

Plan de Mobilité

Plan d'actions



autngraft[®]



Version du
22/09/2024



01 | Introduction

02 | Rappel des enjeux

03 | Fiches actions

04 | Synthèse générale

05 | Evaluation environnementale

06 | Annexe accessibilité

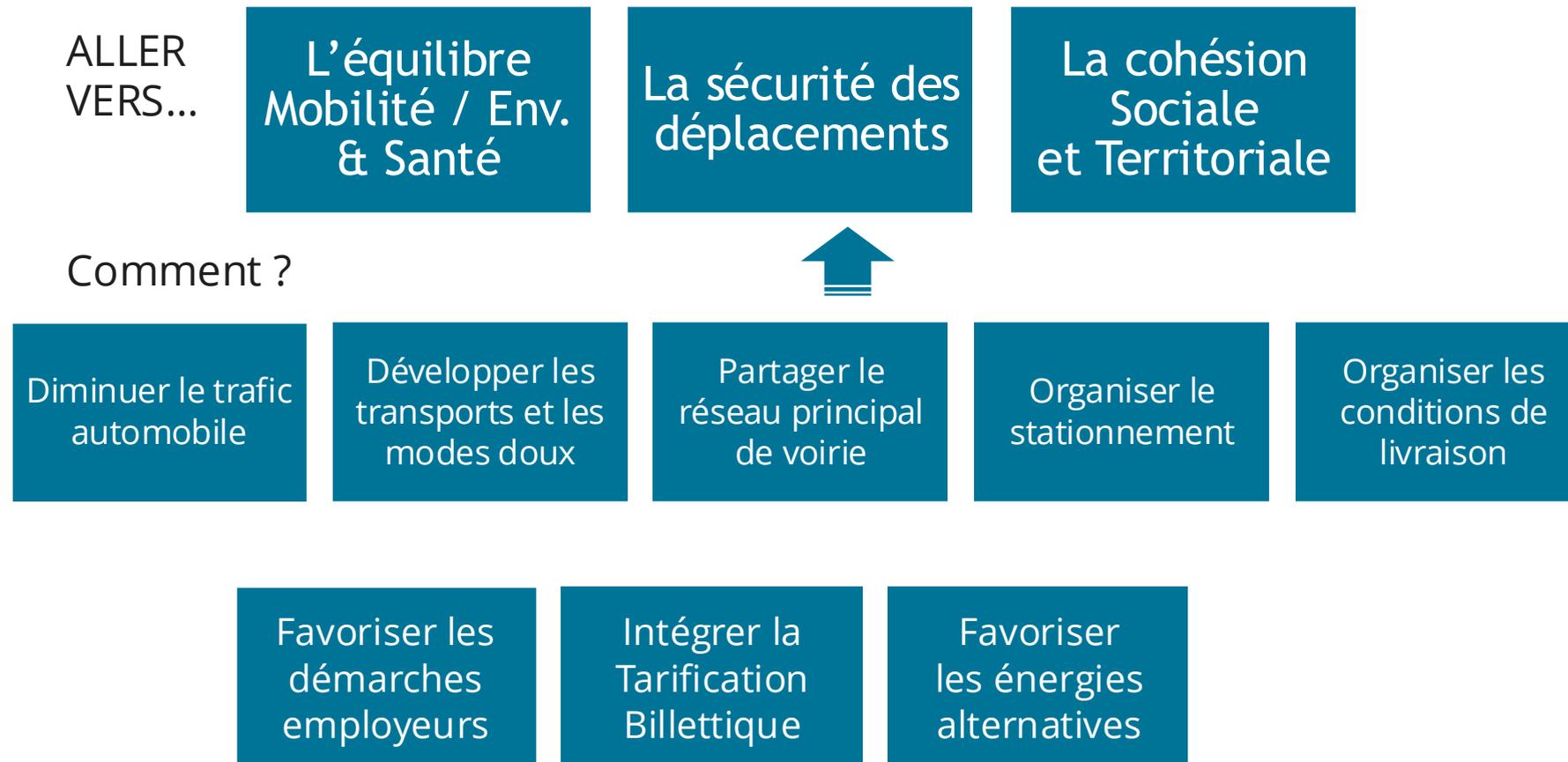
07 | Annexes

Introduction



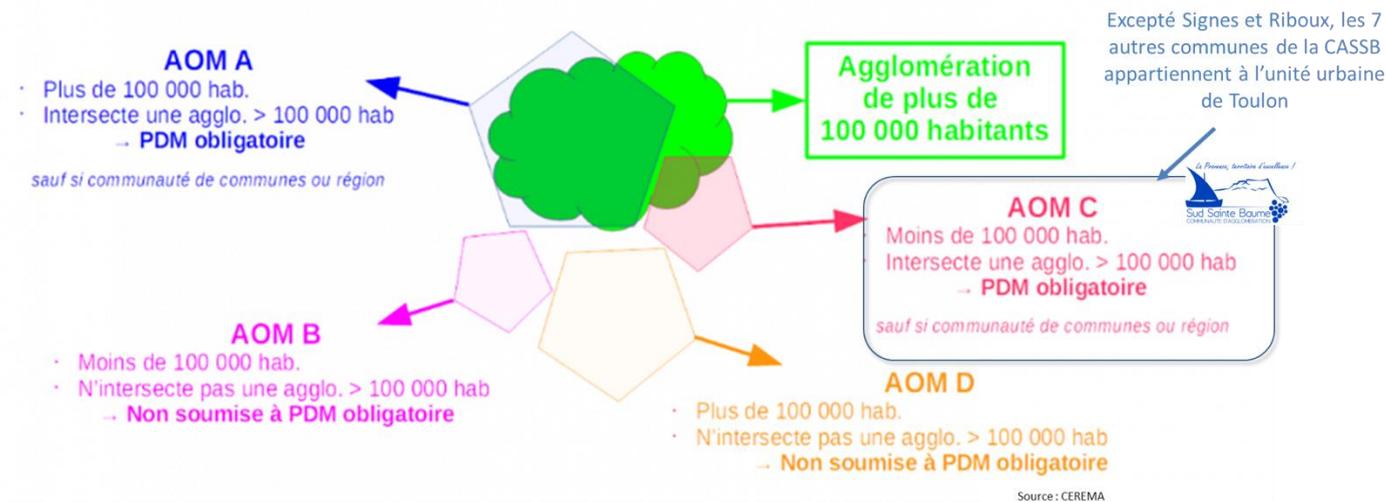
Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

