibilités de séjours pour des motifs de déplacement de la vie quotidienne à l'année** (départ après 9h et retour avant 19h) vers les pôles extérieurs de Toulon et Marseille et à l'échelle des 9 communes de CASSB.

Les possibilités de séjours pour des motifs de déplacement quotidien reste peu significatif pour la majorité des communes, que ce soit pour rejoindre les pôles. Le Beausset, Le Castellet et La Cadière d'Azur ont 1 possibilité de séjour vers Saint Cyr et Bandol voir sur Toulon (Le Beausset) Evenos bénéficie d'un 1 possibilité de séjour sur Toulon.

	Offre inexistante
	Possibilité de séjour hebdo 1 à 3 fois par semaine (1/2 journées ou journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (1/2 journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (2 fois une 1/2 journée)

Les orientations inscrites dans le SCOT (DOO)

- exécutoire depuis le 4 décembre 2019



ORIENTATION 2 - Organiser le développement en suivant les principes de recentrage et de cohérence urbanisme-transport



ORIENTATION 18 - Désenclaver par les transports en commun les secteurs qui le nécessitent



ORIENTATION 19 - Planifier un maillage complet et continu d'aménagements dédiés aux modes actifs



ORIENTATION 20 - Développer et répartir les aires de covoiturage



ORIENTATION 22 : Développer l'intermodalité



ORIENTATION 23 : Développer les mobilités propres



ORIENTATION 23 : Réduire et mieux organiser les flux de transport de marchandises

Les orientations inscrites dans le SCOT (DOO) - exécutoire depuis le 4 décembre 2019

Dans le cadre de ses grands objectifs (4 au total), le SCOT affiche ses ambitions en matière de mobilité dans l'objectif n°2 «*Définir le cadre des grands axes de développement pour définir une stratégie de développement métropolitain et économique, pour garantir une offre de logements adaptée aux besoins et la mixité sociale, pour passer à l'ère des déplacements en transports collectifs performants et généralisés*»

Les orientations en matière de mobilité intéressant le territoire sont les suivantes

■ Orientation n° 3: Organiser le développement en suivant les principes de recentrage et de cohérence urbanisme-transport :

- **Conforter les pôles intercommunaux dans leur rôle de « bourg-centre »** : assurer une bonne connexion de Saint-Cyr-sur-Mer, Bandol et Sanary-Sur-Mer au cœur métropolitain toulonnais ,
- **Conforter et limiter des déplacements des pôles communaux et de proximité** : La Cadière d'Azur, Le Castellet (village et hameau du Plan), Signes, Evenos (Sainte-Anne d'Evenos et Riboux) et garantir l'accessibilité des centres-villes (politique d'offre et tarification du stationnement, aménagements cyclables, visibilité et accessibilité des arrêts en transports commun)
- **Favoriser le développement urbain dans les secteurs desservis par le transport collectif** : Les aménagements les plus générateurs de déplacements (grands programmes d'habitat, grands équipements, grands commerces, parcs tertiaires ...) se localisent de manière préférentielle dans un périmètre de l'ordre de 5 min à pied autour d'un arrêt d'une ligne structurante de transports en commun tels que définie dans l'orientation 18, ou dans un rayon de l'ordre de 10 min à pied autour d'une gare.

■ Orientation n° 18: Désenclaver par les transports en commun les secteurs qui le nécessitent, notamment :

- 18 A - Désenclaver par les transports en commun les secteurs qui le nécessitent :
 - Les espaces de l'ouest métropolitains (cf. orientation n°3),
 - les sites d'affirmation de l'ambition métropolitaine, à savoir sur le territoire, le plateau de Signes - le Castellet (Parc d'Activités de Signes, Circuit et l'aéroport du Castellet) par d'une amélioration de sa desserte par les transports en commun (orientations 18A, 18C et 18^F) et de sa desserte routière (orientation 24B), avec notamment une optimisation de l'accès au plateau de Signes, en étudiant à une échelle inter-SCoT) la possibilité d'aménager une nouvelle voirie depuis l'A50 jusqu'au plateau ;
- 18B - Développer le RER Toulonnais
- 18C - Développer des lignes de transport à haut niveau de service (CHNS) sur les corridors Le Beausset-MTPM/Toulon et Saint-Cyr - Bandol - Sanary - MTPM/Toulon

■ **Orientation n° 18 (suite) : Désenclaver par les transports en commun les secteurs qui le nécessitent, notamment :**

- 18E – Structurer un réseau urbain de transports en commun en Sud Sainte Baume
 - Axe littoral : Saint-Cyr-sur-Mer/Bandol/Sanary-sur-Mer ;
 - Axe littoral/Haut Pays : ZA de Signes / Le Beausset / La Cadière / Saint-Cyr ;
 - Axe littoral/ Haut Pays : ZA de Signes / Le Beausset / Le Plan / Bandol / Sanary.

Il pourra être complété par trois réseaux spécifiques :

- un réseau interne dans chacune des 3 communes littorales ; du transport à la demande sur les villages perchés ; la desserte de Sainte-Anne d'Evenos et du village de Signes.

Ce réseau veillera à être articulé avec : Les gares du réseau TER ; Les aires de covoiturages ; Les autocars interurbains (cars à haut niveau de services) ; Le réseau Mistral de la Métropole Toulon Provence Méditerranée ; les réseaux des territoires voisins (La Ciotat, Aubagne, Aix-en-Provence, Marseille).

Enfin, ce réseau devra être adapté à la saisonnalité, avec la possibilité d'un renforcement ou même de création de certaines lignes l'été.

■ **Orientation n° 19 : Planifier un maillage complet et continu d'aménagements dédiés aux modes actifs**

- 19A – Faire du vélo un mode de déplacement quotidien à part entière : aménagement V65 (Schéma National des Véloroutes Voies Vertes) et notamment la section Saint-Cyr – Bandol- Sanary et les liaisons intercommunales (Saint-Cyr-La Cadière-Le Beausset, Bandol - Le Plan du Castellet - Le Beausset, Ollioules - Saint-Anne d'Evenos – Le Beausset, La liaison Centre-ville de Sanary-sur-Mer/Gare d'Ollioules-Sanary)
- 19B – Conforter la marche à pied, 2^{ème} mode de déplacement le plus usité

■ **Orientation n° 20 : Développer et répartir les aires de covoiturage** : En cohérence avec le schéma départemental, sont concernées les aires à agrandir (échangeur de la Cadière) et les aires à créer (Saint-Cyr-Sur-Mer, entrée de ville du Beausset, échangeur Ollioules Sanary)

Les orientations inscrites dans le SCOT (DOO) - exécutoire depuis le 4 décembre 2019

■ Orientation n° 22 : Développer l'intermodalité

- La gare d'entrées de la métropole toulonnaise Ollioules – Sanary ont un rôle essentiel de rabattement voiture, et d'interconnexion avec le réseau de transport interurbains et les réseaux urbains de transports, du réseau urbain de transport (Columbus et à terme du réseau global de la CA Sud-Sainte-Baume), ainsi que de l'accessibilité par les modes actifs.
- Les gares du bassin qui ont un rôle de rabattement local en voiture pour les communes et territoires voisins (Saint Cyr) avec un parking suffisamment dimensionné et une interconnexion avec le réseau de cars interurbains.;
- La gare locale de Bandol a un enjeu particulier de bonne desserte par les modes actifs.

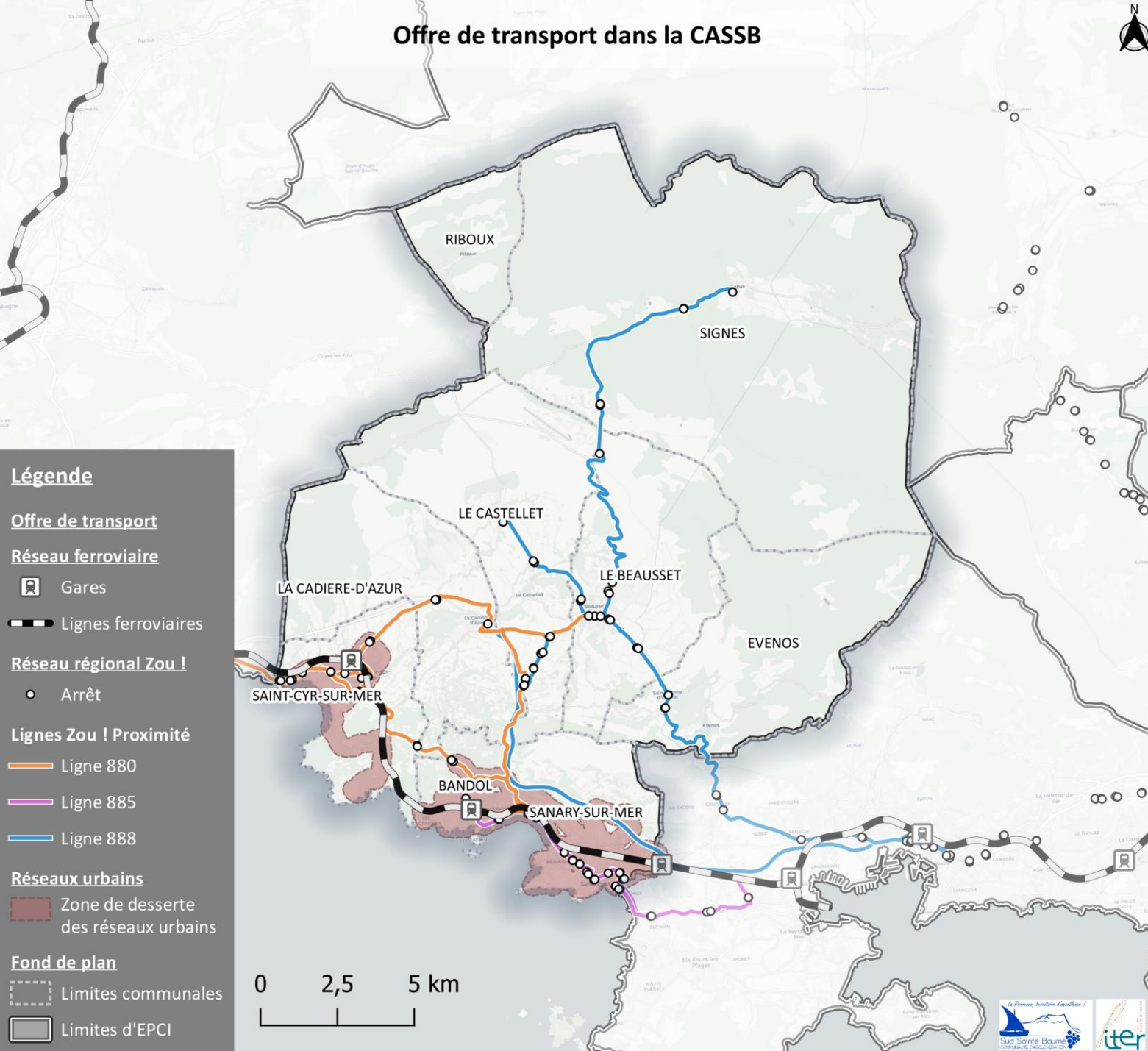
■ Orientation n° 23 : Développer les mobilités propres

- 23A – Développer le réseau public de bornes de recharges pour l'ensemble des modes de déplacements électriques.
- 23B – C- D Développer le projet Hynovar à travers plusieurs applications innovantes (mobilité terrestres et maritime, infrastructure et centre de mobilité durable et innovante, la filière Biométhane, et de développement de véhicules bénéficiant de motorisation propre : électrique, hybride, biogaz, production de biométhane à partir des stations d'épuration, agro-carburant ... (Cf. orientation 37-B).

■ Orientation n° 23 : Réduire et mieux organiser les flux de transport de marchandises

- En étudiant les possibilités d'optimiser les flux de marchandises par l'harmonisation des règles, le développement des aires de livraisons, la création de plates-formes permettant de mutualiser les livraisons en zones urbaines.

Offre de transport dans la CASSB



Synthèse des offres de transport existantes

- Offre de transports en commun urbains de la CASSB organisée en trois réseaux sur les communes littorales
- Offre ferroviaire le long du littoral, sur l'axe Marseille <> Toulon. Desserte importante qui va se développer avec le projet du RER Toulonnais
- Offre de transports collectifs interurbains régionaux Zou ! sur l'ensemble du territoire. Desserte complexe et niveau d'offre réduit limitant le potentiel d'usage

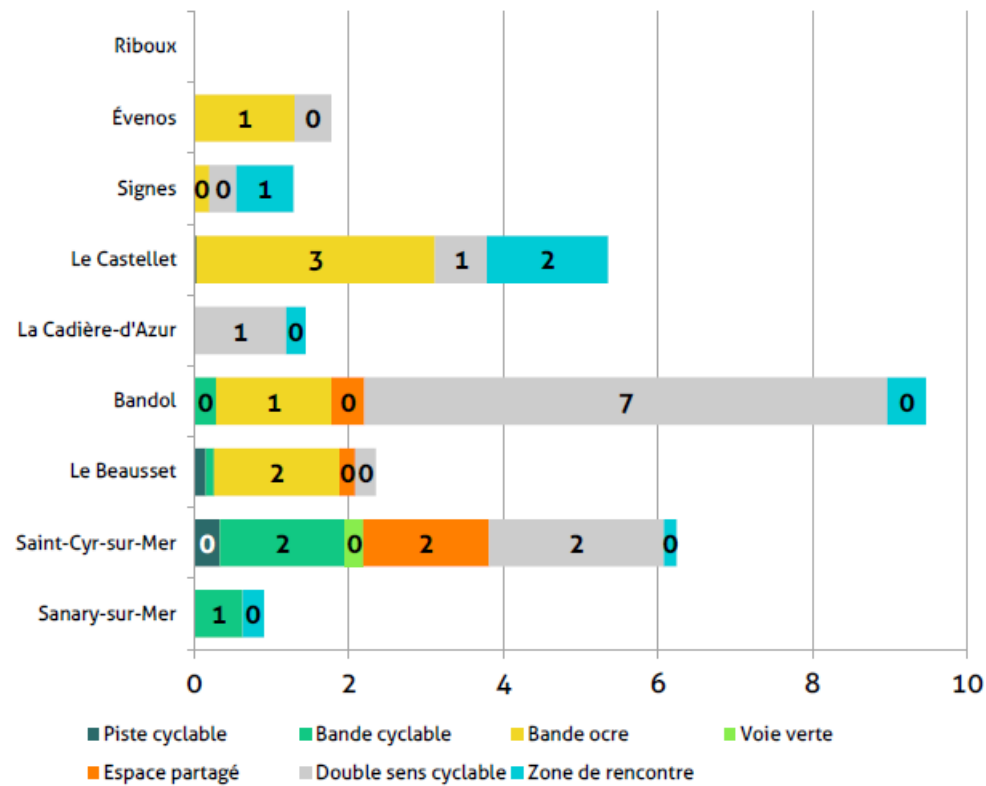
→ Développer et clarifier l'offre de transports interurbains pour la desserte des communes du centre et nord du territoire

→ Proposer une offre de transport adaptée aux zones peu denses du territoire, en rabattement sur les autres offres de transports collectifs

→ Développer et unifier l'offre de transport sur le littoral

→ Intégrer une réflexion sur l'adaptation des services pendant la saison touristique

→ Intégrer la notion de rabattement aux gares dans le développement de l'offre ferroviaire



Offre cyclable pour un usage quotidien

- Un diagnostic réalisé par l'AUDAT en 2022.

Les aménagements / infrastructures cyclables

- 29 kilomètres d'aménagements cyclables sur la CASSB dont plus de la moitié dans 2 communes du littoral (Bandol et Saint Cyr).
- 8% des infrastructures constituent la V65.
- Parmi les infrastructures existantes, on recense peu d'aménagements en site propre (piste cyclable ou voie verte).

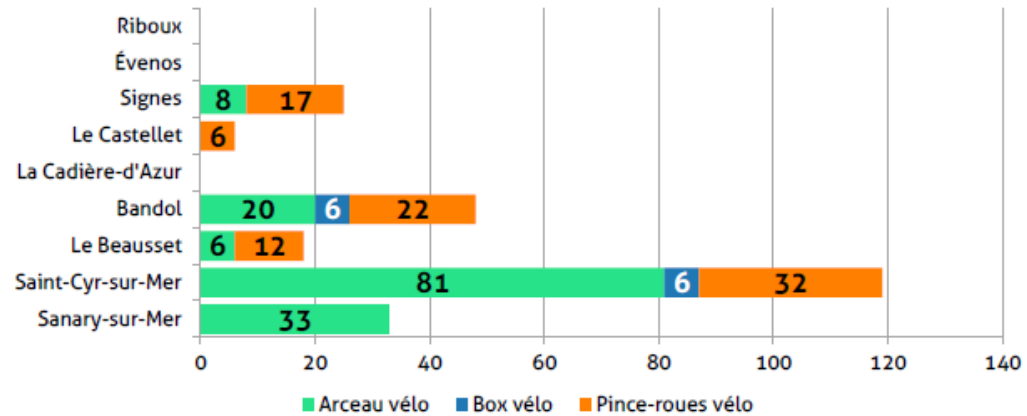
Les zones de circulations apaisées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne)

- Les 9 communes du territoire ont mis en place au moins un type de ZCA et les 2/3 au moins 2 types : la zone 30 étant la plus répandue
- Plus de la moitié des zones 30 peu lisibles : identification du périmètre des zones difficile, peu d'aménagements marquant la zone et incitant au ralentissement, pas de marquage au sol pour souligner la réglementation de la zone.

En termes de stationnement

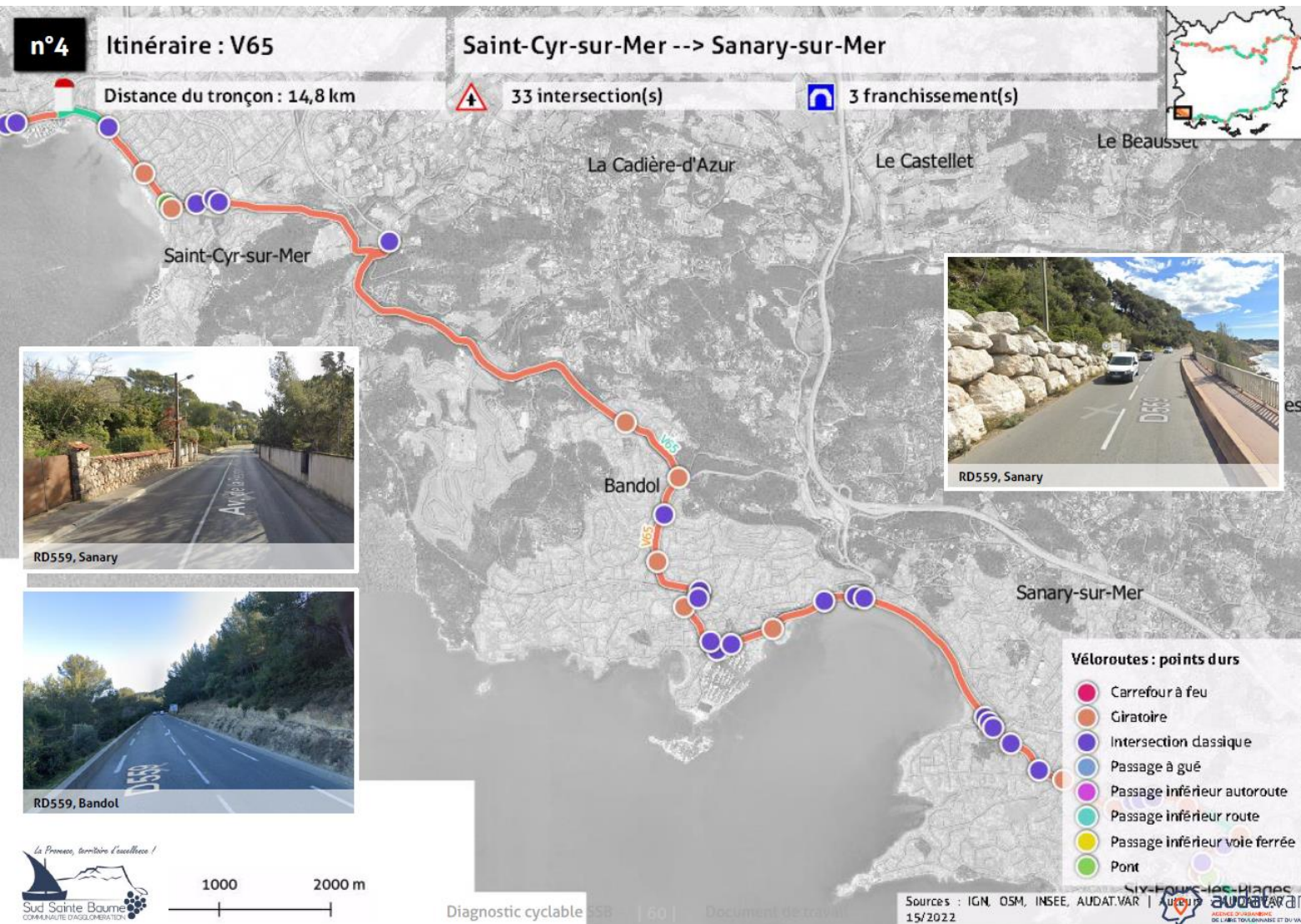
- 239 places de stationnement au total sur la CASSB dont 37% sont des « pince-roues ».
- Une offre de stationnement inégalement répartie sur le territoire.