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



Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

Une démarche réglementaire pour la CASSB



- Du fait de l'appartenance de 7 communes de la CA Sud Saintes Baume à l'unité urbaine de Toulon, la démarche de Plan de Mobilité constitue une obligation réglementaire.
- L'objectif de cette démarche était de mieux comprendre l'organisation des déplacements sur le territoire et en lien avec les territoires voisins afin de définir une stratégie d'organisation des mobilités cohérente pour les années à venir.
- La démarche engagée par la CASSB a permis d'engager des premiers échanges constructifs avec les partenaires pour que soient mises en place des solutions de mobilité qui répondent à des enjeux partagés. Cette dynamique se poursuivra après l'élaboration du PDM, afin de construire des stratégies cohérentes avec un particulier les métropoles Aix-Marseille-Provence et Toulon-Provence-Méditerranée, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, et également le Syndicat mixte SCoT Provence Méditerranée dans une perspective de mise en cohérence du couple urbanisme/transport, mais également des préoccupations écologiques et de développement durable.

La méthodologie générale



Phase 1 : Diagnostic et état initial de l'environnement

- Analyse des flux de déplacements / structuration du territoire
- Etat des lieux quantitatif et qualitatif de l'offre de mobilité publique et privée sur le territoire
- Analyse des besoins des différentes populations
- Etat initial de l'environnement



Phase 2 : Orientations et plan d'actions

- Définition des orientations répondants aux enjeux et objectifs fixés
- Elaboration du plan d'actions
- Evaluation environnementale



Phase 3 : Elaboration et approbation du plan de mobilité

- Rédaction du document final
- Evaluation financière
- Dispositif de suivi et d'évaluation du plan de mobilité
- Assistance à la procédure d'approbation du PDM



Le calendrier d'élaboration du PDM



Mai 23

Phase 1 – Diagnostic

- COPIL de lancement : 11/05/23
- Lancement enquête habitants : 12/07/23
- Atelier « représentants de la société civile » : 28/11/23
- **COPIL de restitution : 18/12/23**



Janv. 24

Phase 2 - Orientations et plan d'actions

- Atelier « représentants de la société civile » : 28/03/24
- **COPIL de restitution : 13/06/24**



Juil. 24

Phase 3 - Elaboration et approbation du PDM

- **COPIL de restitution : 19/09/24**
- **Bureau communautaire : 30/09/24**

Rappel des enjeux

Enjeux pour le territoire

Quotidien

Améliorer les mobilités quotidiennes des personnes, des entreprises et des collectivités publiques

Partenariat

Tenir compte de la diversité de ses composantes territoriales ainsi que des besoins spécifiques de sa population

Sécurité

Rendre possible l'usage du vélo, améliorer la sécurité de tous les déplacements et partager la voirie d'une façon équilibrée

Environnement

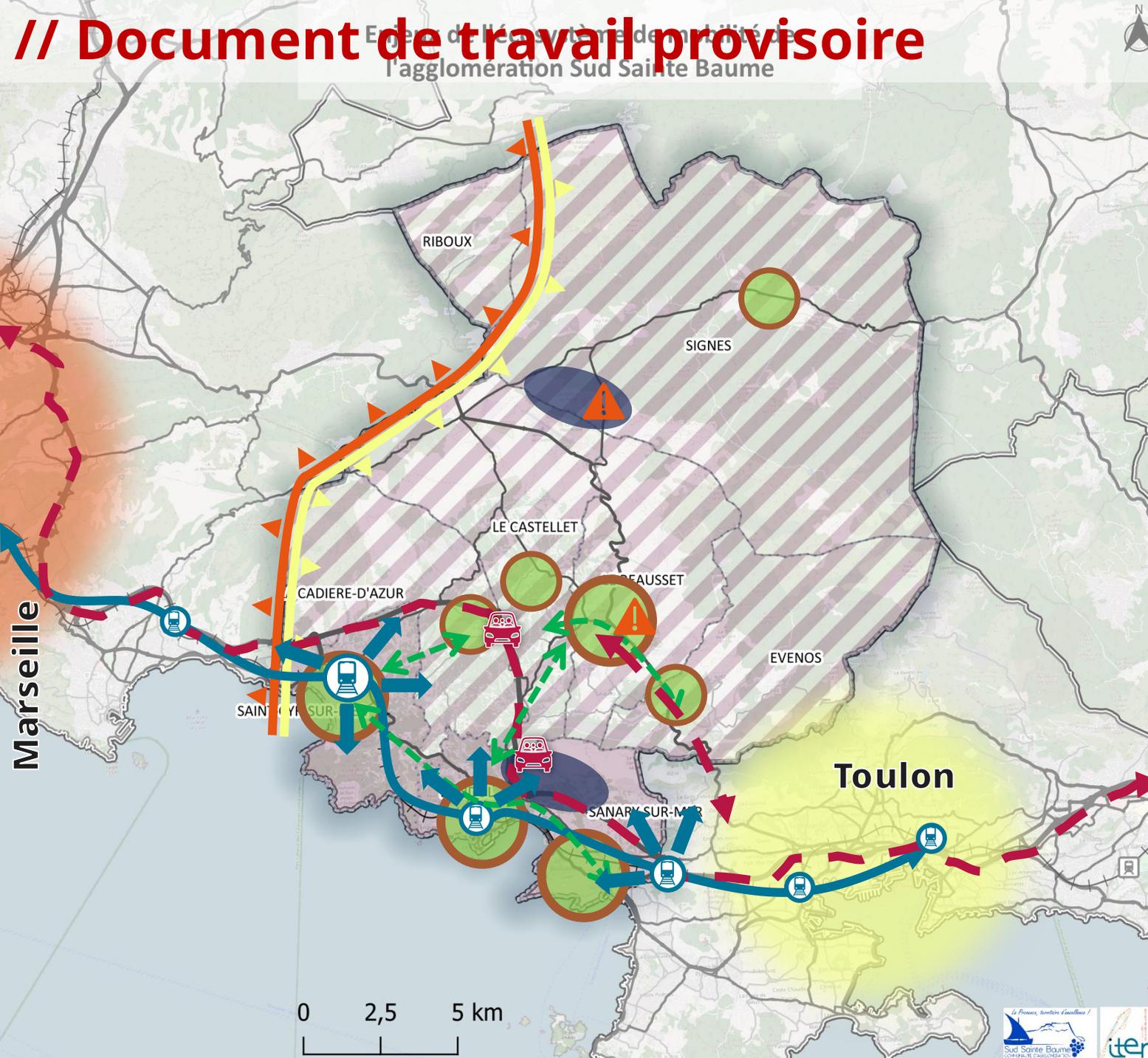
Diminuer le trafic automobile et développer les transports en commun ainsi que les moyens de déplacement les moins consommateurs en énergie et les moins polluants

Tourisme

Améliorer les mobilités estivales vers les villages touristiques et les plages

// Document de travail provisoire

Élaboré dans le cadre de la mission de concertation de l'agglomération Sud Sainte Baume



Des polarités multi-fonctionnelles...

intercommunales et communales Complétées par des **polarités économiques**

Deux métropoles structurantes

Marseille à l'Ouest **Toulon** à l'Est

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

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

Des corridors routiers

... adaptés pour une **ligne de covoiturage dynamique** ou **des lignes de car express** ... 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

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

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

Un écosystème à créer

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

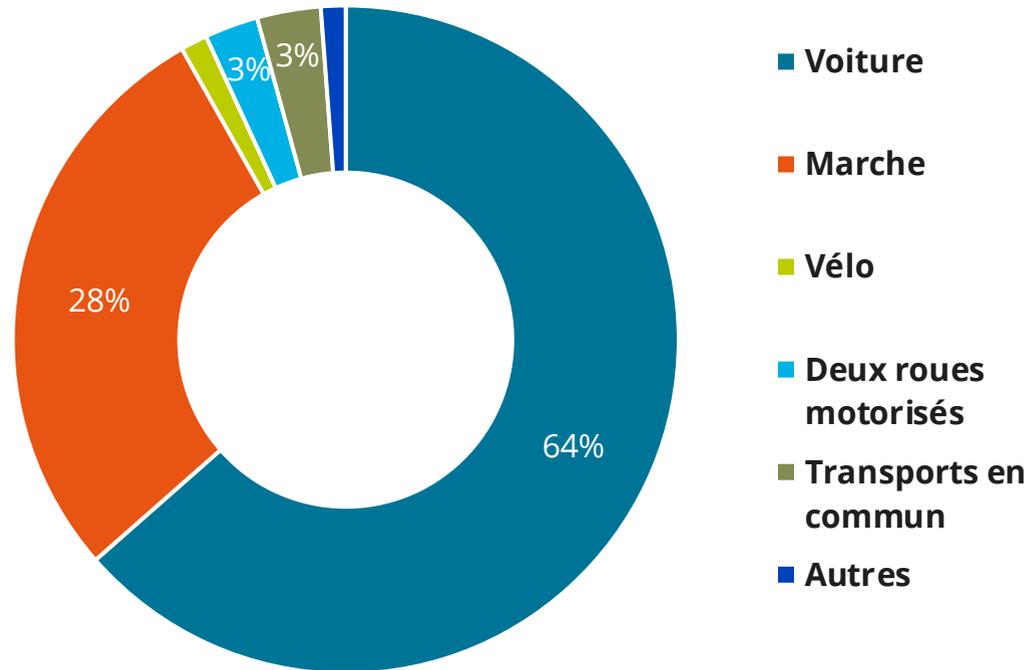
Des employeurs à intégrer dans cette transition des mobilités, au travers de **plans de mobilité**