Nombre de places de stationnement cyclable par type de mobilier

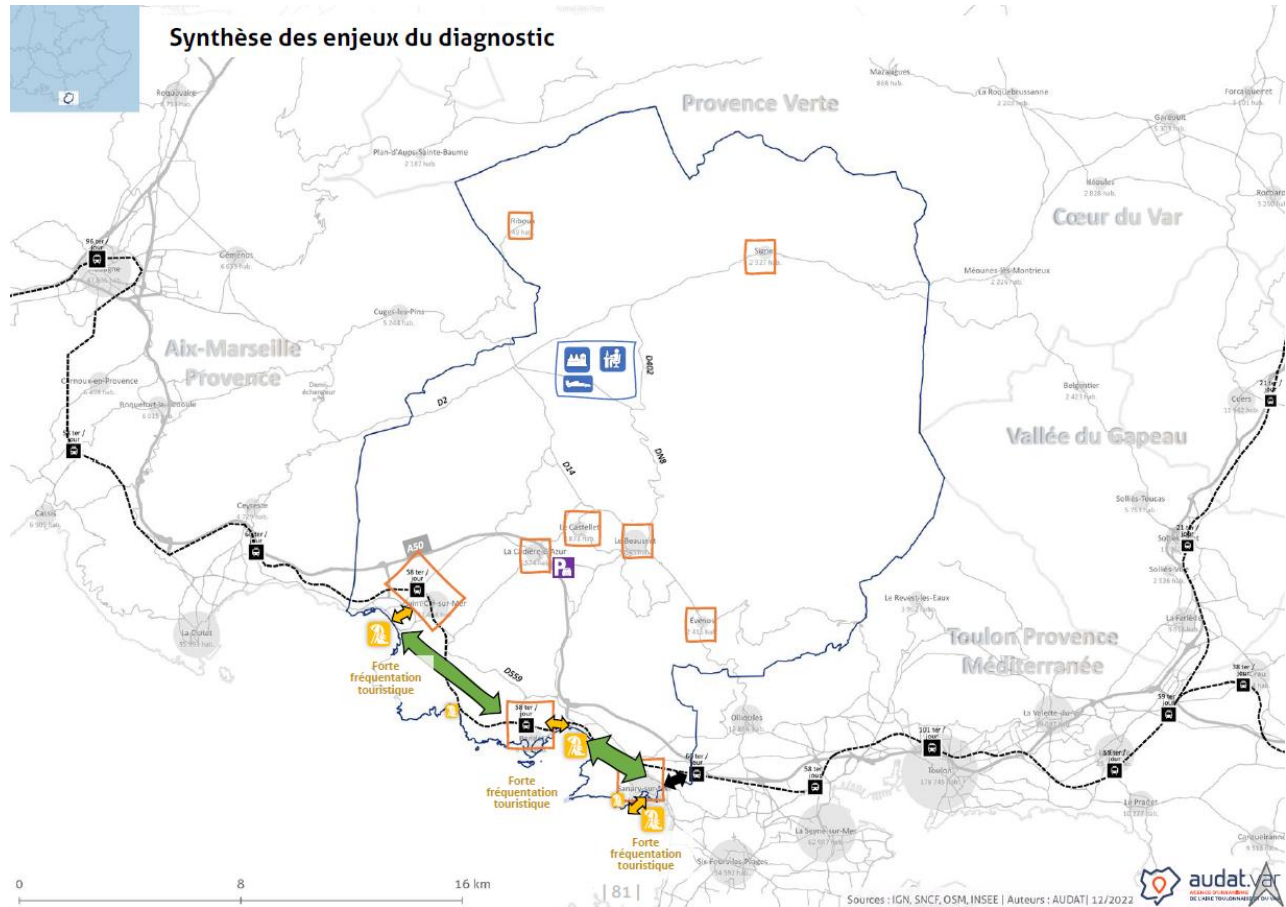


Offre cyclable pour un usage touristique / loisirs

- Un territoire soumis à une forte influence touristique et pour lequel le vélo constitue également un levier d'attractivité important pour ce public (tourisme, loisirs).
 - Enjeu du **passage de la véloroute V65 sur le territoire** via les trois communes littorales pour connecter Six-Fours aux Bouches du Rhône.
 - Aucune structure labélisée accueil vélo sur le territoire
- Développer une offre à destination des **cycloportifs**



Synthèse des enjeux du diagnostic cyclable de l'AUDAT



6 Synthèse des enjeux du diagnostic

Dans les centres-villes

- Le développement du réseau cyclable au sein des centralités et la résorption des discontinuités.
- Le développement qualitatif des zones de circulation apaisée avec une signalétique complète et visible, des aménagements cohérents ou à minima du marquage au sol pédagogique.
- L'expérimentation de nouveaux types d'aménagements (vélorue...).
- La généralisation des sas vélo aux feux tricolores.
- Le déploiement massif d'arceaux cyclables.
- La création de stationnement sécurisé longue durée aux abords de la gare ferroviaire et des principaux pôles de transports.
- Le renforcement de l'accessibilité cyclable aux abords des établissements scolaires et des capacités de stationnement dans les encintes. L'apprentissage de la pratique sécurisée du vélo.

A noter la prise en compte du SCOT dans l'élaboration de ce diagnostic et dans la stratégie à venir (ex : bande cyclable entre Evenos et Ollioules identifiée comme liaison cyclable à aménager).

- Le développement du réseau cyclable pour l'accès aux sites touristiques littoraux.

Sur le littoral

- La mise en place d'une signalétique directionnelle pour les voies vertes séparées du réseau routier.

- Le développement qualitatif des zones de circulation apaisée avec une signalétique complète et visible, des aménagements cohérents ou à minima du marquage au sol pédagogique.

- Le déploiement massif d'arceaux cyclables.

Connexion CV - littoral

V65 - Piste cyclable du littoral

- La finalisation des aménagements des parcours

- La mise en place d'une signalétique directionnelle complète sur l'itinéraire de la V65

- La mise en place d'une signalétique touristique pour indiquer les sites remarquables aux abords de la V65

- Le développement du Label accueil vélo autour du parcours

- L'adoption et la promotion de références techniques locales et/ou nationales

Les leviers d'action d'une politique cyclable

- Les leviers d'action d'une politiques cyclables sont de plusieurs ordres et interviennent progressivement dans le temps.
- La mobilisation de ces leviers doit se construire en cohérence avec le degré d'avancement de la stratégie du territoire.



1 - Équiper et Aménager



La réglementation

Pour apaiser et créer de nouvelles possibilités de parcours



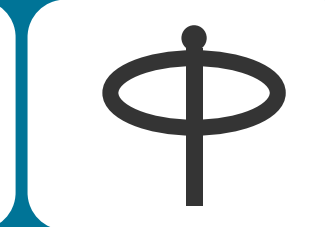
Les aménagements

Pour équiper et sécuriser les déplacements à vélo



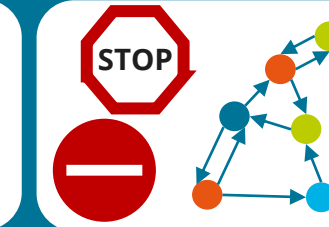
Le jalonnement

Pour proposer des itinéraires plus sûrs



Le stationnement

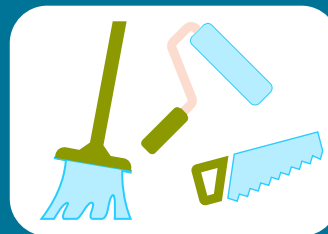
Pour sécuriser les cycles et compléter les chaînes de déplacements



Les sens de circulation

Pour libérer de la place pour les aménagements et/ou la pratique

2 - Légitimer



L'entretien

Pour maintenir la qualité des aménagements et la sécurité de l'usage



Les services

Pour compléter l'écosystème, et ôter les freins techniques à la pratique



Le contrôle

Pour sensibiliser, garantir le respect et la sécurité des cyclistes face aux conflits d'usages



La communication

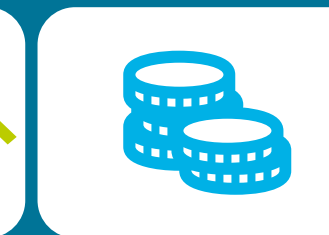
Pour donner l'exemple, montrer l'ambition, ôter les freins psychologiques à la pratique

3 - Encourager



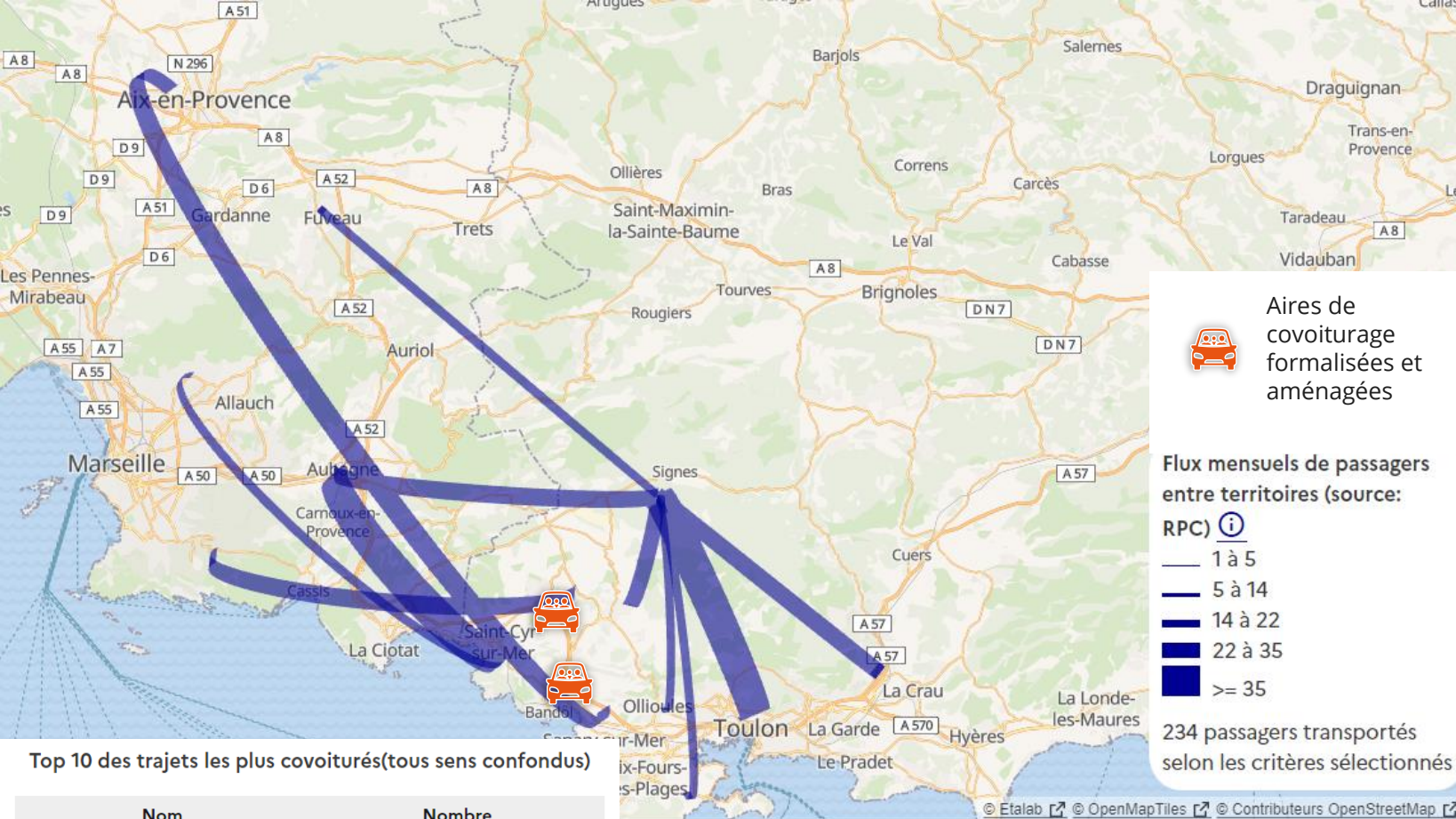
L'urbanisme

Pour intégrer le vélo dans les projets urbains



L'incitation à l'usage

Pour encourager l'usage du vélo (acquisition de vélo, équipement, réparation)



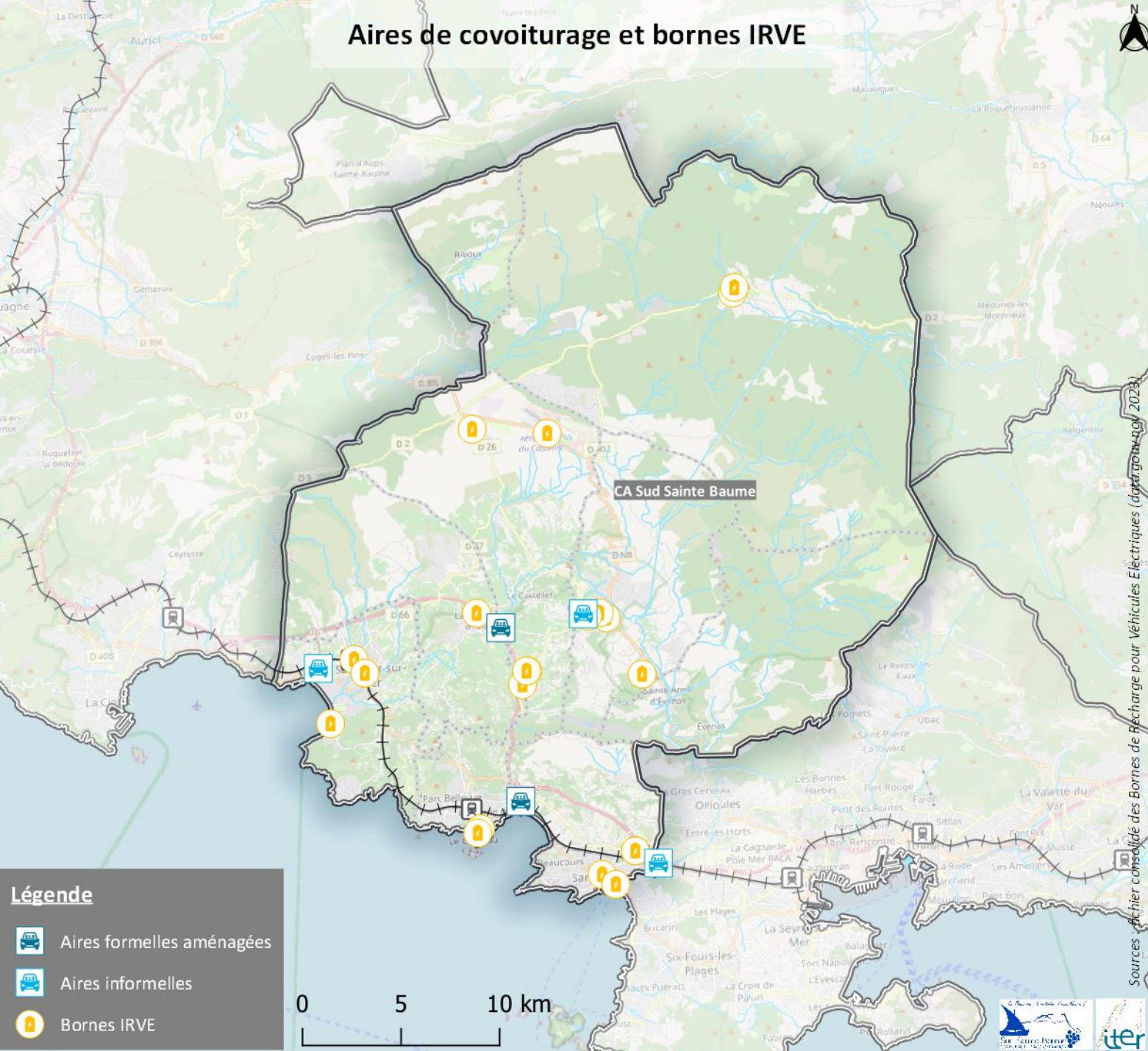
Covoiturage

- L'observatoire national du covoiturage permet d'obtenir des données relatives aux pratiques de covoiturage en France sur des périodes mensuelles.
- Ainsi, en **octobre 2023**, sur le périmètre de la CASSB, **381 passagers ont été transportés soit 376 véhicules partagés**. Sur ce périmètre, les trajets sont principalement réalisés :
 - depuis et vers Signes (et sa zone d'activité)
 - entre Saint-Cyr et Aubagne
 - entre Sanary / La Cadière d'Azur et les agglomérations à l'Ouest du territoire (Aix en Provence, Marseille)

Top 10 des trajets les plus covoiturés (tous sens confondus)

Nom	Nombre
Signes - Toulon	40
Aubagne - Saint-Cyr-sur-Mer	35
Signes - Signes	28
La Farlède - Signes	26
Marseille 9e Arrondissement - Le Castellet	24
Le Beausset - Signes	22
Aubagne - Signes	18
Aix-en-Provence - Sanary-sur-Mer	18
La Seyne-sur-Mer - Signes	16
Ollioules - Signes	14

Aires de covoiturage et bornes IRVE



Aires de covoiturage et IRVE

- Potentiel entre le territoire et les deux métropoles voisines (pour rappel, près de 15000 veh/j en moyenne au niveau de la D559 en 2021, 18000 veh/j sur la D11 à l'intersection Sanary / Ollioules).
- ➔ Enjeu pour le covoiturage **d'accompagner la pratique en informant** (localisation des aires, applications de mise en relation, dispositifs et primes d'incitation) **et en sensibilisant** : mise en avant les bénéficiaires
- ➔ Un enjeu de **poursuite du déploiement des IRVE** (Infrastructures de Recharges de Véhicules Électriques) à proximités des principaux pôles générateurs de déplacements du territoire.

Légende

- Aires formelles aménagées
- Aires informelles
- Bornes IRVE

0 5 10 km

Les enseignements de la concertation

Synthèse enquête visiteurs / touristes



Pratiques actuelles

Pour venir sur le territoire : **majorité d'utilisation de la voiture thermique pour se rendre sur le territoire (57%)** mais quelques pratiques alternatives avec notamment l'utilisation du train pour un peu plus d'un quart des répondants.

Une fois sur le territoire : des pratiques alternatives plus importantes avec **46% des répondants se déplacent majoritairement en modes actifs sur le territoire** (marche, vélo, vélo à assistance électrique : personnel ou en location). Toutefois, encore 35% des répondants utilisant la voiture pour se déplacer sur le territoire.

La principale difficulté rencontrée pour se déplacer sur le territoire de la CASSB selon les visiteurs et touristes est le **manque d'aménagements cyclables (sécurisés, directs, maillés...)**. Les deux autres éléments pointés par ce public sont : les problématiques d'embouteillages et de stationnement sur la CASSB ainsi qu'un déficit d'offre en transports collectifs.

Difficultés rencontrées

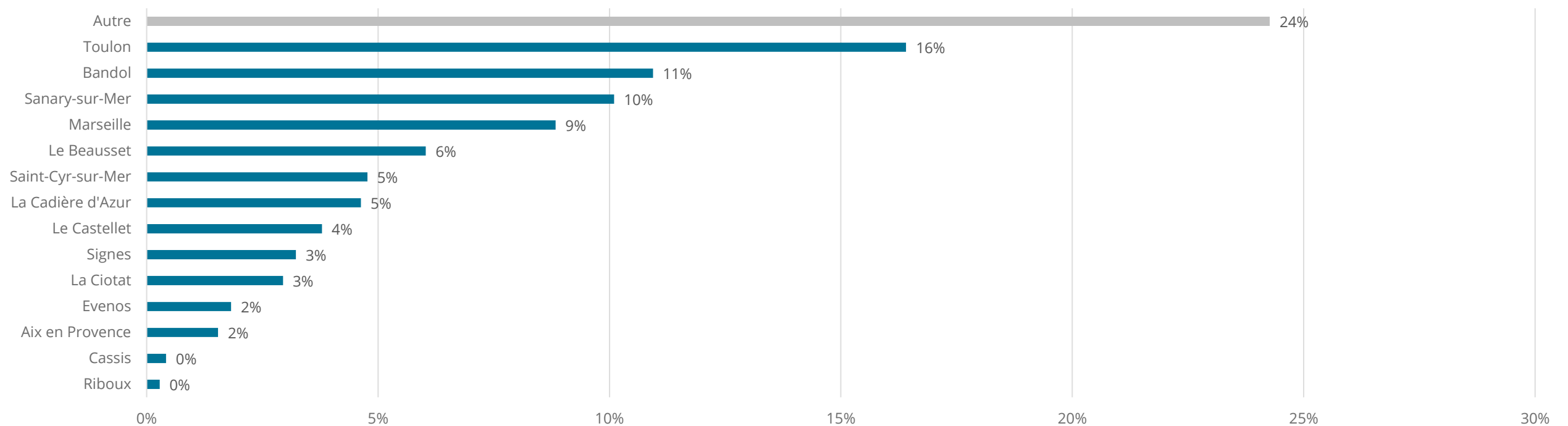
Améliorations

Parmi les solutions à envisager permettant d'améliorer les déplacements des touristes / visiteurs sur la CASSB, deux éléments ressortent majoritairement : **la création d'aménagements cyclables sécurisés** et/ou **la mise en place de navettes urbaines pour relier les principaux lieux d'intérêt touristiques**.