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

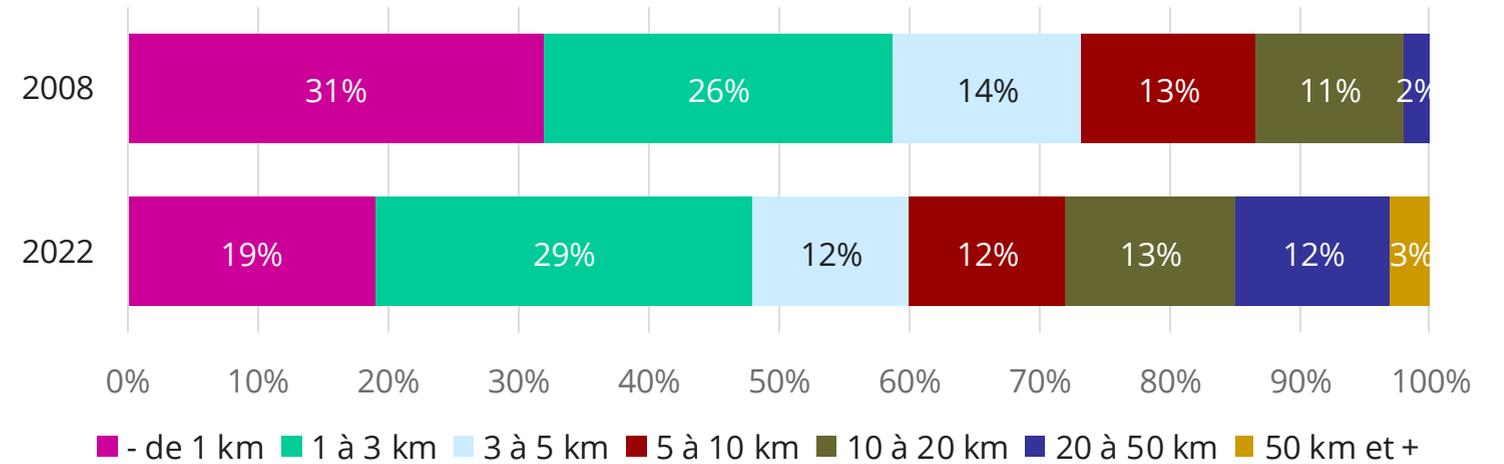
Optimiser les flux de transport de marchandises en menant une **réflexion sur le dernier kilomètre**

Parts modales : d'où partons-nous sur la CASSB ?

Parts modales (en semaine)



Part des déplacements selon la tranche de distance



Données issues de l'enquête mobilité du bassin de déplacements de la métropole toulonnaise (EMC2 de 2022)

Fiches actions

Les actions constitutives du Plan de Mobilité

A - TRANSPORT EN COMMUN : DESSERTES INTERNES

A1 : Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de la CASSB

A2 : Compléter l'offre de transports collectifs par des dessertes spécifiques

B - TRANSPORT EN COMMUN : DESSERTES EN LIEN AVEC L'EXTERIEUR

B1 : S'impliquer dans les projets structurants de la Région qui impactent la CASSB

B2 : Renfort de la desserte en transports collectifs depuis et vers les métropoles voisines

C - MODES ACTIFS

C1 : Maillage cyclable et piéton du territoire

C2 : Stationnement vélo

C3 : Services vélo et apprentissage

D - LA VOITURE AUTREMENT

D1 : Déploiement bornes de recharge pour véhicules électriques

D2 : Aires de covoiturage

D3 : Lignes de covoiturage en direction des deux métropoles

D4 : Développer l'autopartage

E - STATIONNEMENT, LIVRAISONS

E1 : Politique de stationnement

E2 : Améliorer le transport de marchandises

E3 : Points durs et zones de bruit

F- MOBILITE INCLUSIVE

F1 : Offre pour des publics « captifs »