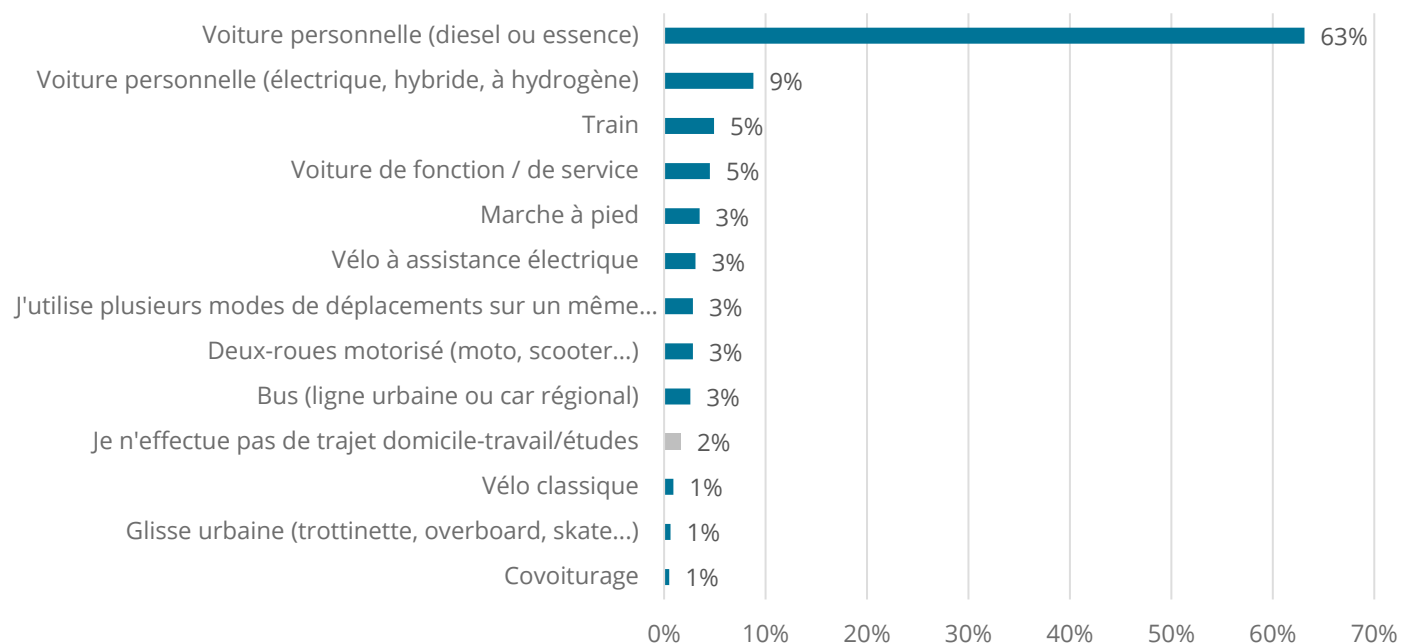
Résidents / travailleurs ... : profil des répondants

Sur quelle commune travaillez/étudiez-vous ?



Résidents / travailleurs ... : mode travail / études

Pour aller travailler ou étudier, quel est votre mode de déplacement principal (celui que vous utilisez le plus souvent) ?

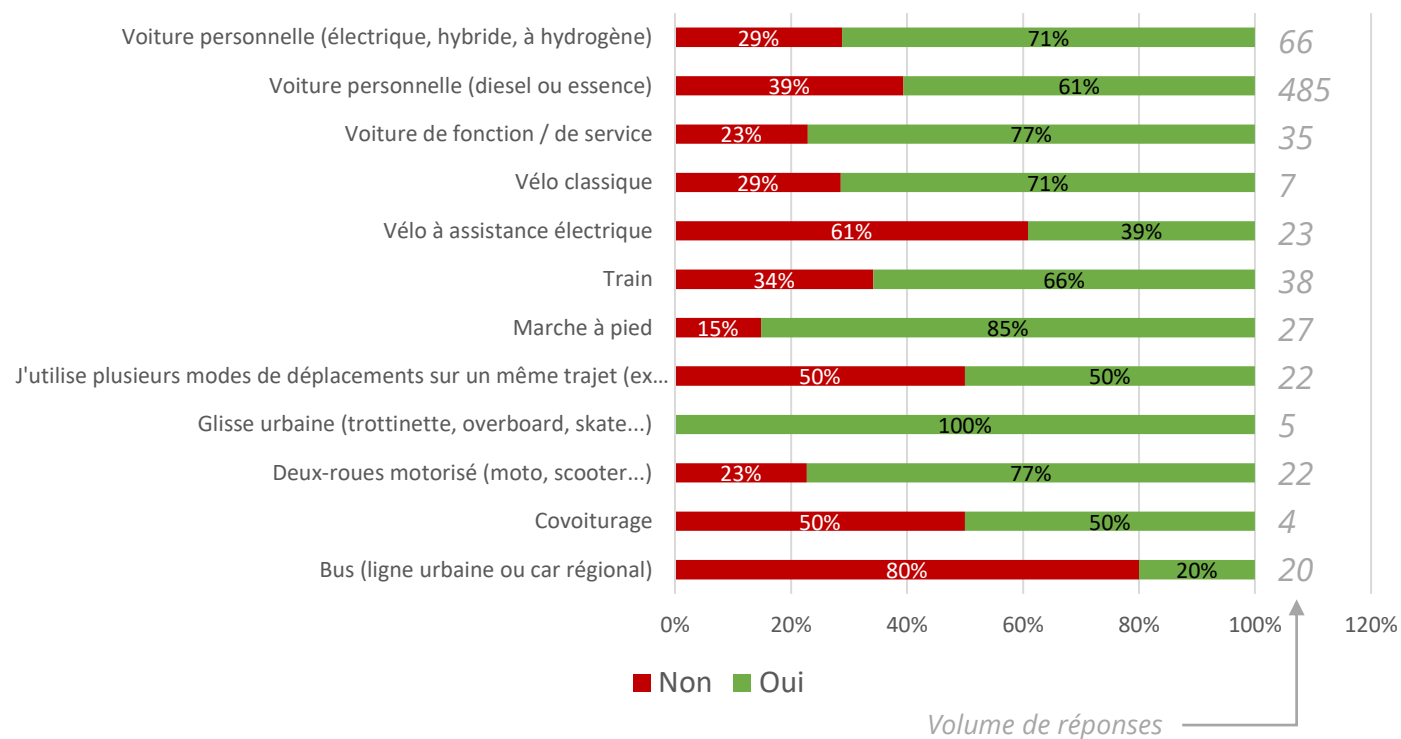


- Cette question concernait uniquement le panel de répondants amenés à réaliser des déplacements domicile-travail / études (hors retraités et personnes sans activité).
- Quel que soit la commune de résidence (sur la CASSB ou hors CASSB), **la voiture personnelle thermique est le mode le plus souvent utilisé pour se rendre sur son lieu de travail/études ou d'études (à hauteur de 63%)**.
- **Toutefois, il existe quelques pratiques alternatives** : notamment la voiture à plus faible émission ou encore le train (la gare de Bandol étant celle qui est la plus utilisée avant celle de Saint Cyr puis de Sanary).
- Les modes actifs (marche, vélo classique, VAE) sont utilisés à hauteur de 7% et concernent des déplacements de courte distance (personne qui travaillent sur leur commune de résidence ou une commune proche).
- A noter que l'utilisation du bus concerne pour la moitié des collégiens/ lycéens / étudiants.
- A noter également que parmi les répondants salarié.es / travailleurs indépendants, environ 29% déclarent pratiquer le télétravail de manière plus ou moins fréquente.

Résidents / travailleurs ... : niveau de satisfaction trajet domicile-travail/études



Votre organisation actuelle en termes de déplacements domicile-travail/études vous convient-elle ?



■ En global, quel que soit la destination ou le mode de déplacement utilisé, un peu moins des 2/3 (62%) des répondants concernés par des déplacements domicile-travail/études estiment que leur organisation actuelle en termes de déplacement leur convient.

➔ **62% des personnes concernées par des déplacements domicile-travail / études satisfaites de leur organisation actuelle.**

■ Le graphique ci-contre fait un zoom sur le niveau de satisfaction des personnes en fonction du mode de déplacement principal utilisé sur ce trajet. On constate notamment un niveau d'insatisfaction assez élevé sur le bus et le vélo à assistance électrique.

■ *Attention toutefois, ce graphique reste à nuancer car il doit être lu en correspondance avec le volume de réponses associé (ex : 100% de personnes utilisant la glisse urbaine satisfaites, néanmoins cela concerne seulement 5 personnes).*

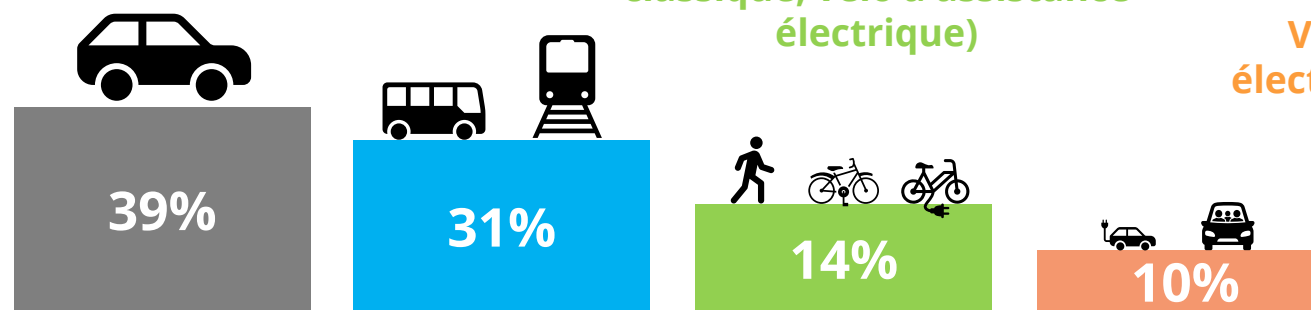
Résidents / travailleurs ... : propension au changement des utilisateurs de la voiture individuelle

Ne souhaitent pas changer de mode*

Transports collectifs
(train ou bus)

Modes actifs (marche, vélo classique, vélo à assistance électrique)

Voiture autrement :
électrique / hybride ou en
covoiturage



Ces données concernent uniquement le panel de répondants utilisant actuellement une voiture de fonction / service ou bien la voiture personnelle thermique pour leur trajet domicile-travail/études.

18% de ces répondants indiquent qu'ils pourraient utiliser les modes actifs si l'offre était mieux adaptée à leur besoin. Néanmoins, au vu des distances domicile-travail / études de 15 de ces personnes (CASSB > Toulon par exemple qui semble trop important pour la pertinence de ces modes), il a été retenu le chiffre de 14% en excluant les personnes pour lesquelles la distance à effectuer apparaissait hors potentiel.

Résidents / travailleurs ... : synthèse



Pratiques actuelles

- **54% des répondants concernés par ce type de déplacement travaillent / étudiant vers l'extérieur** (sur une commune extérieure au territoire). La voiture personnelle thermique est le mode le plus souvent utilisé pour se rendre sur son lieu de travail/études ou d'études (à hauteur de 63%).
- Qu'il s'agisse des déplacements pour le motif travail/ études ou bien pour les courses de la vie quotidienne, on constate **un fort lien entre le territoire et les communes limitrophes** (Ollioules, La Seyne, Six Fours et plus loin vers Aubagne).
- **Le Beausset, Sanary et Bandol : des pôles attractifs** pour les achats de la vie quotidienne au sein de la CASSB.



Difficultés rencontrées

- Les trois principales difficultés rencontrées pour les déplacements liés aux achats, à la santé et aux loisirs sont les suivants : **Problématiques liées à l'offre de transports en communs** (bus, train, etc.) : amplitude horaires, fréquence, fiabilité, confort, etc. ; **Manque d'aménagements cyclables** (sécurisés, directs, maillés, etc.) ; **Embouteillages**



Propension au changement

Améliorations

- **Une propension au changement davantage tournée vers les bus et le vélo à assistance électrique** quel que soit le motif de déplacement.

Synthèse de l'atelier avec les représentants de la société civile



- **Enjeu d'avoir un RER métropolitain Marseillais (RER+)** cadencé à 15 mn (St Charles – Aubagne – La Ciotat) **qui devrait être prolongé jusqu'au futur PEM de Saint-Cyr**, ce qui permettrait de raccorder au RER métropolitain Toulonnais
- **Enjeu de dessertes des gares** et notamment le futur PEM de Saint Cyr pour les communes des « hauts »



- **Enjeu d'offrir des dessertes depuis les communes du haut pays** vers les plages mais également vers les villages touristiques
- **Enjeu de développer un réseau urbain à l'échelle de la CASSB** en complément du réseau ZOU (peu lisible et ne répondant pas aux besoins de mobilité hors publics scolaires)
- **Enjeu de développement de desserte de navettes communales** (Signes, Le Beausset) pour se rendre au marché. Réflexion sur des navettes type TAD mutualisées à l'échelle de la CASSB ?
- **Enjeu de faciliter la mobilité des personnes en situation de précarité** (mobilité inclusive) qui éprouve des difficultés à se rendre dans les points d'accueil (CAF, pôles d'emploi, Missions locales) situés dans la Métropole Toulonnaise

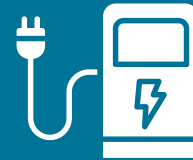


- **Enjeu à garantir une bonne desserte piétonne autour des équipements les plus sensibles** (écoles, collèges, lycée, équipements sportifs, etc.)
- **Enjeu de rabattement en modes actifs vers les principaux pôles générateurs de déplacements**
- **Enjeu spécifique de rabattement vers les gares** avec de bonnes conditions de stationnement vélo à développer
- **Enjeu de sécurisation** des déplacements à vélo sur le territoire
- **Enjeu de jalonnement** des itinéraires vélo et piéton

Synthèse de l'atelier avec les représentants de la société civile



- **Un enjeu à développer les aires de covoiturage** sur le territoire et les rendre plus visible
- **Un enjeu à travailler avec les entreprises du territoire** (notamment les entreprises situées sur la zone du plateau de Signes)
- **Un enjeu de réflexion également à l'échelle territoire** sur la mise en relation via une plateforme pour du covoiturage du quotidien
- **Un enjeu à développer de l'autopartage dans les villages**



- **Un enjeu à mieux informer, communiquer sur la localisation des bornes de recharge et leur utilisation**
- **Un enjeu de réflexion sur les incitations financières** : tarifs préférentiels ?
- **Un enjeu à développer des bornes de recharge** pour **vélos** à assistance électriques



Un enjeu à sensibiliser et inciter les entreprises à développer le télétravail pour réduire le nombre de trajets

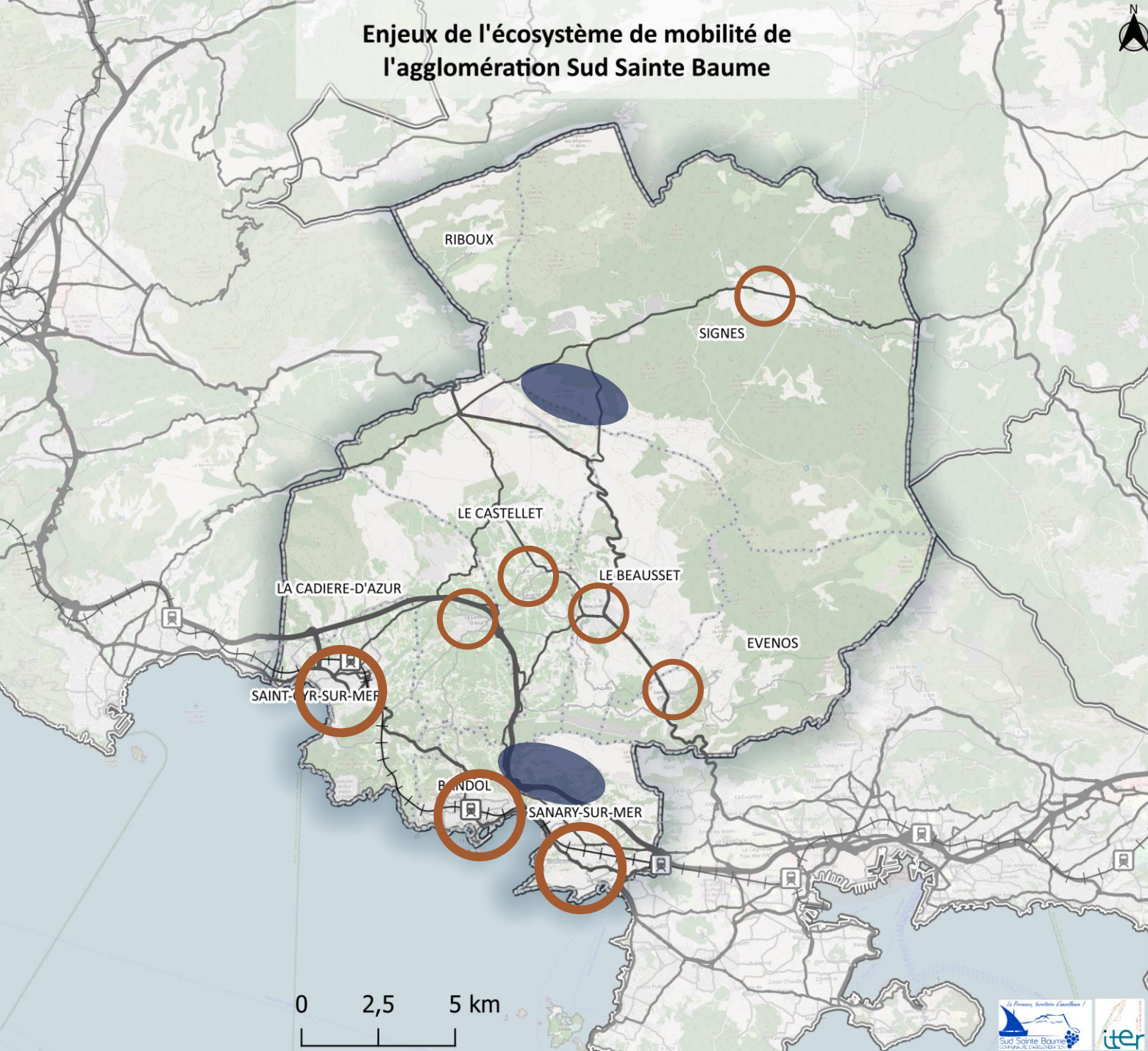
Un enjeu d'exemplarité des établissements publics (CASSB, mairies notamment) sur le sujet du télétravail

Un enjeu à travailler sur un rapprochement des services au plus près des habitants ...Cela signifie développer des services itinérants ou bien organiser des permanences dans les différentes communes

Synthèse générale



Enjeux de l'écosystème de mobilité de l'agglomération Sud Sainte Baume



Des polarités sur le littoral et dans les terres

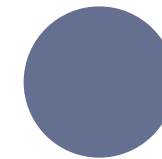
Des polarités multi-fonctionnelles...