G - MANAGEMENT DE LA MOBILITE

G1 : Stratégie de communication

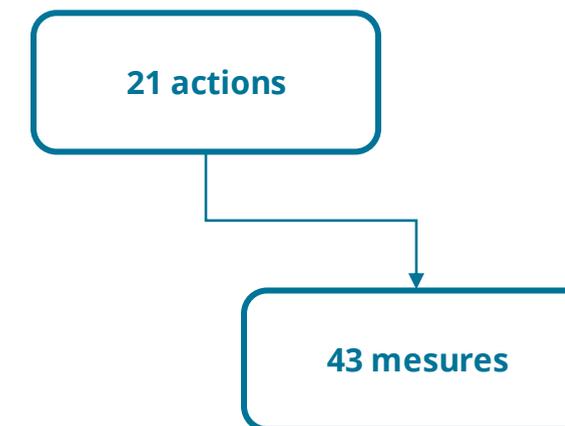
G2 : Collectivité exemplaire

G3 : Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité

G4 : Intégration tarifaire et billettique

G5 : Renfort ingénierie CASSB

G6 : Conforter le lien urbanisme-mobilité





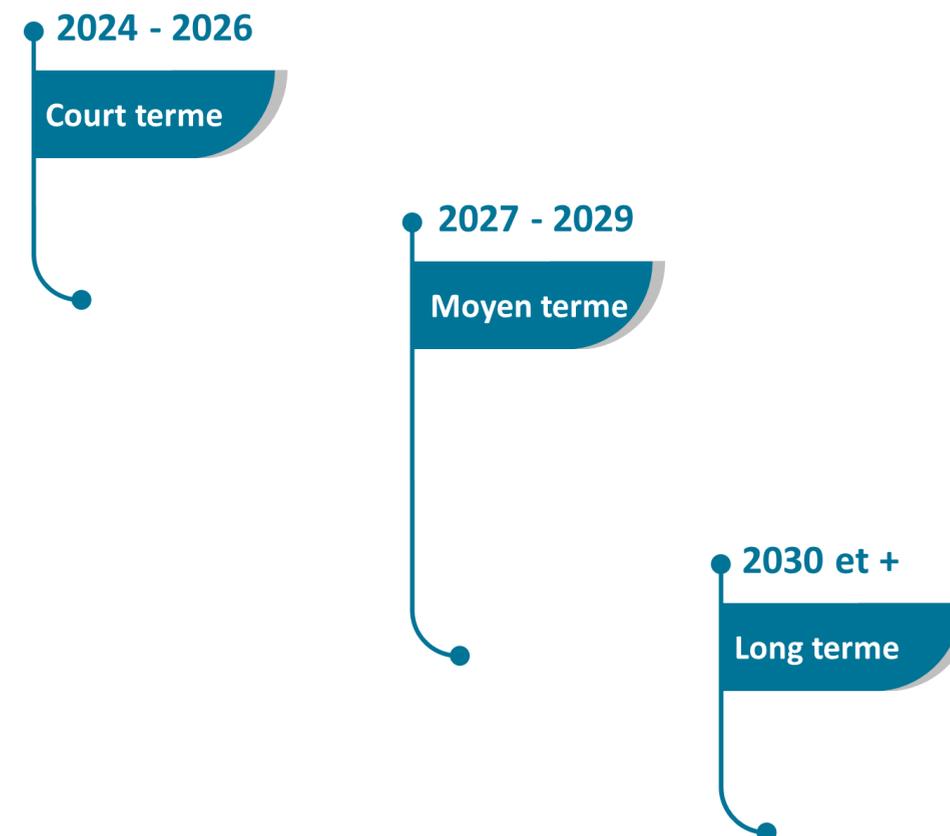
Temporalité de mise en œuvre du Plan de Mobilité

Cette feuille de route fait suite à un processus de concertation qui a permis d'alimenter les propositions d'actions suivantes décomposés selon des thématiques modales.

Le PDM se déploiera, en termes de mise en œuvre, sur un délai de 7 ans et plus à partir de 2024. Trois échéances sont données pour déployer le plan d'action.

- **Le court terme** : 2 – 3 ans et correspondant à des actions déjà engagées ou à engager rapidement => horizon fin 2026 (actions à mener dans le cadre du mandat actuel),
- **Le moyen terme** : 5 – 6 ans et correspondant à des actions à engager et/ou nécessitant des études préalables => horizon fin 2029,
- **Le long terme** : correspondant à des actions à planifier et/ou nécessitant des études préalables / réflexions partenariales importantes => horizon 2030 et +

➔ **A noter que la temporalité de mise en œuvre affichée dans le présent document correspond à l'échéance de mise en œuvre opérationnelle des mesures (et non aux études préalables éventuelles).**



Fiches actions

Répartition court, moyen
et long terme

Actions à lancer avant 2026

	Action	Mesure	Pilote
A.1.1	Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de la CASSB	Unifier le réseau de transports collectifs à l'échelle de la CA	▪ CASSB
A.1.2	Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de la CASSB	Développer l'offre urbaine pour la rendre plus performante (fréquence, amplitude, annualisation) pour répondre aux besoins de déplacements (pendulaires et vie quotidienne) à l'échelle du territoire de la CA (liaisons urbaines et non urbaines)	▪ CASSB
A.1.3	Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de la CASSB	Engager une réflexion sur l'optimisation de l'offre urbaine avec l'offre scolaire	▪ CASSB
A.3.1	Compléter l'offre de transports collectifs par des dessertes spécifiques	Travailler sur une offre locale à destination de tous les publics pour desservir les zones peu denses, type transport à la demande (TAD)	▪ CASSB
C.1.2	Maillage cyclable et piéton du territoire	Travailler sur le maillage cyclable entre les communes du territoire et en connexion avec les communes voisines	▪ CASSB en pilotage et coordination
C.1.3	Maillage cyclable et piéton du territoire	Poursuivre et terminer l'aménagement de la véloroute 65 sur le territoire	▪ CASSB en pilotage et coordination
C.1.4	Maillage cyclable et piéton du territoire	Travailler spécifiquement sur l'amélioration des conditions de rabattement sur les gares et collèges du territoire	▪ CASSB en pilotage et coordination
C.3.2	Services vélo et apprentissage	Accompagner le déploiement du Savoir rouler à vélo (SRAV) dans les écoles du territoire	▪ CASSB à l'initiative et en coordination
C.3.4	Services vélo et apprentissage	Accompagner le développement d'offres de location de vélos sur le territoire	▪ CASSB (pilotage et coordination des acteurs)

Actions à lancer avant 2026

	Action	Mesure	Pilote
E.1.1	Politique de stationnement	Engager une réflexion sur la politique de stationnement : offre et tarification dans les centralités et en périphérie immédiate, pour favoriser les transports collectifs et les modes actifs.	▪ CASSB (coordination)
E.1.2	Politique de stationnement	Intégrer dans la réflexion, l'enjeu du stationnement au plus près des domiciles pour les publics les plus fragiles	▪ CASSB (coordination)
E.1.3	Politique de stationnement	Etudier la possibilité de mutualiser des zones de stationnement (foisonnement) en densifiant les usages et ainsi optimiser l'espace réservé au stationnement	▪ CASSB (coordination)
E.2.1	Améliorer le transport de marchandises	Encourager les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les centralités, notamment sur les communes littorales	▪ CASSB
E.2.2	Améliorer le transport de marchandises	Adapter les modalités de livraison en ville pour répondre aux enjeux des livraisons en appui aux publics fragiles	▪ CASSB
F.1.1	Offre pour des publics « captifs »	Engager une réflexion interne sur l'opportunité de mise en place d'un service de Transport d'Utilité Sociale ou « TUS » sur le territoire	▪ CASSB

Actions à lancer avant 2026

Action		Mesure	Pilote
G.1.1	Stratégie de communication	Créer une page dédiée sur le site internet de la CASSB recensant les différentes solutions de mobilité alternatives, et la décliner sur d'autres supports médias tant numériques que papier (newsletter, flyers...) et mettre à jour et alimenter la page avec des actualités à l'échelle locale ou nationale (aides à l'achat, prime, nouveaux services...	▪ CASSB
G.1.2	Stratégie de communication	Organisation d'un à deux évènements annuels autour de la mobilité : Mai à Vélo, Semaine Européenne de la mobilité, Semaine du Développement Durable ...	▪ CASSB
G.2.1	Collectivité exemplaire	Travailler sur la transition des flottes de véhicules de service	▪ CASSB
G.3.1	Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité	Travailler spécifiquement avec les gestionnaires de la ZA de Signes sur le développement de solutions de mobilité innovantes / expérimentales en créant un groupe de travail pour réfléchir à des solutions de mobilité à déployer sur la ZA de Signes	▪ CASSB
G.5.1	Renfort ingénierie CASSB	Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité	▪ CASSB
G.6.1	Conforter le lien urbanisme-mobilité	Travailler sur une densification plus importante de l'habitat près des solutions alternatives performantes : offre TC, itinéraires cyclables ... et plus globalement proche des services et équipements dans un objectif de réduction du besoin de déplacement	▪ CASSB
G.6.2	Conforter le lien urbanisme-mobilité	Intégrer systématiquement les mobilités dans les OAP des PLU(i) (Orientations d'Aménagement et de Programmation)	▪ CASSB

Actions à lancer entre 2027 à 2029

	Action	Mesure	Pilote
A.1.2	Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de la CASSB	Développer l'offre urbaine pour la rendre plus performante (fréquence, amplitude, annualisation) pour répondre aux besoins de déplacements (pendulaires et vie quotidienne) à l'échelle du territoire de la CA (liaisons urbaines et non urbaines)	▪ CASSB
A.3.1	Compléter l'offre de transports collectifs par des dessertes spécifiques	Travailler sur une offre locale à destination de tous les publics pour desservir les zones peu denses, type transport à la demande (TAD)	▪ CASSB
B.2.1	Renfort de la desserte en transports collectifs depuis et vers les métropoles voisines	Prolonger des lignes des réseaux métropolitains de Marseille (depuis la Ciotat, Cuges-les-Pins), comme cela est le cas avec le réseau Mistral de la métropole toulonnaise	▪ CASSB
C.1.1	Maillage cyclable et piéton du territoire	Poursuivre l'apaisement des centre-bourgs, pour faciliter et sécuriser les déplacements des modes actifs	▪ CASSB en coordination et appui des projets communaux
C.1.2	Maillage cyclable et piéton du territoire	Travailler sur le maillage cyclable entre les communes du territoire et en connexion avec les communes voisines	▪ CASSB en pilotage et coordination
C.1.3	Maillage cyclable et piéton du territoire	Poursuivre et terminer l'aménagement de la véloroute 65 sur le territoire	▪ CASSB en pilotage et coordination
C.1.4	Maillage cyclable et piéton du territoire	Travailler spécifiquement sur l'amélioration des conditions de rabattement sur les gares et collèges du territoire	▪ CASSB en pilotage et coordination
C.2.1	Stationnement vélo	Développer une offre de stationnement vélo sécurisée sur le littoral et le long des plages	▪ CASSB (pilotage, initiative)
C.2.2	Stationnement vélo	Développer une offre de stationnement vélo sécurisée autour des collèges et écoles	▪ CASSB (pilotage, initiative)
C.2.3	Stationnement vélo	Développer une offre de stationnement vélo sécurisée autour des gares	▪ CASSB (pilotage, initiative)
C.2.4	Stationnement vélo	Développer une offre de stationnement vélo sécurisée dans les centre-bourgs et autour des commerces	▪ CASSB (pilotage, initiative)
C.3.1	Services vélo et apprentissage	Etudier le développement d'équipements et services vélos (bornes de réparation, pompe de gonflage, etc.), pouvant évoluer à terme vers une maison du vélo	▪ CASSB à l'initiative et en coordination
C.3.3	Services vélo et apprentissage	Accompagner le développement d'offres de location de vélos sur le territoire	▪ CASSB (pilotage et coordination des acteurs)
C.3.4	Services vélo et apprentissage	Accompagner le développement d'offres de location de vélos sur le territoire	▪ CASSB (pilotage et coordination des acteurs)