principales

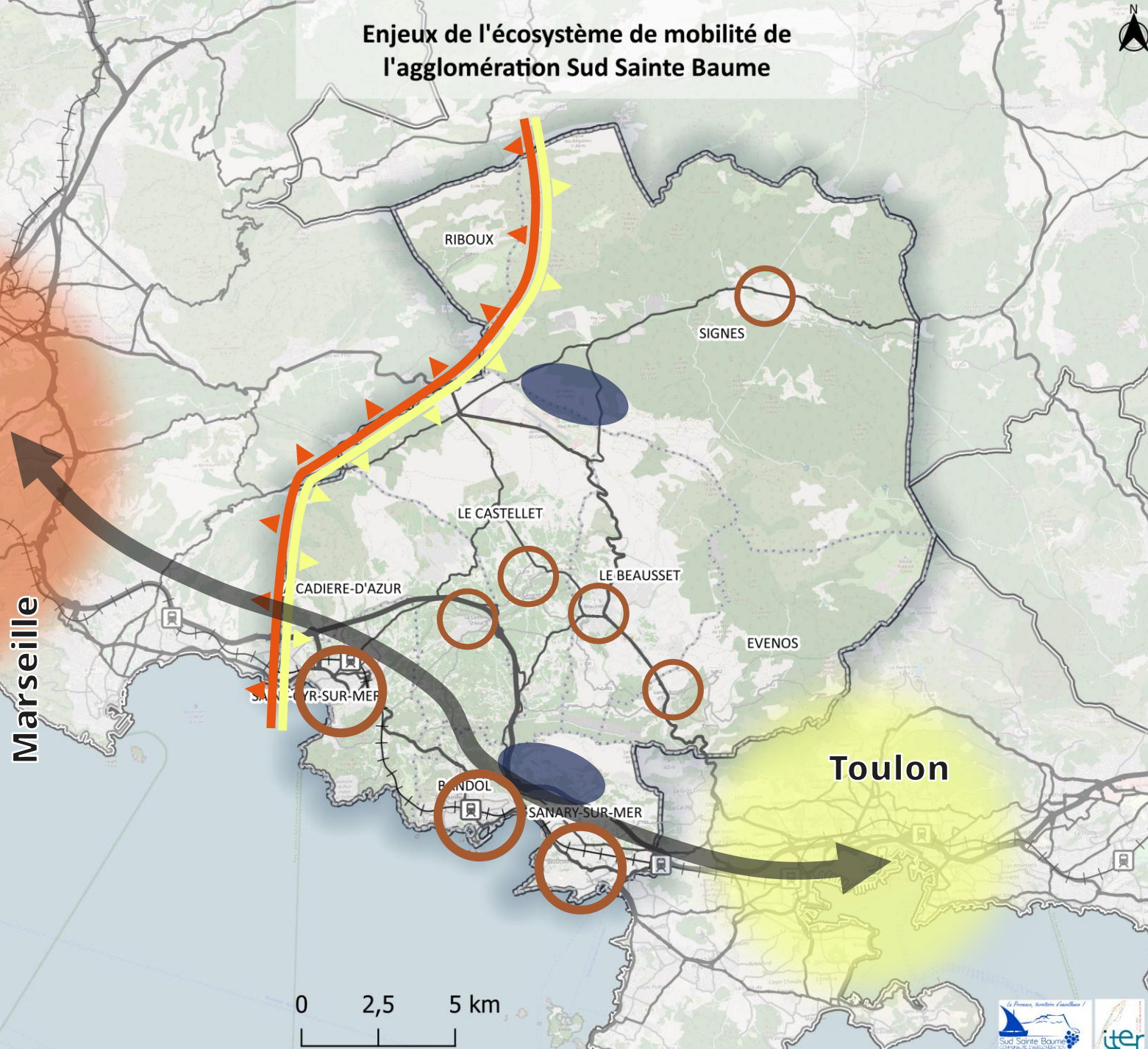


et de proximité



Complétées par des polarités économiques

Enjeux de l'écosystème de mobilité de l'agglomération Sud Sainte Baume



Un territoire entre deux métropoles

Deux métropoles structurantes

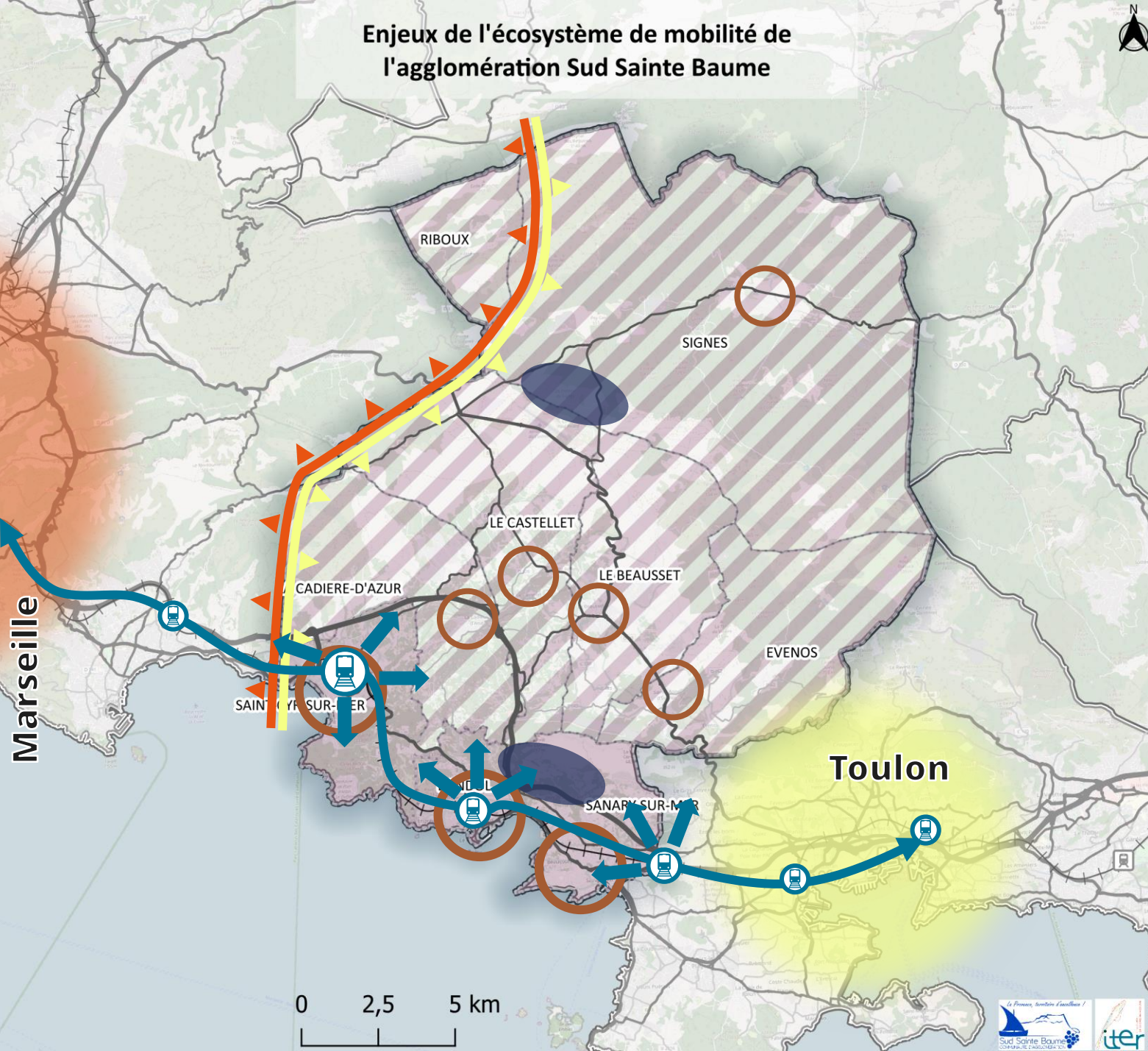
 **Marseille** à l'Ouest

 **Toulon** à l'Est

 Dont les **aires d'attractivité scindent** la CA SSB

 Et qui génèrent un **corridor de déplacement structurant** le territoire

Enjeux de l'écosystème de mobilité de l'agglomération Sud Sainte Baume



Des transports collectifs à conforter et développer

Une offre de transports publics urbains...



... existante sur les trois **communes du littoral** à restructurer pour répondre aux besoins des administrés et favoriser des liaisons avec les métropoles voisines



... à organiser sur le reste du territoire, en partie par du **transport à la demande** ou des dispositifs de **covoiturage** courte distance

Un territoire avec une desserte ferroviaire...



... reliant Toulon à Marseille

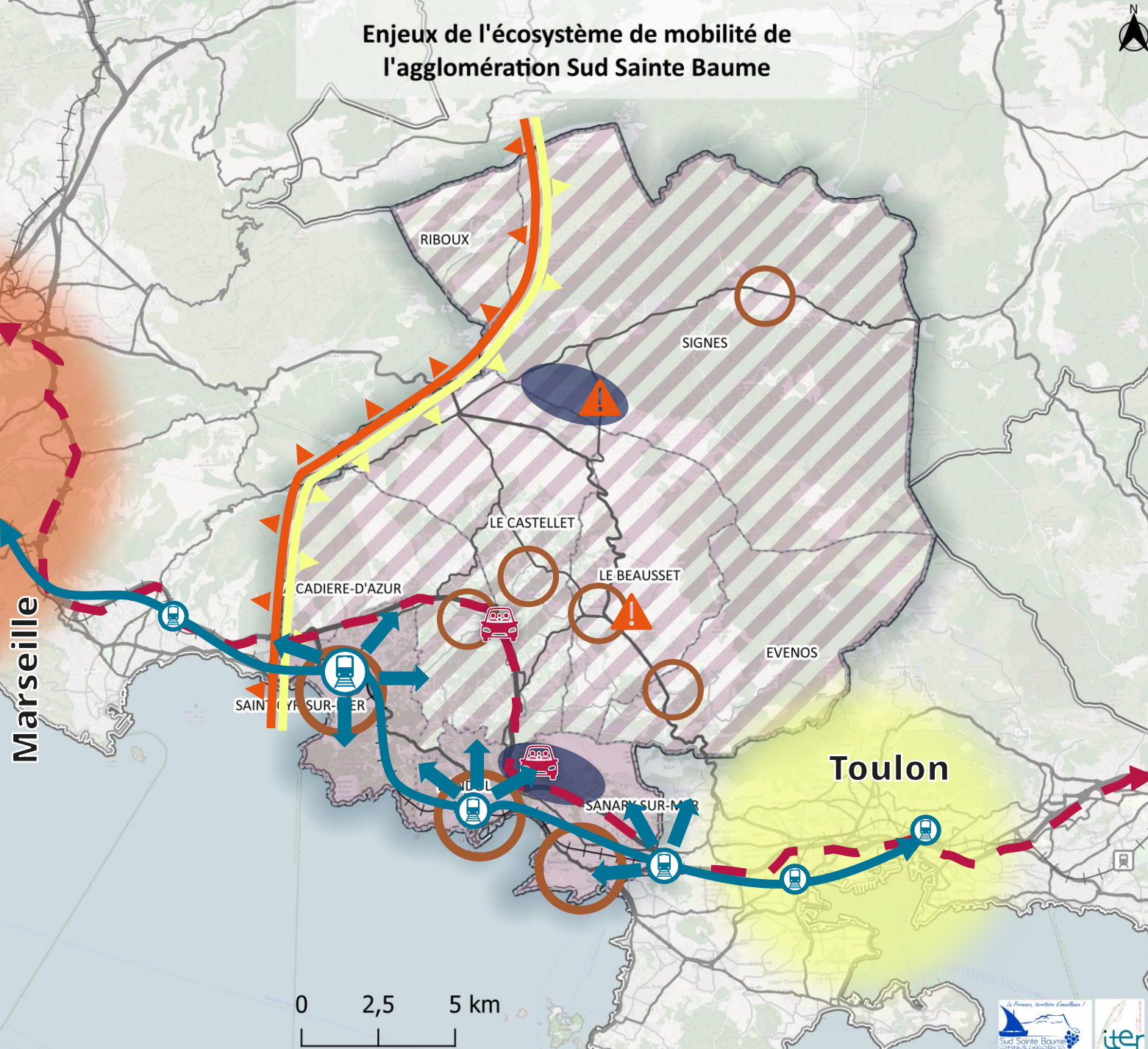


... desservant 3 gares de la CASSB



... dont le **rayonnement et le rabattement** restent à améliorer

Enjeux de l'écosystème de mobilité de l'agglomération Sud Sainte Baume



Un enjeu de développement du covoiturage

L'autoroute A50, un corridor routier



... adapté pour une **ligne de covoiturage dynamique**

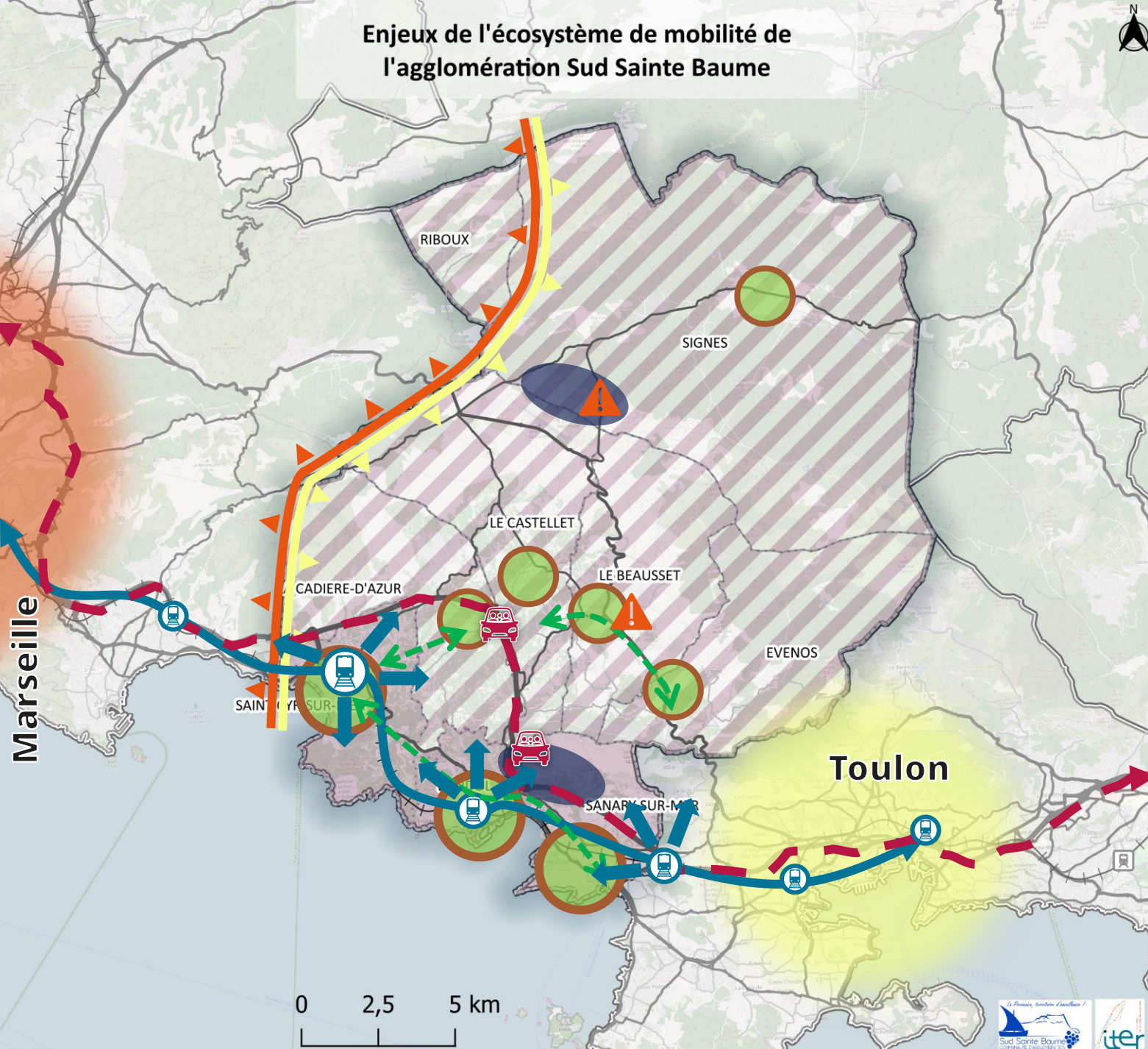


... d'ores et déjà bordé **d'aires de covoiturage**



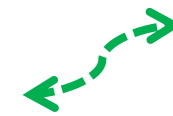
Des **points durs**, en matière de déplacements routiers, **au croisement de plusieurs flux**, en réflexion ou projet

Enjeux de l'écosystème de mobilité de l'agglomération Sud Sainte Baume



Des enjeux de liaisons douces

Des modes actifs à développer sur le territoire par un développement :

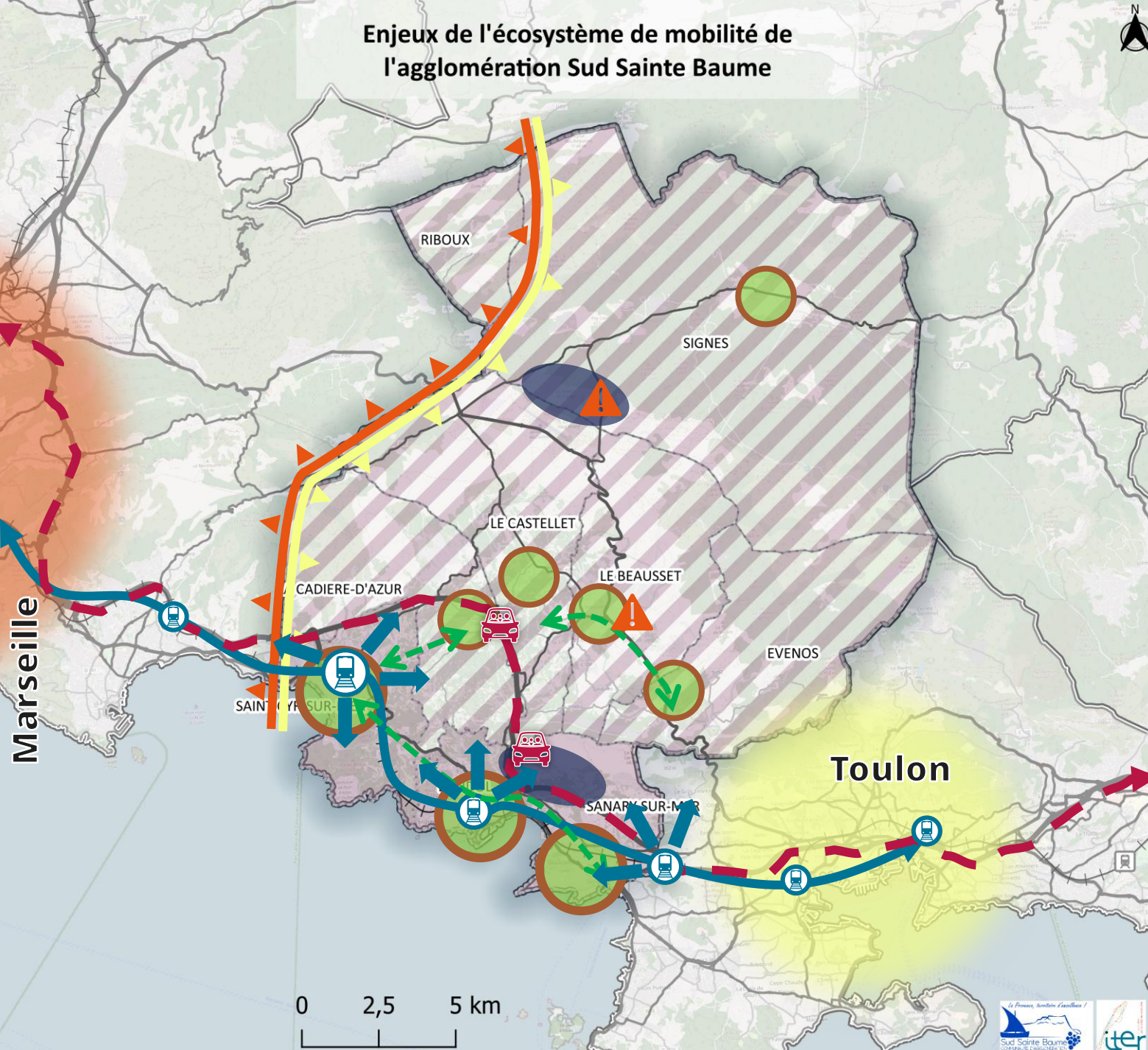


... de **liaisons douces** le long du littoral, des cours d'eau et entre les communes



... d'aménagements pour **apaiser le trafic** au cœur des bourgs

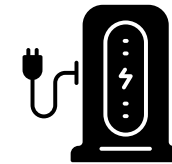
Enjeux de l'écosystème de mobilité de l'agglomération Sud Sainte Baume



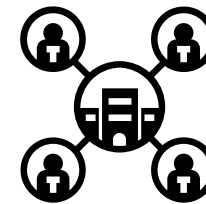
Des enjeux sur l'ensemble du territoire



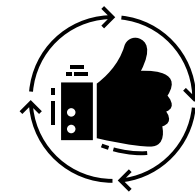
Des **services vélo** à développer dans les bourgs et sur l'ensemble du territoire pour favoriser la pratique cyclable



Des **bornes de recharge pour véhicules électriques** à déployer pour accompagner la transition du parc automobile



Des employeurs à intégrer dans cette transition des mobilités, au travers de **plans de mobilité employeurs** (PME) et plans de mobilité employeurs en commun (PMEC)



Des stratégies à penser et mettre en œuvre pour faire évoluer les pratiques : **management de la mobilité**



Optimiser les flux de transport de marchandises en menant une **réflexion sur le dernier kilomètre**

Etat initial de l'environnement








L'évaluation environnementale

1^{ère} étape : Etat Initial de l'Environnement (EIE) et enjeux environnementaux

7 grandes thématiques développées

« État - Pression - Réponse - Enjeu »

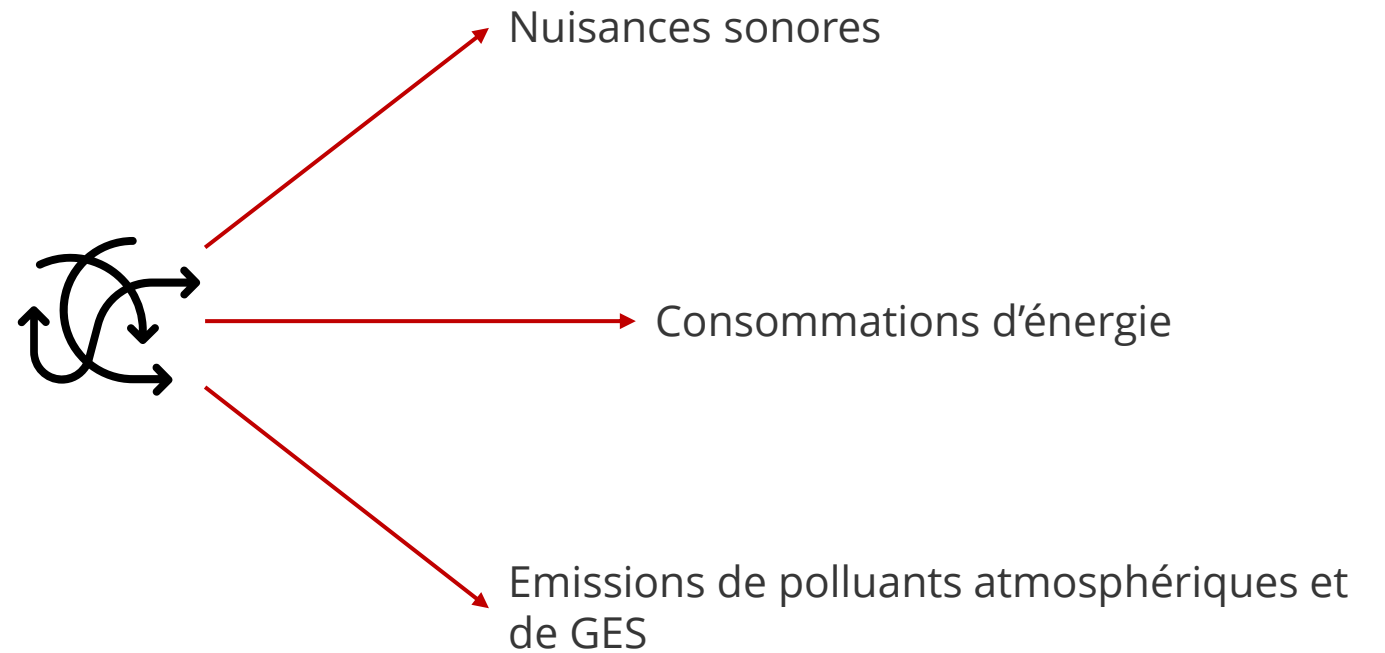
Etat initial de l'environnement

- Sols et ses usages 
- Eau superficielle et souterraine 
- Climat et énergie 
- Patrimoine naturel 
- Paysage et patrimoine culturel 
- Risques naturels et technologiques 
- Santé humaine et nuisance 

Aborder l'ensemble des thématiques de l'environnement de façon proportionnée

L'évaluation environnementale

Des enjeux environnementaux directement liés à la mobilité

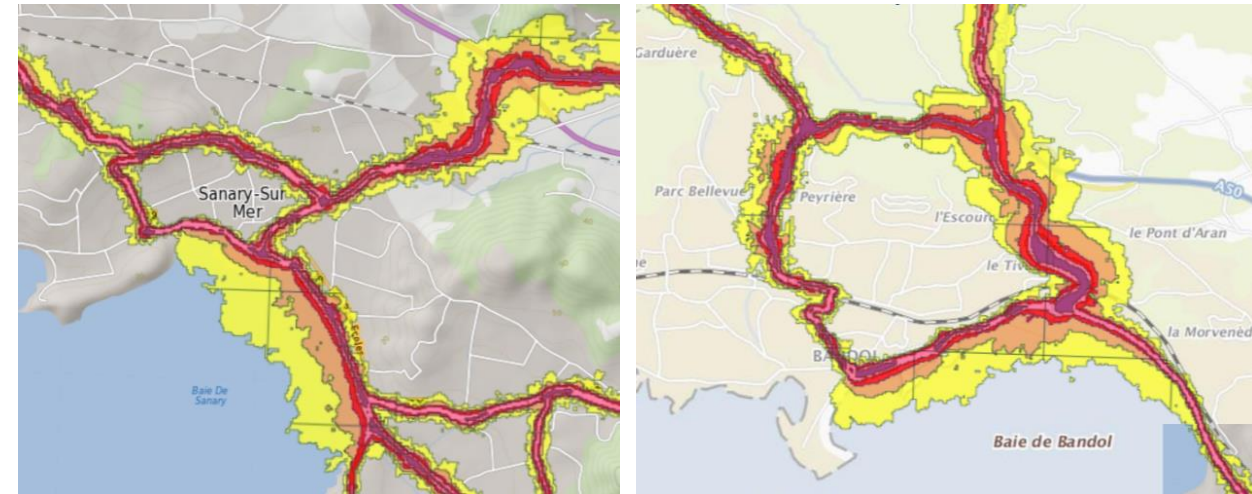
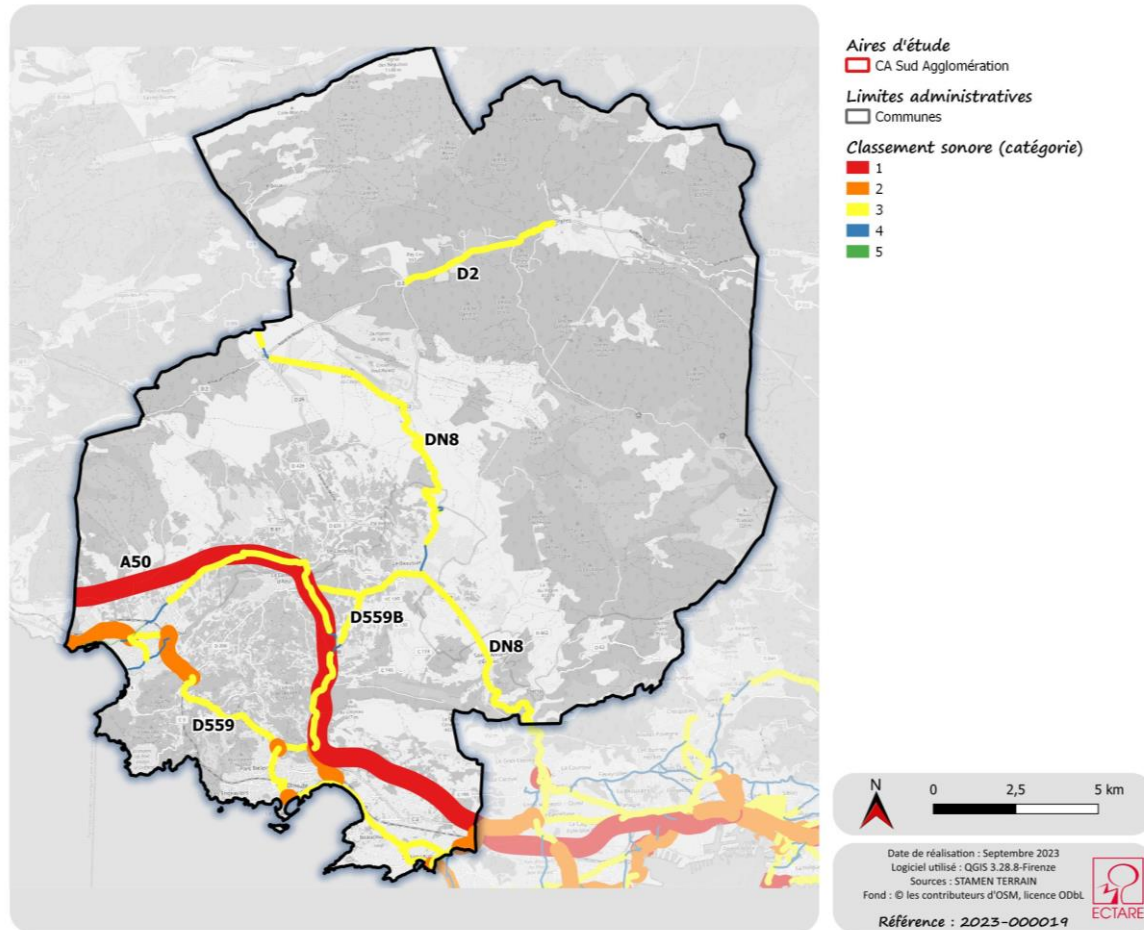


L'évaluation environnementale

Des enjeux environnementaux directement liés à la mobilité



Nuisances sonores



Exposition sonore de Sanary-sur-Mer (à droite) et Bandol (à gauche) (source : DDTM 83)

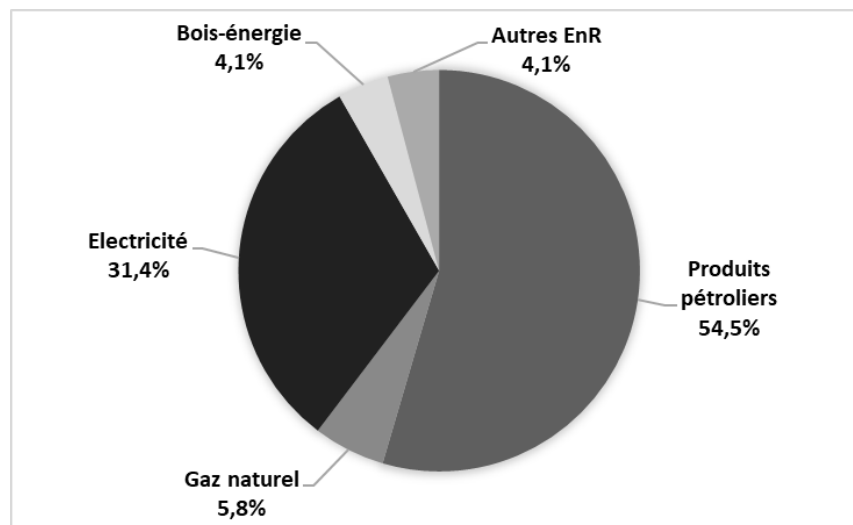
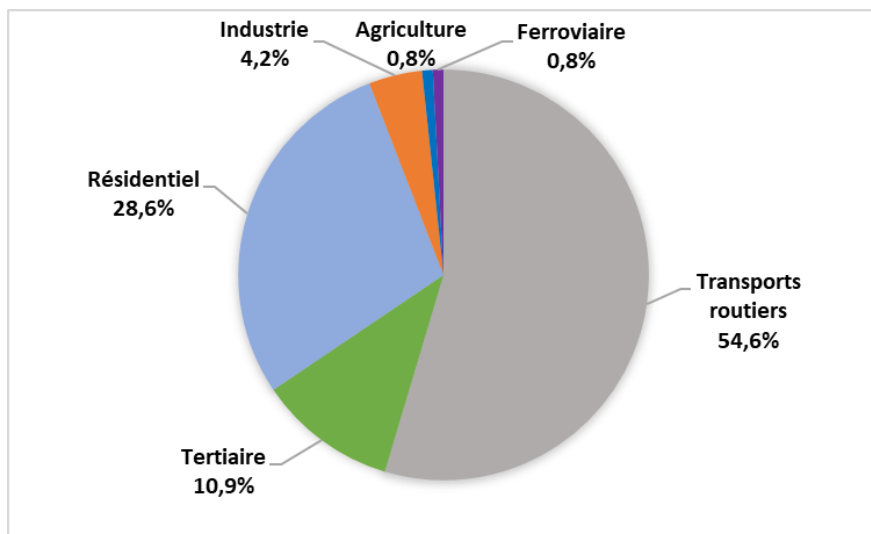
De nombreux bâtiments limitrophes à l'A50 classée en points noirs de bruit, notamment au niveau de Sanary-sur-Mer et de La Cadière d'Azur

L'évaluation environnementale

Des enjeux environnementaux directement liés à la mobilité



Consommations d'énergie



Secteurs consommateurs d'énergie finale et sources d'énergie du territoire en 2019 (données : AtmoSud)

121 GWh d'énergie renouvelable produits en 2020 (solaire et biomasse)

En 2022, la production d'électricité d'origine renouvelable a représenté 15,7 % de la consommation finale du territoire (19,3 % pour la France en 2021)

1 384 GWh consommées en 2019, soit 22,1 MWh/hab. (19,8 MWh/hab. à l'échelle de la région)

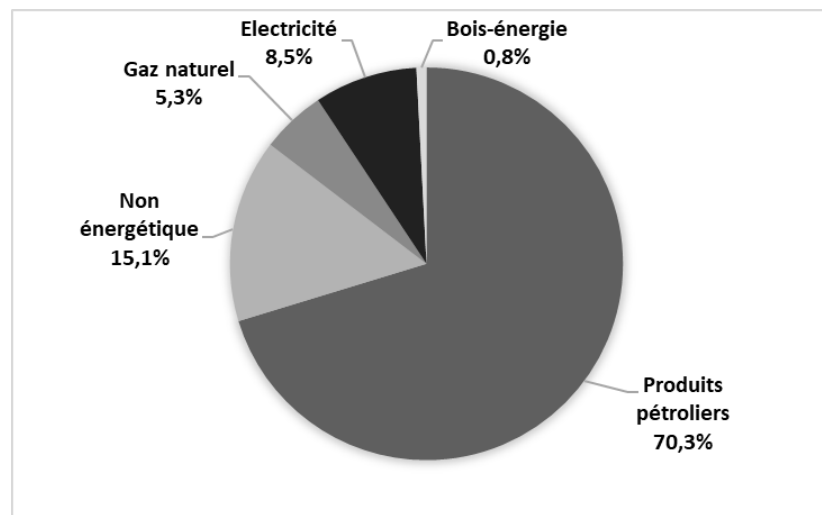
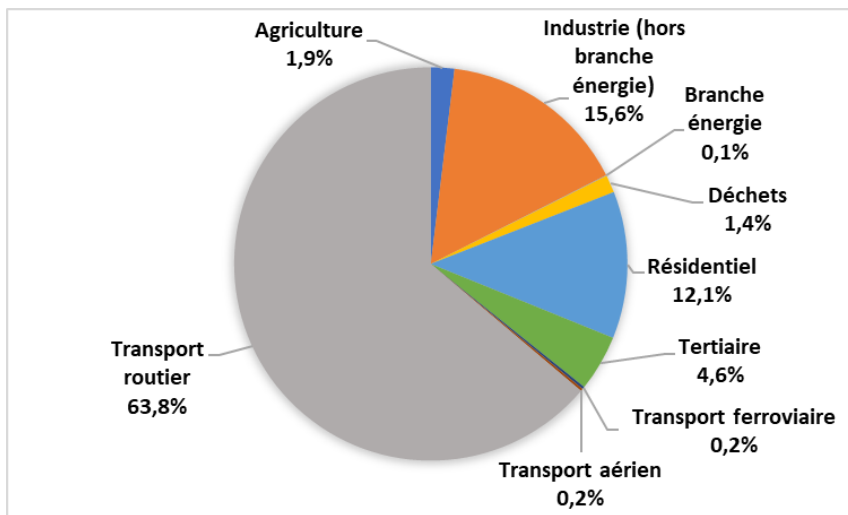
Relativement stable entre 2007 et 2019

L'évaluation environnementale

Des enjeux environnementaux directement liés à la mobilité

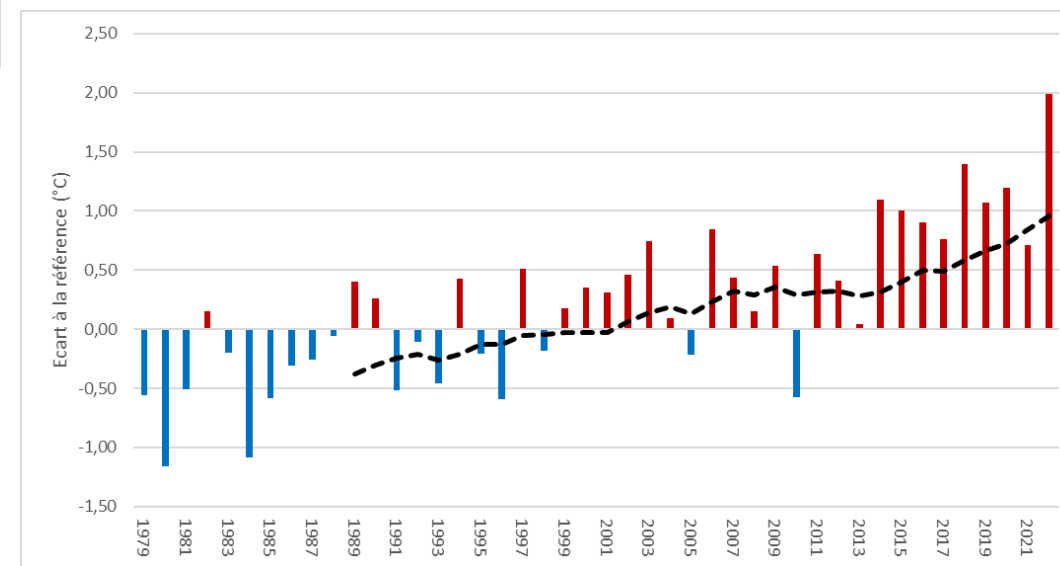


Emissions de polluants atmosphériques et de GES



Secteurs et sources d'émissions de GES dans le territoire en 2019 (données : AtmoSud)

+1,5 °C observé entre 1960 et 2010 sur la Côte d'Azur



Evolution des températures entre 1979 et 2022 par rapport à la normale 1981-2010 (source : données ERA5, station WS 2685)

291 kteq.CO₂ émis en 2019, soit 4,8 teq.CO₂/hab. (6,4 teq.CO₂/hab. à l'échelle de la région)

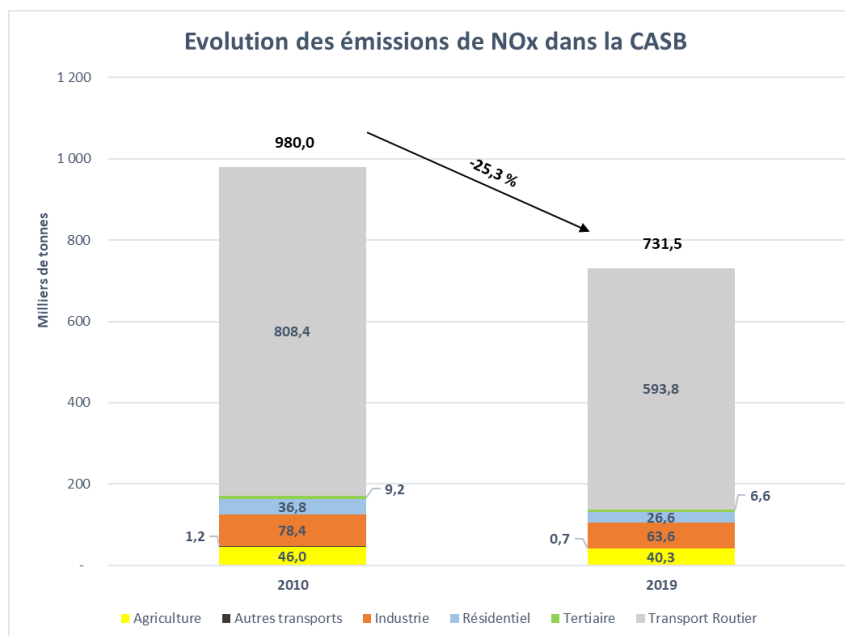
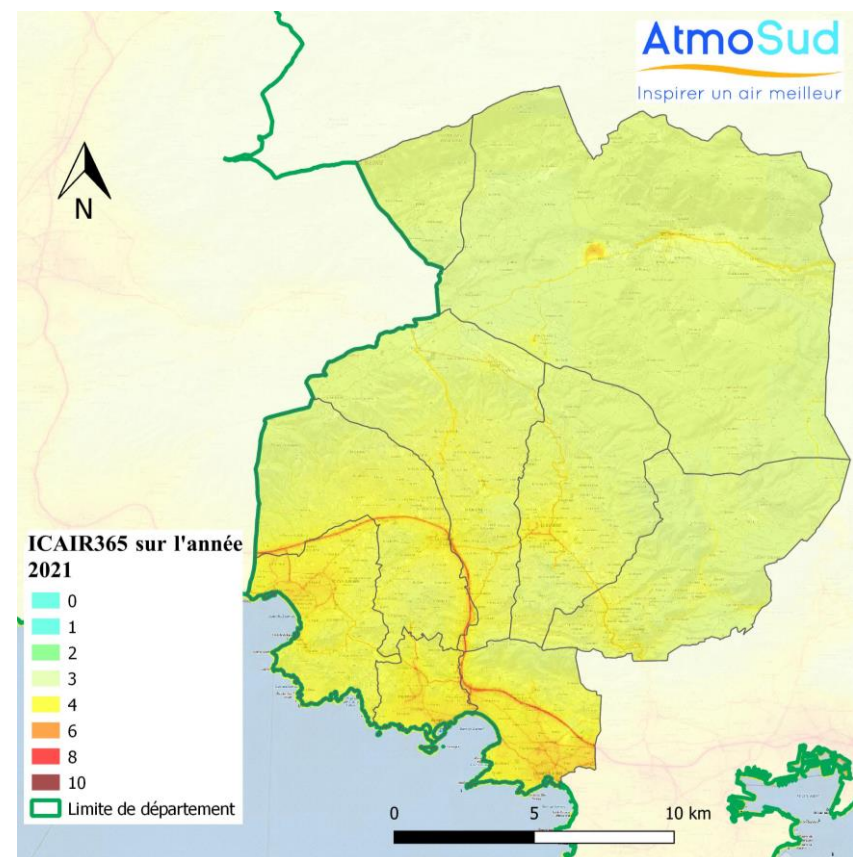
En baisse depuis 2007 (-10 %), mais tend à se stabiliser depuis 2014

L'évaluation environnementale

Des enjeux environnementaux directement liés à la mobilité



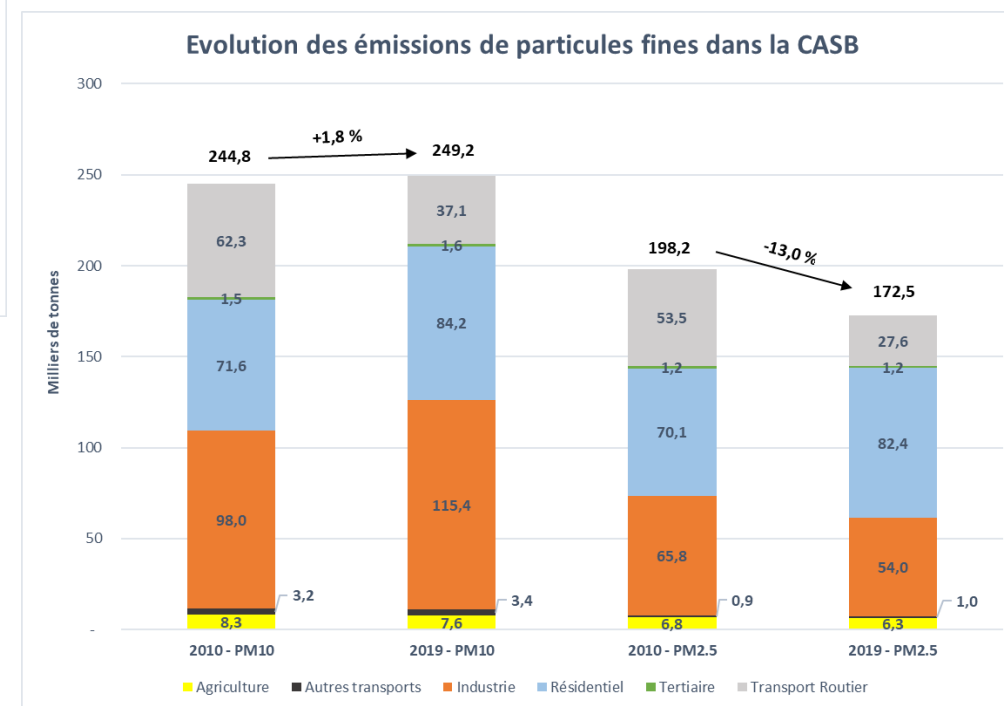
Emissions de polluants atmosphériques et de GES



Gaz irritant pour les bronches favorisant les infections pulmonaires chez les enfants, et augmentant la fréquence et la gravité des crises chez les asthmatiques.