Actions à lancer entre 2027 à 2029

	Action	Mesure	Pilote
D.2.1	Aires de covoiturage	Travailler avec le département et les communes sur la densification des aires de covoiturage sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB (garant de la coordination des différents acteurs)
D.4.1	Affiner le besoin en autopartage sur le territoire	Identifier les secteurs les plus pertinents (au niveau des gares, des principales centralités et dans les secteurs peu denses du territoire)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB et communes
D.1.1	Déploiement bornes de recharge pour véhicules électriques	Poursuivre la réflexion partenariale avec le Territoire d'énergie Var et suivre l'évolution des besoins	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB (coordination) ▪ Communes (suivi besoins et expression du besoin au TE83)
E.3.1	Points durs et zones de bruit	Continuer la réflexion sur les aménagements à mener au regard du point dur du Beausset, en intégrant les modes actifs dans la conception des voiries	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB (coordination)

Actions à lancer entre 2027 à 2029

Action		Mesure	Pilote
G.1.1	Stratégie de communication	Créer une page dédiée sur le site internet de la CASSB recensant les différentes solutions de mobilité alternatives, la décliner sur d'autres supports médias tant numériques que papier et mettre à jour et alimenter la page avec des actualités à l'échelle locale ou nationale	▪ CASSB
G.1.2	Stratégie de communication	Organisation d'un à deux évènements annuels autour de la mobilité : Mai à Vélo, Semaine Européenne de la mobilité, Semaine du Développement Durable ...	▪ CASSB
G.2.1	Collectivité exemplaire	Travailler sur la transition des flottes de véhicules de service	▪ CASSB
G.3.1	Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité	Travailler spécifiquement avec les gestionnaires de la ZA de Signes sur le développement de solutions de mobilité innovantes / expérimentales en créant un groupe de travail pour réfléchir à des solutions de mobilité à déployer sur la ZA de Signes	▪ CASSB
G.4.1	Intégration tarifaire et billettique	Travailler avec les territoires limitrophes sur une cohérence tarifaire et billettique des titres de transport	▪ CASSB (impulsion)
G.6.1	Conforter le lien urbanisme-mobilité	Travailler sur une densification plus importante de l'habitat près des solutions alternatives performantes : offre TC, itinéraires cyclables ... et plus globalement proche des services et équipements dans un objectif de réduction du besoin de déplacement	▪ CASSB
G.6.2	Conforter le lien urbanisme-mobilité	Intégrer systématiquement les mobilités dans les OAP des PLU(i) (Orientations d'Aménagement et de Programmation)	▪ CASSB

Actions à lancer à partir de 2030 et +

	Action	Mesure	Pilote
B.2.2	Renfort de la desserte TC depuis et vers les métropoles voisines	Contribuer aux réflexions sur l'amélioration et le développement des lignes régionales de transport routier en relation avec les métropoles voisines	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (portage) ▪ CASSB (participation active)
B.1.1	S'impliquer dans les projets structurants de la Région qui impactent la CASSB	Collaborer avec l'ensemble des AOM et la Région dans le cadre du COM pour œuvre à la bonne mise en œuvre des projets de SERM	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB (participation active)
B.1.2	S'impliquer dans les projets structurants de la Région qui impactent la CASSB	Appeler à une jonction performante routière avec le projet de SERM Marseillais, par une liaison efficace entre Saint-Cyr et la Ciotat pour les lycéens, les usagers au quotidien et ceux voulant bénéficier d'une desserte plus dense et plus rapide vers Marseille depuis la gare de la Ciotat	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (portage et coordination) ▪ CASSB (impulsion)
C.1.1	Maillage cyclable et piéton du territoire	Poursuivre l'apaisement des centre-bourgs, pour faciliter et sécuriser les déplacements des modes actifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB en coordination et appui des projets communaux
C.1.2	Maillage cyclable et piéton du territoire	Travailler sur le maillage cyclable entre les communes du territoire et en connexion avec les communes voisines	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB en pilotage et coordination
C.1.3	Maillage cyclable et piéton du territoire	Poursuivre et terminer l'aménagement de la véloroute 65 sur le territoire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB en pilotage et coordination
C.1.4	Maillage cyclable et piéton du territoire	Travailler spécifiquement sur l'amélioration des conditions de rabattement sur les gares et collèges du territoire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB en pilotage et coordination
D.2.2	Aires de covoiturage	Elargir la réflexion sur leur aménagement et leur vocation de manière à créer de vrais parkings relais (plus visibles, facilitant l'intermodalité : infrastructures en accès et équipements sur place, tarification pour éviter les « véhicules ventouses »...)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB (garant de la coordination des différents acteurs)
D.1.1	Déploiement bornes de recharge pour véhicules électriques	Poursuivre la réflexion partenariale avec le Territoire d'énergie Var et suivre l'évolution des besoins	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB (coordination) ▪ Communes (suivi besoins et expression du besoin au TE83)
E.3.2	Points durs et zones de bruit	Engager une réflexion sur les points noirs en matière de bruit lié au trafic automobile, notamment le long de l'A50	<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB (impulsion pour le lancement de la réflexion)

Actions à lancer à partir de 2030 et +

Action		Mesure	Pilote
G.1.1	Stratégie de communication	Créer une page dédiée sur le site internet de la CASSB recensant les différentes solutions de mobilité alternatives, la décliner sur d'autres supports médias tant numériques que papier et mettre à jour et alimenter la page avec des actualités à l'échelle locale ou nationale	▪ CASSB
G.1.2	Stratégie de communication	Organisation d'un à deux évènements annuels autour de la mobilité : Mai à Vélo, Semaine Européenne de la mobilité, Semaine du Développement Durable ...	▪ CASSB
G.4.1	Intégration tarifaire et billettique	Travailler avec les territoires limitrophes sur une cohérence tarifaire et billettique des titres de transport	▪ CASSB (impulsion)
G.6.1	Conforter le lien urbanisme-mobilité	Travailler sur une densification plus importante de l'habitat près des solutions alternatives performantes : offre TC, itinéraires cyclables ... et plus globalement proche des services et équipements dans un objectif de réduction du besoin de déplacement	▪ CASSB
G.6.2	Conforter le lien urbanisme-mobilité	Intégrer systématiquement les mobilités dans les OAP des PLU(i) (Orientations d'Aménagement et de Programmation)	▪ CASSB