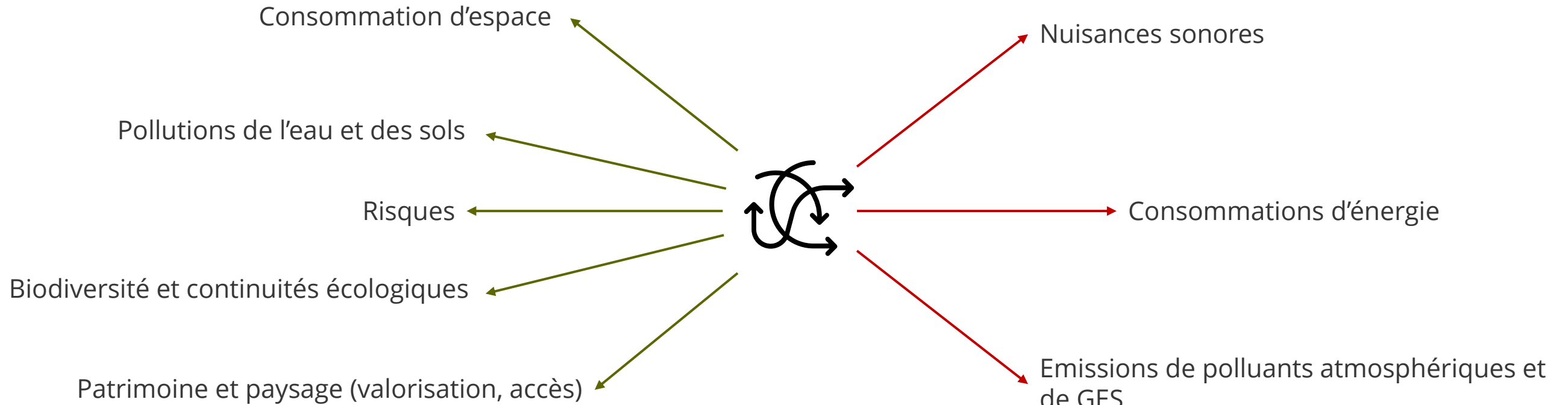
Participe au phénomène des pluies acides

Provoquent une altération de la santé respiratoire et de la santé cardiovasculaire (pour les plus fines)



L'évaluation environnementale

Des enjeux environnementaux liés à la mobilité de façon moins directe



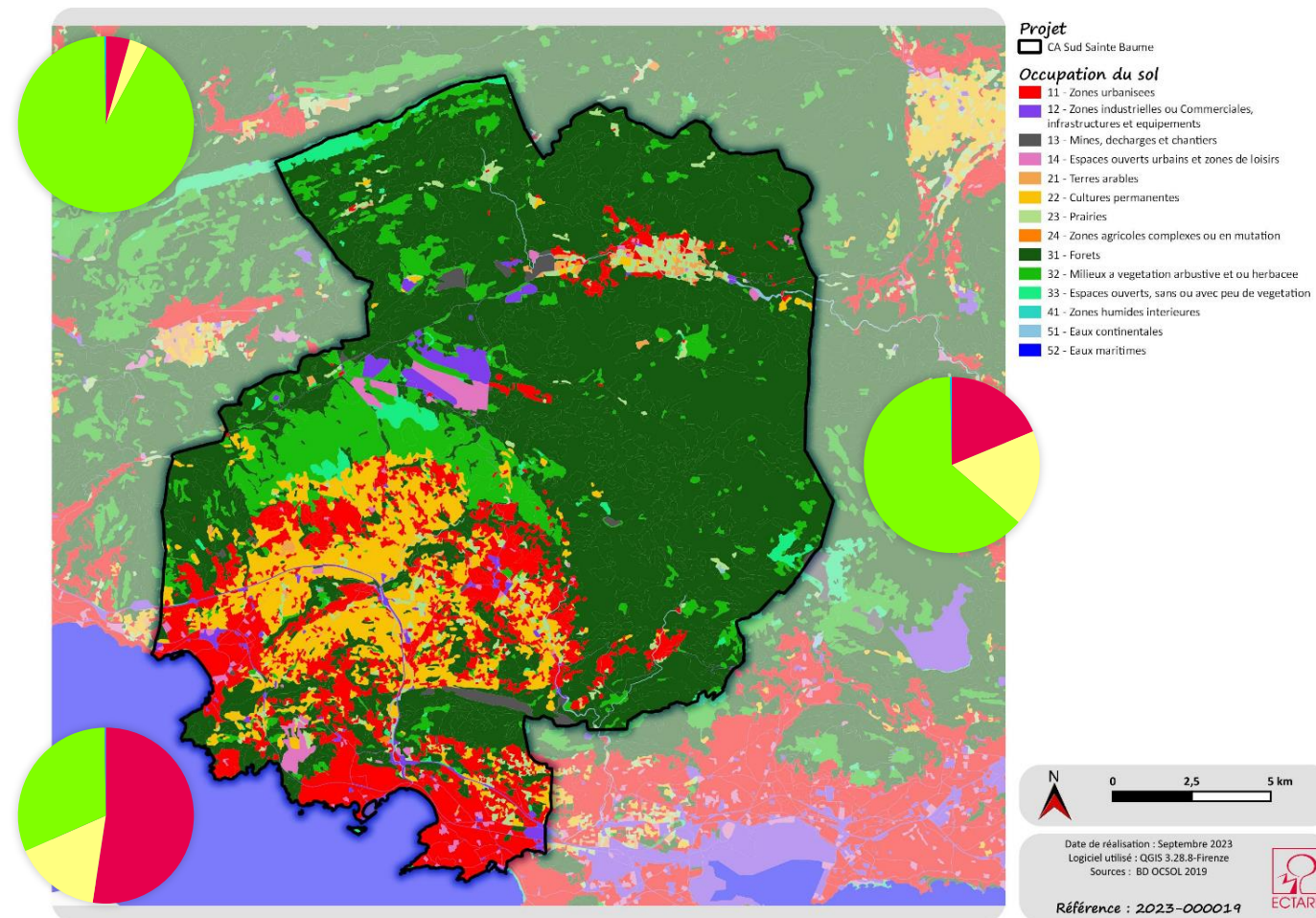
L'évaluation environnementale

Des enjeux environnementaux liés à la mobilité de façon moins directe  Consommation d'espace

Près de 343 ha artificialisés dans le territoire entre 2009 et 2021, soit 1 % de la superficie du territoire (moyenne nationale de 0,5 %)

930 km de routes dans le territoire (BD Topo) pour une surface occupée de 393 ha

Et environ 47 ha de parkings publics (OSM)



Occupation du sol (OCSOL 2019)

L'évaluation environnementale

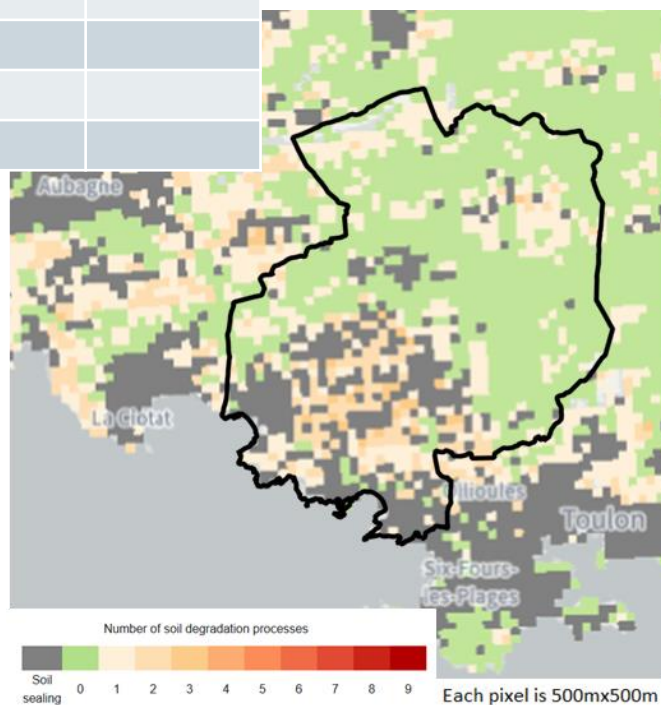
Des enjeux environnementaux liés à la mobilité de façon moins directe Pollution eau et sols

Pressions à l'origine du risque en 2027	FRDR114a	FRDR11527	FRDR11539	FRDC07c
Altération par les activités maritimes				3
Pollutions par les nutriments agricoles			2	
Pollutions par les nutriments urbains et industriels	3	3	3	
Altération de la morphologie	2	2		
Altération de la continuité écologique	3			
Altération du régime hydrologique	3	2		
Prélèvements d'eau	3	2		

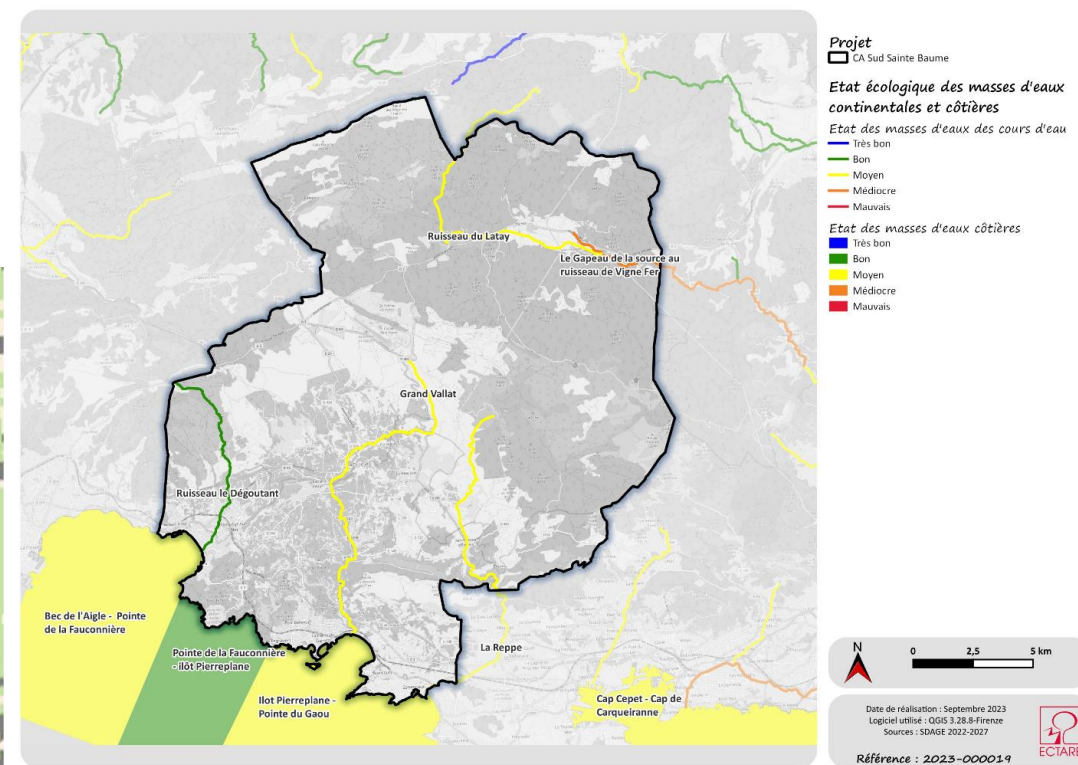
Masses d'eau à risque de ne pas atteindre le bon état d'ici 2027 et pressions à l'origine du risque
 2 : impact moyen, mesurable mais dont l'effet est localisé à l'échelle de la masse d'eau
 3 : impact fort, susceptible de déclasser l'état de la masse d'eau

Imperméabilisation des sols impliquant une dégradation quasi-totale de leurs fonctionnalités

Ruissellements de polluants urbains dont des hydrocarbures



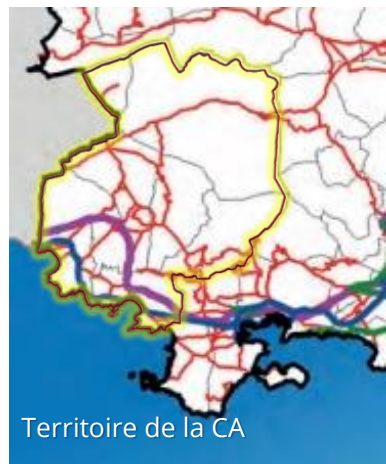
Nombre de processus de dégradation des sols (Observatoire européen des sols, EC-GISCO)



Etat écologique des masses d'eau de surface (AERMC)

L'évaluation environnementale

Des enjeux environnementaux liés à la mobilité de façon moins directe  Risques



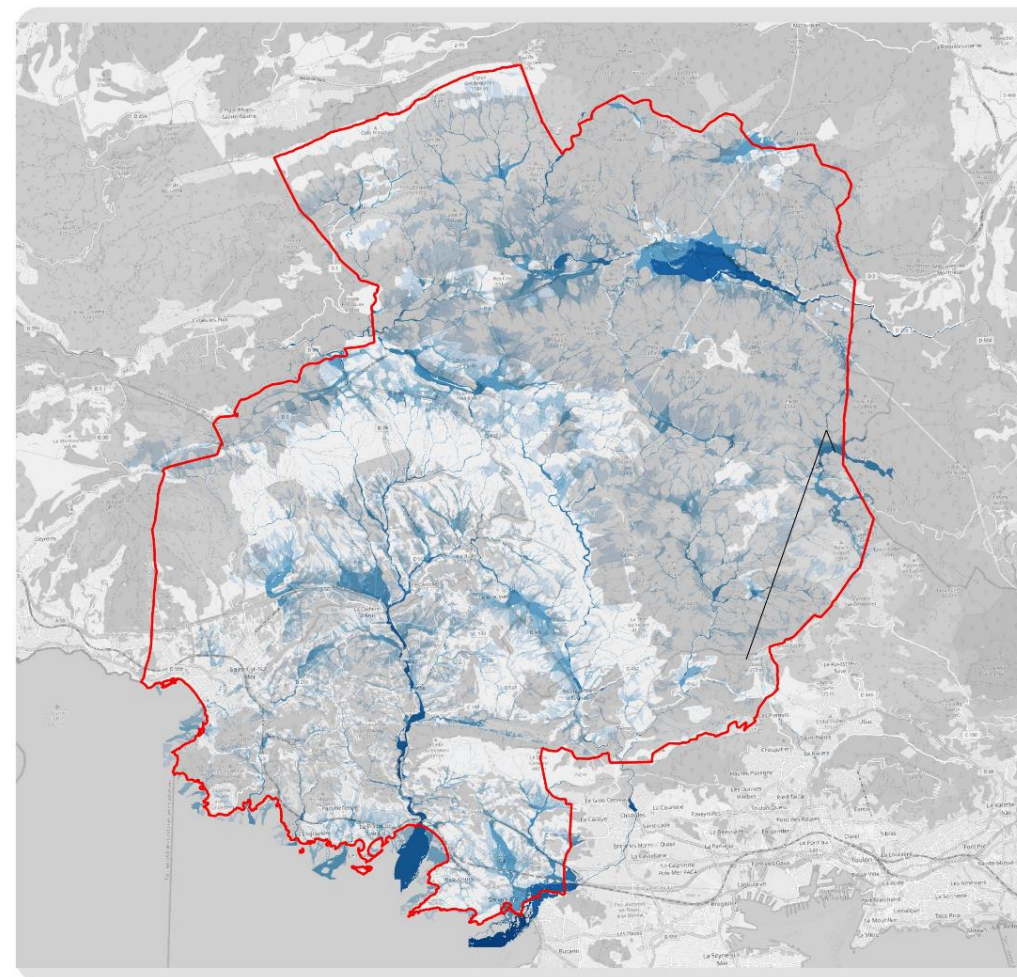
Risque TDM par voie routière et ferroviaire (source : DDRM 83)

Risques d'inondation avec des enjeux liés aux ruissellements et à l'adaptation des réseaux

Risques de feu de forêts : incivilités et coupures de feu

Risques de mouvements de terrain : impacts sur les réseaux de transport

Risques TMD : pollutions et risques pour les populations voisines des réseaux



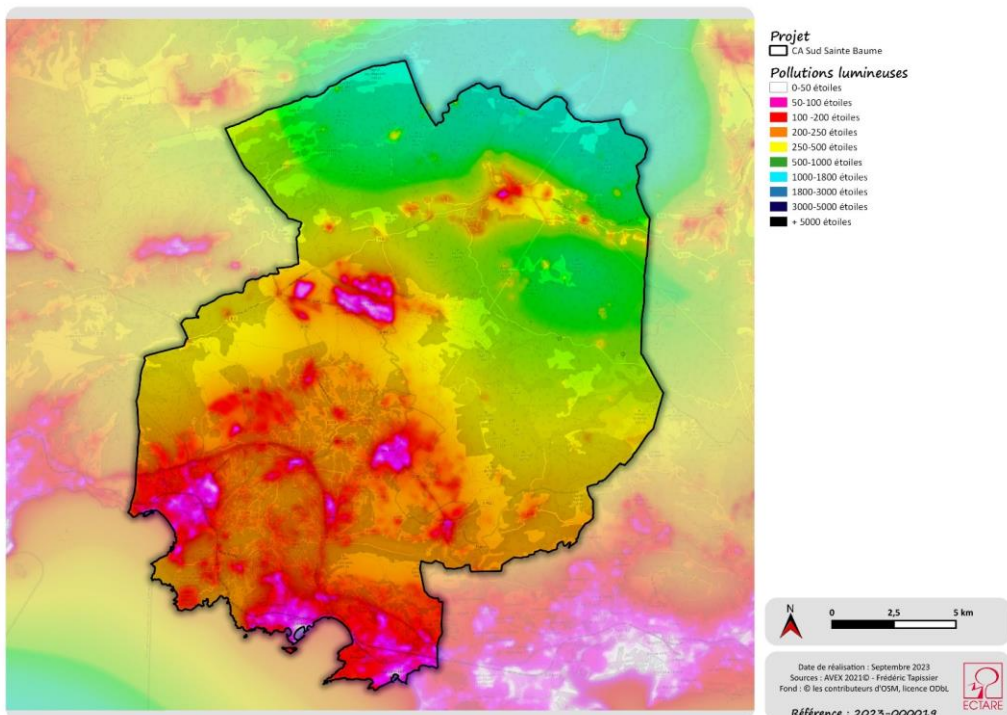
Ruissellements modélisés dans le territoire (données : CEREMA)

L'évaluation environnementale

Des enjeux environnementaux liés à la mobilité de façon moins directe



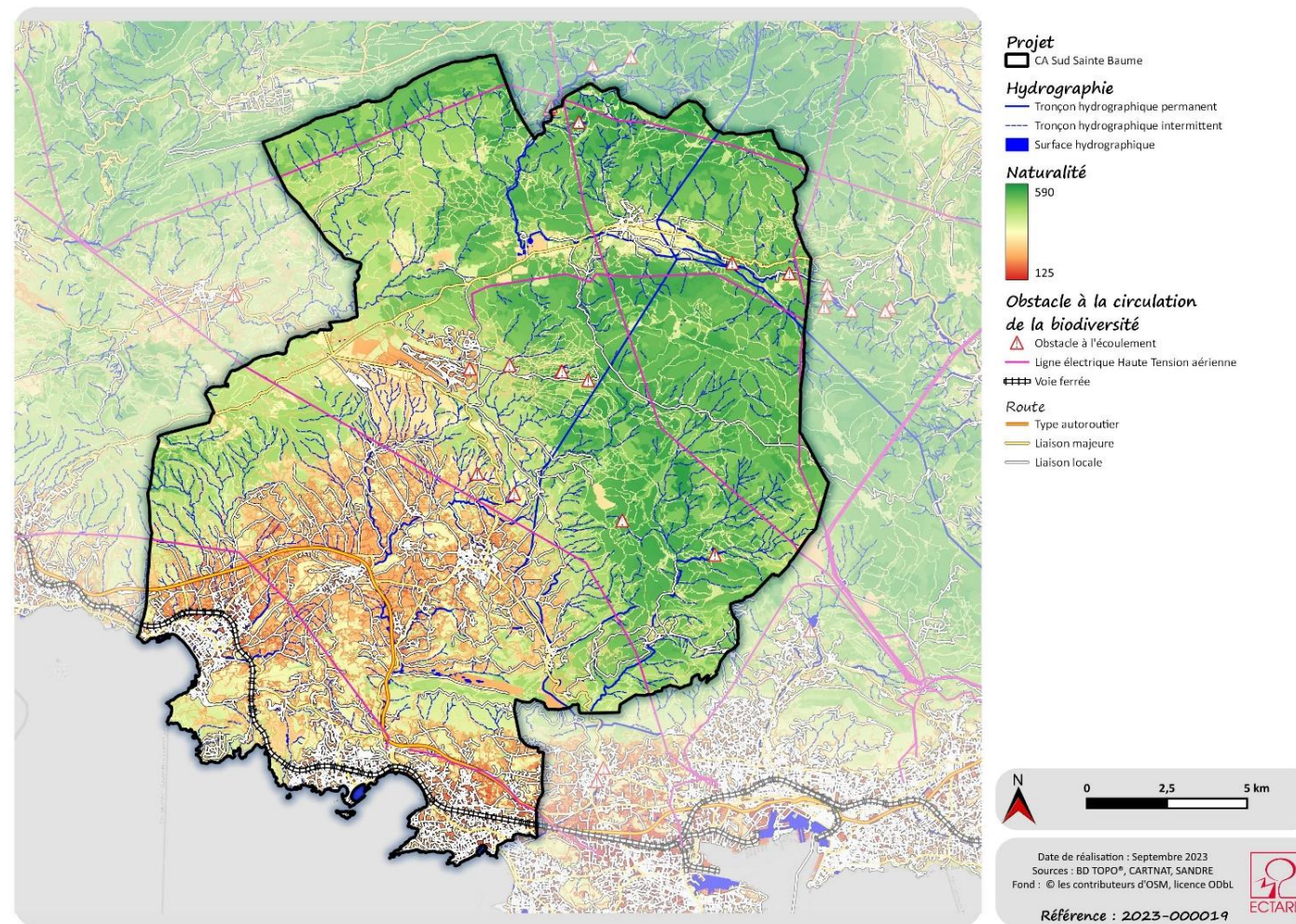
Biodiversité et continuités écologiques



Pollutions lumineuses présentes sur le territoire

Des zonages spécifiques (Natura 2000, ZNIEFF, ENS, zones humides, APPB, etc.)

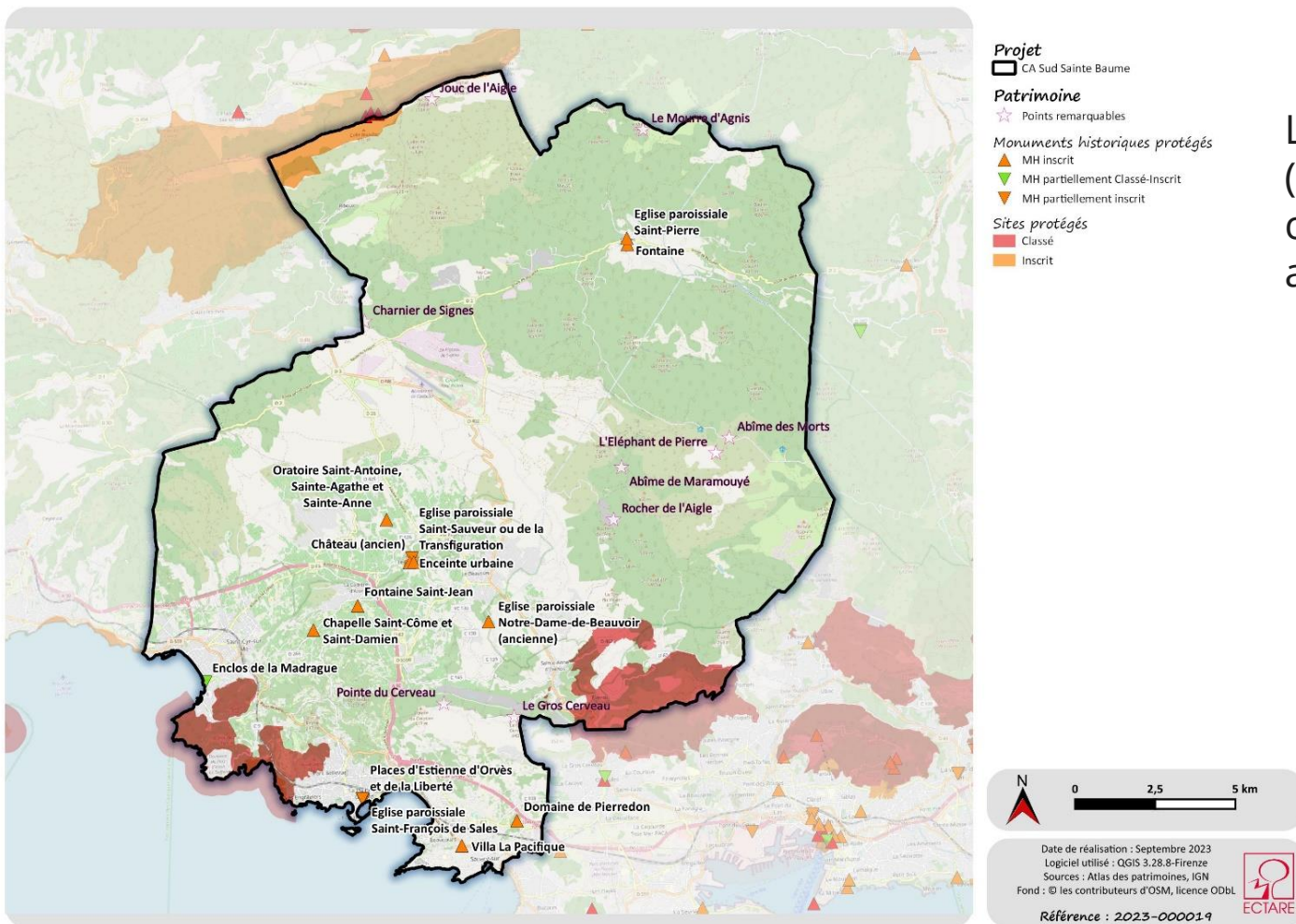
Des enjeux indirects pour la biodiversité (pollutions, bruit, éclairages, etc.)



Naturalité du territoire (CATNAT) avec les obstacles aux continuités écologiques

L'évaluation environnementale

Des enjeux environnementaux liés à la mobilité de façon moins directe  Patrimoine et paysage



Patrimoine culturel présent sur le territoire

L'IGN recense notamment **28 points remarquables** liés au relief (Mont Caume, Cap Gros, Pointe Grenier, Île Rousse, etc.). La charte du PNR identifie également **6 cônes de vue** à préserver ainsi qu'une **route pittoresque** :

- 2 sur l'A50 à la Cadière en direction du Castellet et en direction de la Sainte-Baume ;
- sur la RD26 au niveau du hameau du Brûlat près du Castellet vers la Sainte-Baume ;
- de Notre Dame du Beausset vers le plateau de Siou Blanc ;
- sur la DN8, entre le Beausset et Sainte-Anne d'Evenos ;
- du Fort de Pipaudon vers la plaine du Beausset ;
- la RD602 à Riboux.

L'évaluation environnementale

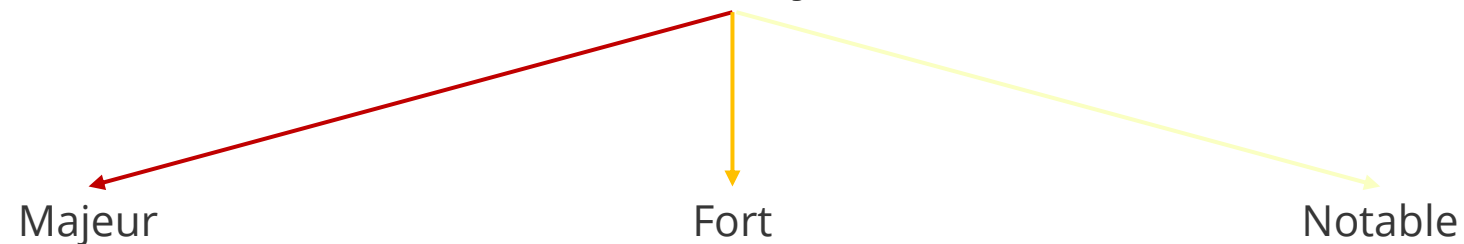
Hiérarchisation des enjeux environnementaux

Des enjeux environnementaux présentés sous deux formes : littérale et cartographiée

Des **enjeux littéraux** qui serviront à l'évaluation environnementale du PdM, par croisement avec ses orientations et actions.

Des **enjeux cartographiés** qui permettent de territorialiser les sensibilités du territoire et de mettre en place la démarche itérative.

Une hiérarchisation des enjeux en trois niveaux

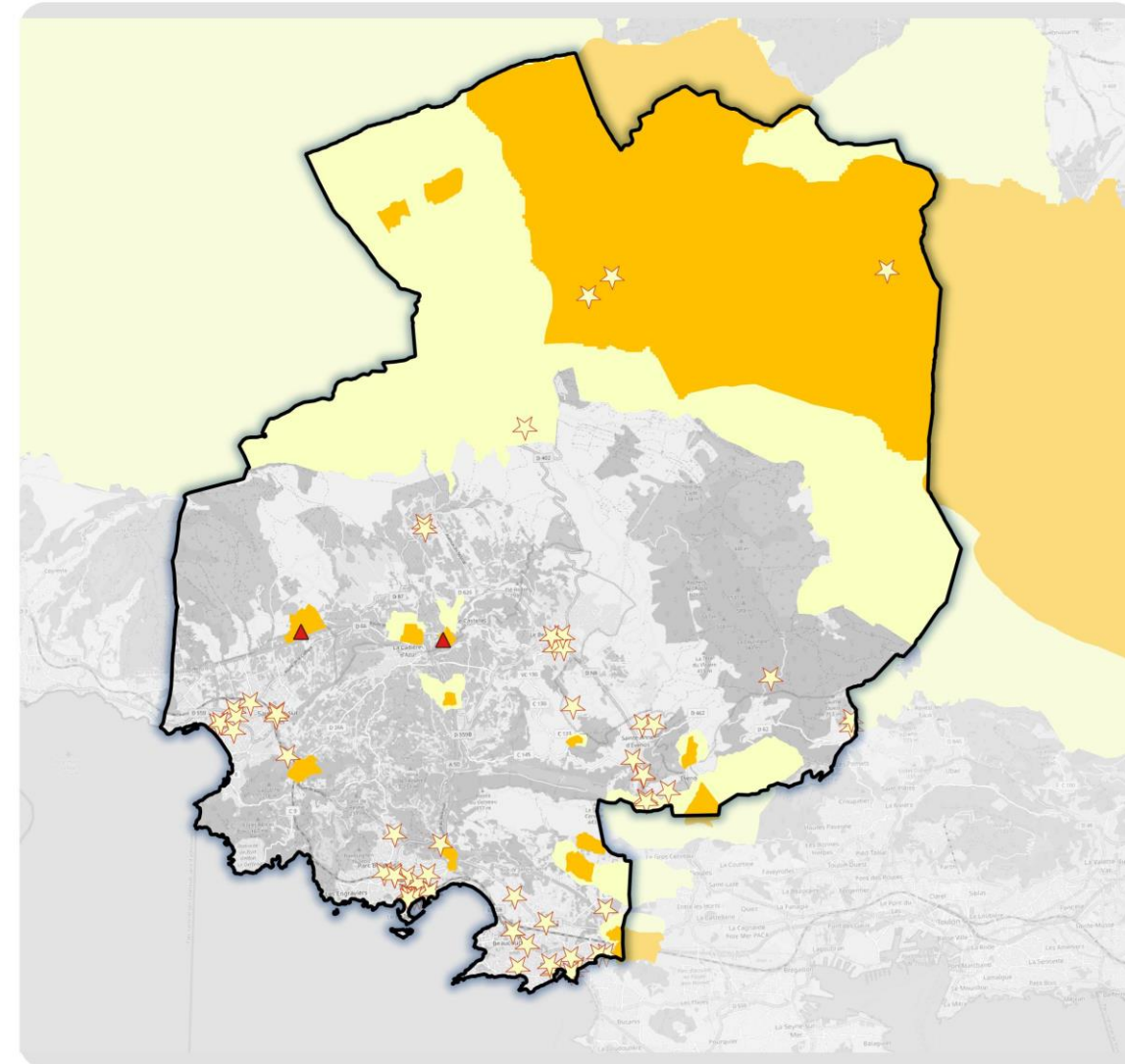


Hiérarchisation établie sur la base de la combinaison entre les sensibilités du territoire ou l'état actuel de l'enjeu, les tendances et les leviers d'action du futur plan de mobilité

L'évaluation environnementale

Pollutions des sols et eau

Sols et usages		Hierarchisation
La diminution de la consommation d'espace agricole et naturel		Enjeu majeur
La réduction des processus de dégradation des sols et la conservation des sols en bon état		Enjeu fort
Enjeux localisés		
Majeur	Fort	Notable
		Secteurs d'information sur les sols
		Sites CASIAS



Pollutions des sols et eau

- CA Sud Sainte Baume
- Hierarchie des enjeux**
- Majeur
- Fort
- Notable
- CASIAS
- Captages d'eau potable prioritaires du SDAGE



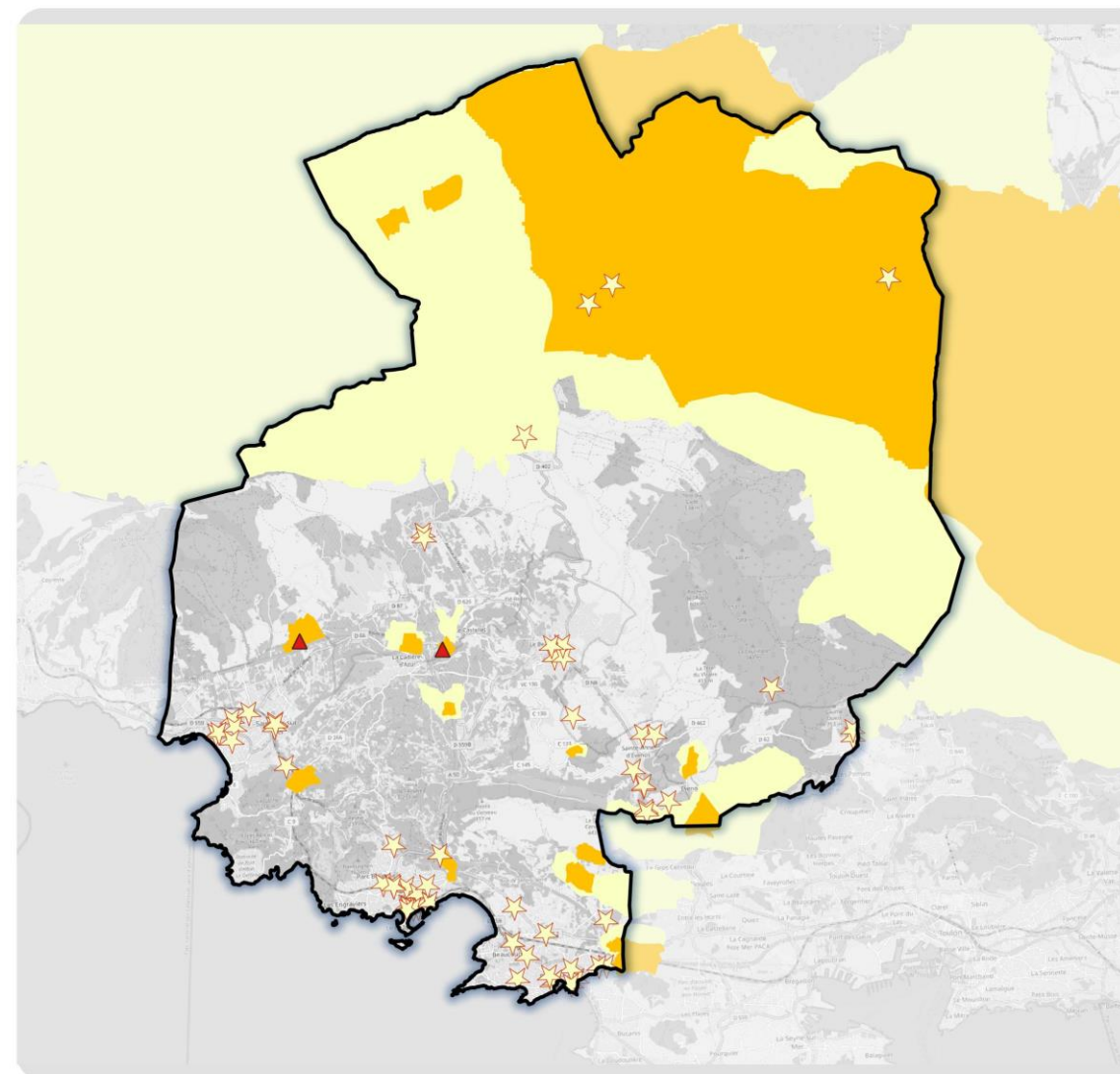
Date de réalisation : Décembre 2023
 Sources : ARS, Georisques, SDAGE Rhône-Méditerranée
 Fond : © les contributeurs d'OSM, licence ODbL
 Référence : 2023-000019



L'évaluation environnementale

Pollutions des sols et eau

Eaux superficielles et souterraines		Hierarchisation
L'intégration de la vulnérabilité des masses d'eau souterraine aux pollutions de surface et aux aléas climatiques		Enjeu majeur
La prise en compte des milieux aquatiques pour éviter toute dégradation des masses d'eau		Enjeu majeur
La prise en compte des pollutions liées aux ruissellements		Enjeu fort
La préservation des captages d'eau potable, en particulier ceux identifiés comme prioritaires par le SDAGE		Enjeu majeur
La bonne gestion des impacts de la population saisonnière sur l'eau (quantité, qualité)		Enjeu notable
Enjeux localisés		
Majeur	Fort	Notable
Périmètre de protection de captage immédiat	Périmètre de protection de captage rapproché	Périmètre de protection de captage éloigné
Schématique	AAC des captages prioritaires	Ressources stratégiques du SDAGE
Captage prioritaire du SDAGE		



Pollutions des sols et eau

- CA Sud Sainte Baume
- Hierarchie des enjeux
 - Majeur
 - Fort
 - Notable
- CASIAS
- Captages d'eau potable prioritaires du SDAGE

N
 0 2,5 5 km

Date de réalisation : Décembre 2023
 Sources : ARS, Georisques, SDAGE Rhône-Méditerranée
 Fond : © les contributeurs d'OSM, licence ODbL
 Référence : 2023-000019

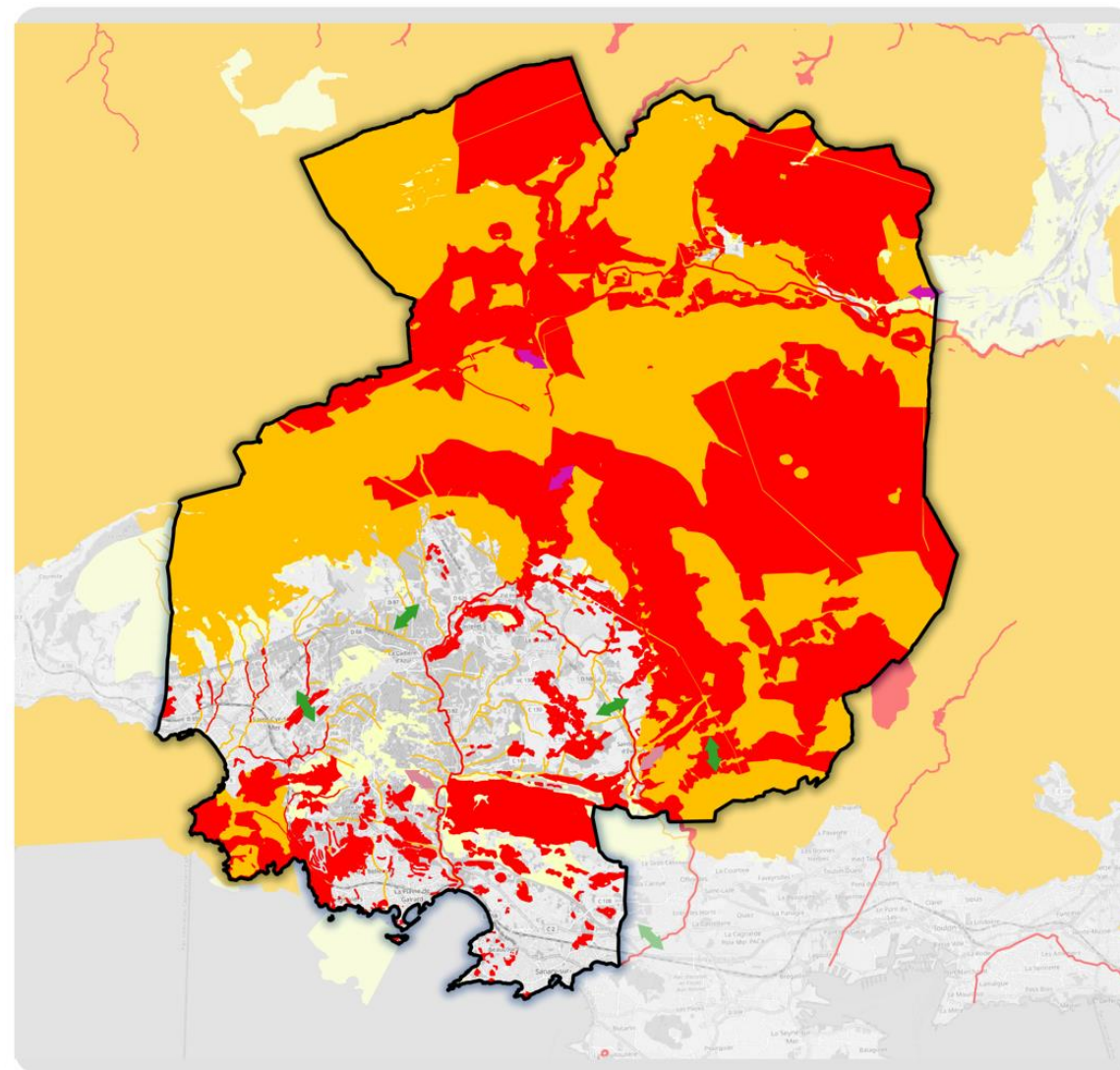
L'évaluation environnementale

Patrimoine naturel

Patrimoine naturel	Hierarchisation
La conservation et la restauration des corridors écologiques et réservoirs de biodiversité (y compris de la trame noire)	Enjeu majeur
La diminution des impacts des moyens de transport sur la biodiversité et les milieux naturels, y compris sur le littoral	Enjeu majeur
L'amélioration de la connaissance des zones humides et de leur préservation	Enjeu majeur

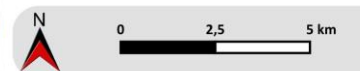
Enjeux localisés

Majeur	Fort	Notable
Arrêtés de protection de biotope	Réservoirs de biodiversité du PNR	ZNIEFF de type II
Zones humides de l'inventaire départemental	Foyers biologiques majeurs du PNR	Forêts anciennes
Abords des réservoirs biologiques du SDAGE	ZSC (Natura 2000)	
Espaces boisés classés	ZNIEFF de type I	
	Espaces naturels sensibles (ENS)	Schématique
	Domaines vitaux de l'Aigle de Bonelli	<i>Corridors à préserver ou à restaurer du SCoT</i>
	Abords des autres cours d'eau (10 m)	<i>Coupures agro-naturelles du SCoT</i>



Patrimoine naturel

- CA Sud Sainte Baume
- Hierarchie des enjeux**
- Majeur
- Fort
- Notable
- Corridors à préserver du SCoT
- Corridors à restaurer du SCoT
- Coupures agro-naturelles du SCoT



Date de réalisation : Décembre 2023
 Sources : INPI, BD TOPO®, AVEX 2021®
 Fond : © les contributeurs d'OSM, licence ODbL
 Référence : 2023-000019



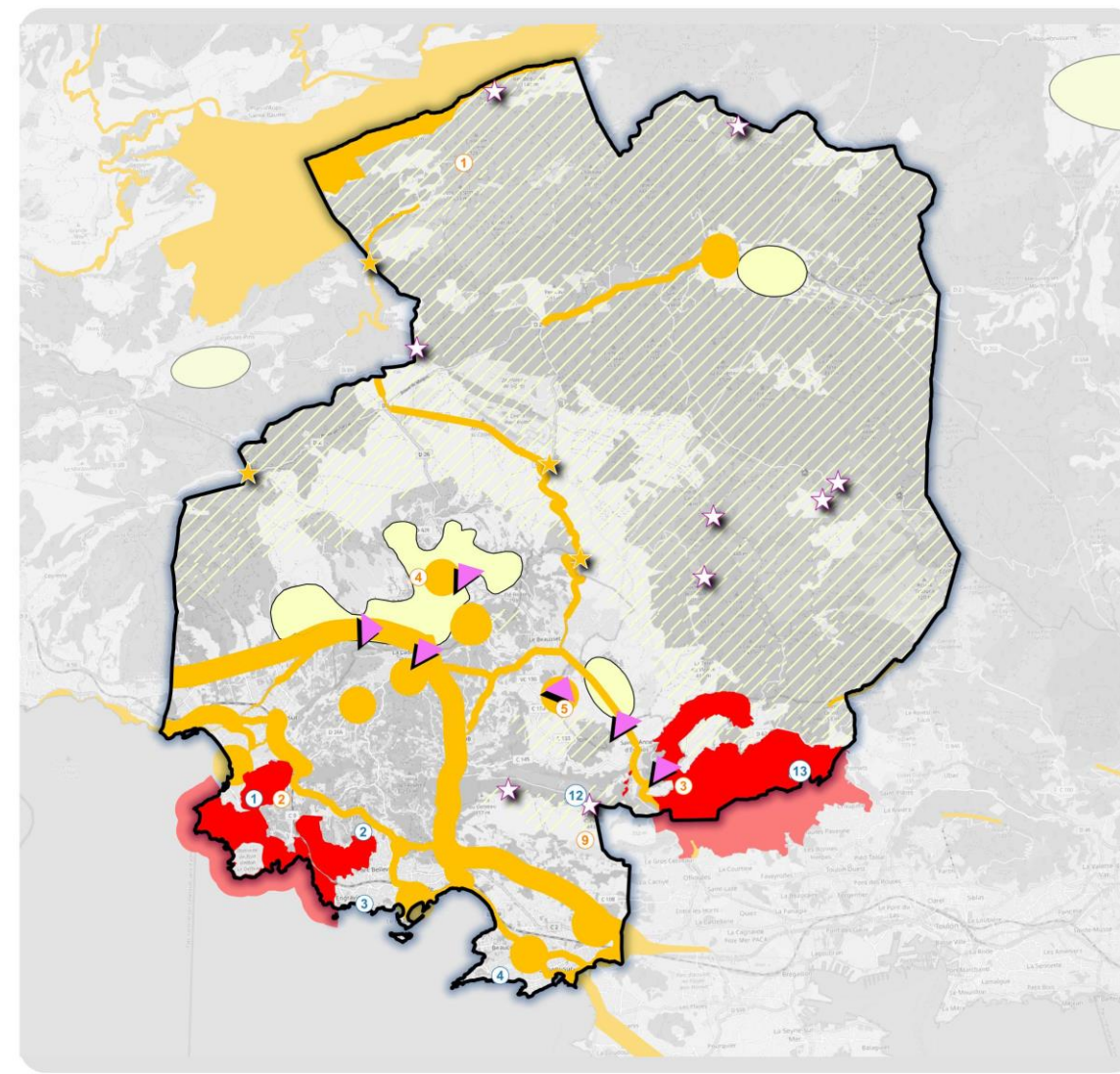
L'évaluation environnementale

Cadre de vie

Paysage et patrimoine culturel	Hiérarchisation
La maîtrise des impacts des infrastructures de transport sur les grands paysages du territoire	Enjeu majeur
Le développement et la promotion des modes alternatifs de déplacement entre les sites touristiques	Enjeu majeur
La préservation des éléments patrimoniaux du territoire	Enjeu fort

Enjeux localisés

Majeur	Fort	Notable
Sites classés	Monuments historiques et leur abord	Paysages agricoles sensibles du PNR
	Sites inscrits	
	Route pittoresque du PNR	Schématique
	Portes « physiques » et « sensibles » du PNR	Points remarquables liés au relief
		Cônes de vue à préserver du PNR
		Espaces littoraux à protéger du SCoT
		Espaces agro-naturels constituant des sites d'intérêt paysager du SCoT



Cadre de vie

- CA Sud Sainte Baume
- Hiérarchie des enjeux
 - Majeur
 - Fort
 - Notable
- Cônes de vue du PNR
- Portes du PNR
- Points remarquables liés au relief
- Routes pittoresques du PNR
- Secteur de bonne qualité de l'air globale
- Paysages agricoles sensibles
- Espaces agro-naturels du SCoT
- Espaces littoraux du SCoT

N°	Espaces agro-naturels du SCoT
1	Le versant sud du corps principal du massif de la Sainte Baume
2	Les vignes et collines du massif de Port d'Alon
3	Les gorges d'Ollioules, le vallon du Destel, la Barre des Aiguilles dans le vallon du Cimai et les Grès de Ste Anne d'Evenos
4	Les vignes du Castellet
5	Les terrasses du clip du Beausset et du val d'Aren
9	Le massif du Gros Cerveau, ses forts et son piémont agricole

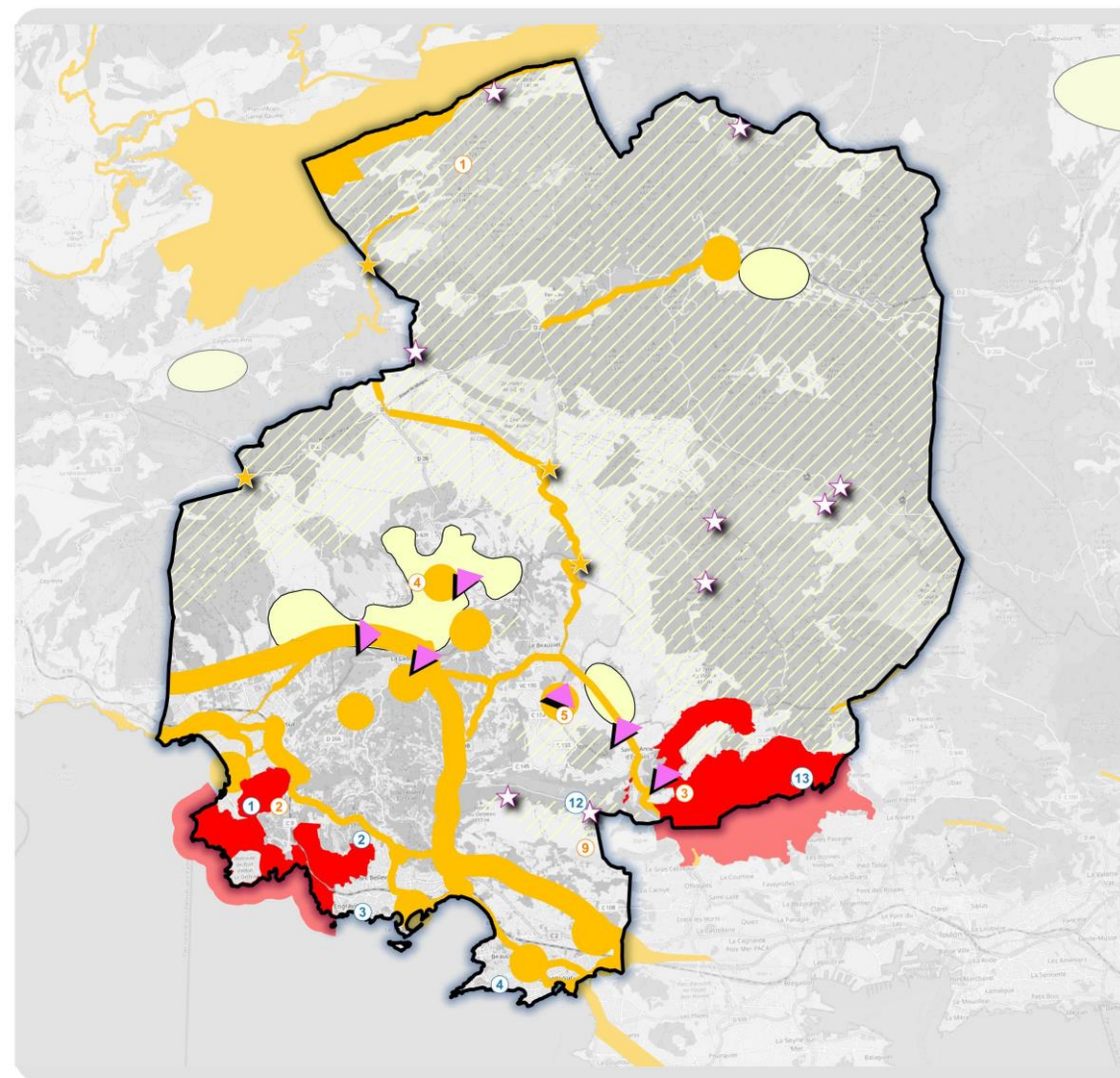
N°	Espaces littoraux du SCoT
1	L'ensemble des espaces naturels inclus dans le site classé du Port d'Alon
2	Les espaces naturels et agricoles de la Garduère au nord-est du site classé du Port d'Alon
3	L'île Rousse, les parties naturelles du linéaire côtier entre le port du vallon des Graviers et la pointe Encanet à Bandol et l'espace boisé au sud de l'île de Bendor
4	Les falaises et la pointe de la Cride, le Parc Victorin Blanc et la corniche des Roches Rouges
12	Les espaces naturels non bâtis du corps principal du massif du Gros Cerveau

Date de réalisation : Décembre 2023
 Sources : SCoT Provence Méditerranée, Atlas des patrimoines, AtmoSud
 Fond : © les contributeurs d'OSM, licence ODbL
 Référence : 2023-000019

L'évaluation environnementale

Cadre de vie

Santé humaine et nuisances		Hiérarchisation
La diminution des émissions de polluants atmosphériques au niveau des transports		Enjeu majeur
L'amélioration de la qualité de l'air du territoire, en particulier dans sa partie sud		Enjeu majeur
La diminution des nuisances sonores liées aux transports		Enjeu fort
La préservation des zones calmes, notamment urbaines ou à proximité des zones urbaines		Enjeu fort
La prise en compte des déchets et besoins en matériaux dans les aménagements envisagés, notamment ceux du BTP		Enjeu fort
Enjeux localisés		
Majeur	Fort	Notable
	Classement sonore des voies	Secteurs à bonne qualité de l'air (ICAIR365)



Cadre de vie

- CA Sud Sainte Baume
- Hiérarchie des enjeux
 - Majeur
 - Fort
 - Notable
- Cônes de vue du PNR
- Portes du PNR
- Points remarquables liés au relief
- Routes pittoresques du PNR
- Secteur de bonne qualité de l'air globale
- Paysages agricoles sensibles
- Espaces agro-naturels du SCOT
- Espaces littoraux du SCOT

N°	Espaces agro-naturels du SCoT
1	Le versant sud du corps principal du massif de la Sainte Baume
2	Les vignes et collines du massif de Port d'Alon
3	Les gorges d'Ollioules, le vallon du Destel, la Barre des Aiguilles dans le vallon du Cimai et les Grès de Ste Anne d'Evenos
4	Les vignes du Castellet
5	Les terrasses du clip du Beausset et du val d'Aren
9	Le massif du Gros Cerveau, ses forts et son piémont agricole

N°	Espaces littoraux du SCoT
1	L'ensemble des espaces naturels inclus dans le site classé du Port d'Alon
2	Les espaces naturels et agricoles de la Garduère au nord-est du site classé du Port d'Alon
3	L'île Rousse, les parties naturelles du linéaire côtier entre le port du vallon des Graviers et la pointe Encanet à Bandol et l'espace boisé au sud de l'île de Bendor
4	Les falaises et la pointe de la Cride, le Parc Victorin Blanc et la corniche des Roches Rouges
12	Les espaces naturels non bâtis du corps principal du massif du Gros Cerveau

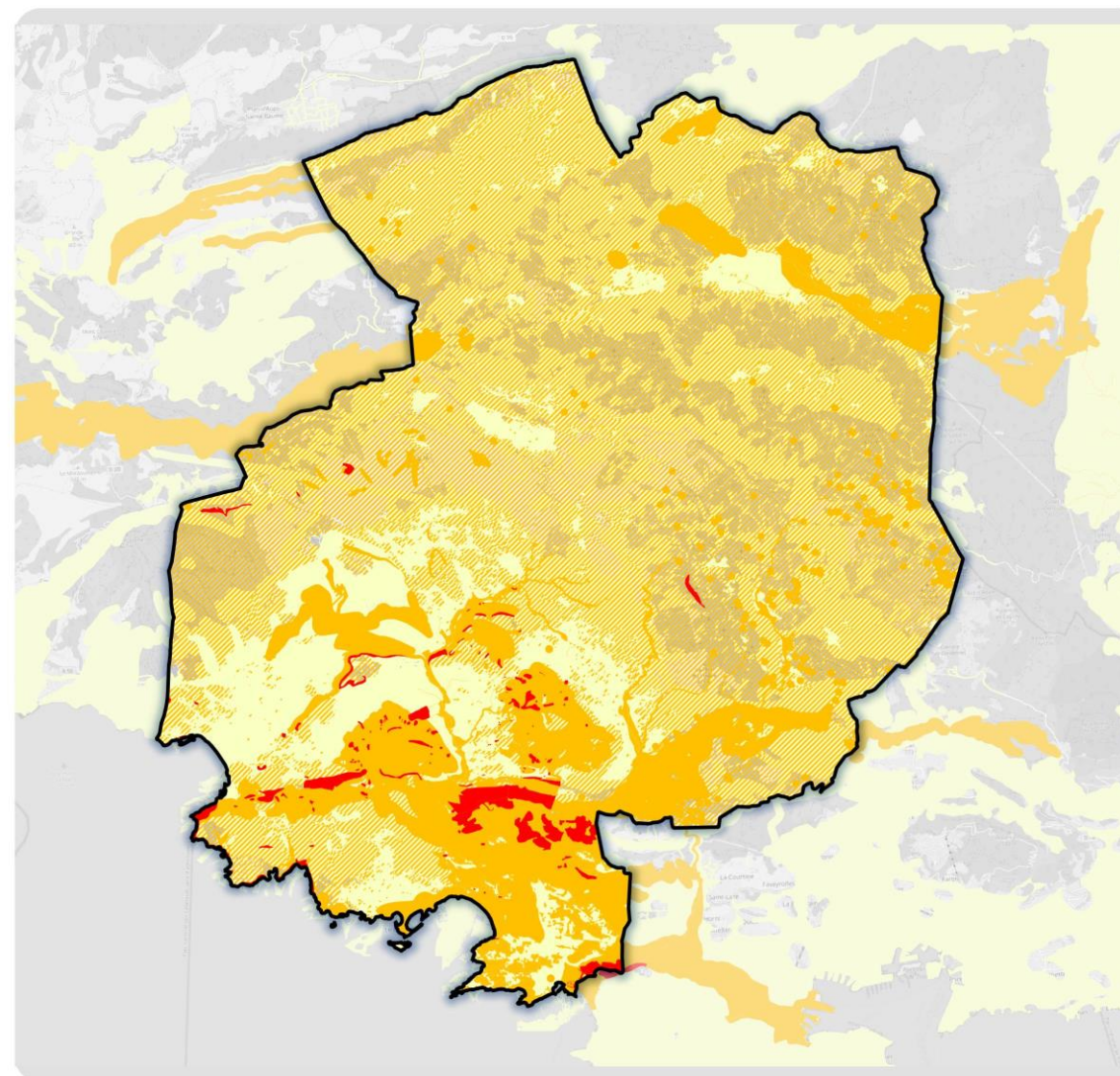
0 2,5 5 km

Date de réalisation : Décembre 2023
 Sources : SCOT Provence Méditerranée, Atlas des patrimoines, AtmoSud
 Fond : © les contributeurs d'OSM, licence ODbL
 Référence : 2023-000019

L'évaluation environnementale

Risques

Risques naturels et technologiques		Hiérarchisation
La prévention des risques feu de forêt au travers des transports		Enjeu majeur
L'adaptation des réseaux aux risques d'inondation (vulnérabilité et résilience), y compris aux ruissellements		Enjeu majeur
La maîtrise du risque lié aux transports de matières dangereuses		Enjeu notable
La diminution de la vulnérabilité du réseau aux autres risques		Enjeu fort
Enjeux localisés		
Majeur	Fort	Notable
Zones rouges des PPRn	Zones bleues des PPRn	Zones de ruissellement
	Zones inondables (AZI) au niveau des cours d'eau non inclus dans un PPRi	Zones d'aléa moyen ou faible de retrait-gonflement des argiles
	Zones d'aléa fort de retrait-gonflement des argiles	Autre aléa feu de forêt
	Cavités souterraines (tampon 50 m)	Abords des axes concernés par les risques TMD (10 m)
	Zones d'aléa feu de forêt très fort ou fort	Abords des ICPE (50 m ou 100 m pour SEVESO)
	Zones de risque minier	



Risques naturels et technologiques

CA Sud Sainte Baume

Hiérarchie des enjeux

Majeur

Fort

Notable

Risque feu de forêt



0 2,5 5 km

Date de réalisation : Décembre 2023

Sources : Georisques

Fond : © les contributeurs d'OSM, licence ODbL

Référence : 2023-000019



L'évaluation environnementale

Climat et énergie

Climat et énergie	Hiérarchisation
L'adaptation des modes de déplacement au changement climatique	Enjeu majeur
La diminution des émissions de GES liées aux transports	Enjeu majeur
La préservation des puits de carbone	Enjeu fort
La réduction des besoins énergétiques pour les déplacements	Enjeu majeur
La réduction de la consommation d'énergies fossiles	Enjeu majeur
Le développement de la production d'énergie renouvelable locale	Enjeu notable

La Provence, territoire d'excellence !

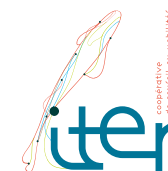


Merci !

Jean Jacques ROBIN - Iter
07 84 93 54 30
jeanjacques.robin@iternet.org

Nataliya VELYKANOVA - Autograff
06 26 88 41 32
graphiste@autograff.eu

Grégoire GUDIN - Ectare
07 56 38 68 83
g.gudin@cabinet-ectare.fr



Coopérative de conseil
en mobilités
118 rue Bonnat
31400 Toulouse
www.iternet.org