Fiches actions

Transports en commun : dessertes internes



Sommaire

ACTION A1 : Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de la CASSB

- A.1.1. Unifier le réseau de transports collectifs à l'échelle de la CA (nom commercial, information voyageurs, tarification, billettique, etc.)
- A.1.2. Développer l'offre urbaine pour la rendre plus performante (fréquence, amplitude, annualisation) pour répondre aux besoins de déplacements (pendulaires et vie quotidienne) à l'échelle du territoire de la CA (liaisons urbaines et non urbaines)
- A.1.3. Engager une réflexion sur l'optimisation de l'offre urbaine avec l'offre scolaire

ACTION A2 : Compléter l'offre de transports collectifs par des dessertes spécifiques

- A.2.1. Travailler sur une offre locale à destination de tous les publics pour desservir les zones peu denses, type transport à la demande (TAD)



Action A.1. Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de la CASSB

Contexte et objectifs de l'action :

L'offre de transport publics urbaine déployée par la CASSB (en tant qu'AOM) est répartie dans 3 réseaux urbains : Bandol (4 lignes urbaines), Sanary (ColomBUS : 3 navettes urbaines) et Saint-Cyr (1 ligne inter-quartiers et une navette dominicale). En complément ou en remplacement des lignes régulières, des navettes et circuits sont mis en place sur la période estivale sur les 3 réseaux. Les tarifs sont harmonisés sur l'ensemble des lignes de la CASSB (sans tarification sociale ou solidaire à l'heure actuelle).

Il est apparu lors du diagnostic que l'offre proposée actuellement manquait de lisibilité et qu'elle semblait peu adaptée en période estivale pour les visiteurs / touristes en connexion des différents points d'intérêt.

Dans le cadre du prochain renouvellement du marché de transport urbain, la CA Sud Sainte Baume souhaite adapter l'offre actuelle pour :

- **Mieux desservir les principaux pôles générateurs de déplacements entre les communes** de la CASSB : gares, plages, jours de marchés, villages touristiques.
- Offrir aux usagers la **possibilité de sortir du territoire** en convergeant vers les agglomérations limitrophes en respectant les directives supra intercommunales.
- **Mieux desservir les gares et bretelles d'autoroutes** afin de faciliter l'intermodalité en direction des deux métropoles voisines.
- **Garantir une meilleure régularité et visibilité** des horaires de bus afin d'en favoriser l'usage.

Cette action comporte trois mesures :

1. Unifier le réseau de transports collectifs à l'échelle de la CA (nom commercial, information voyageurs, tarification, billetterie, etc.)
2. Développer l'offre urbaine pour la rendre plus performante (fréquence, amplitude, annualisation) pour répondre aux besoins de déplacements (pendulaires et vie quotidienne) à l'échelle du territoire de la CA (liaisons urbaines et non urbaines)
3. Engager une réflexion sur l'optimisation de l'offre urbaine avec l'offre scolaire

 GRILLE TARIFAIRE DES TITRES URBAINS VALABLES SUR LE RESEAU DE TRANSPORTS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SUD SAINTE BAUME			
Titres	Caractéristiques	Tarifs au 01.07.24	Modalités d'achats
Ticket unitaire	Valable pour un trajet sur l'ensemble du réseau de transports urbains de la CASSB	1,10 €	En vente à bord des véhicules.
Carnet de 10 tickets	Chaque ticket est valable pour un trajet sur le réseau de transports urbains de la CASSB	9,90 €	En vente à bord des véhicules.
Carte annuelle transports urbains	Valable pour une année à compter de la date d'achat – Trajets illimités sur tout le réseau de transports urbains	88 €	Vente et renouvellement auprès du service transports de la CASSB(courrier accompagné d'un chèque à l'ordre du Trésor Public , photo d'identité, justificatif de domicile)
Duplicata de la Carte Annuelle	Remplacement de la carte perdue, volée ou détériorée.	5 €	Renseignements et vente auprès du service transports de la CASSB

Action A.1. Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de la CASSB

Mesure A.1.1 Unifier le réseau à l'échelle de la CA



Mesure : Unifier le réseau de transports collectifs à l'échelle de la CA

Cette mesure vise à **assurer une meilleure lisibilité du réseau par les usagers** en aboutissant à un réseau d'agglomération unique et unifié. Cette étape consiste à réaliser un document programme à valeur de cahier des charges en intégrant les éléments suivants :

- Nom commercial unique du réseau et information voyageurs unifiée (site internet, application ...),
- Amélioration de la lisibilité des arrêts et de l'affichage (horaires, plans) et travail sur l'homogénéisation des véhicules (identité visuelle commune aux véhicules «marketing territorial »)
- Améliorer l'accessibilité des arrêts actuels et futurs dans le cadre d'une révision du Sd'AP de 2016 (cf. annexe accessibilité)
- Optimisation de la billettique et de la tarification sur le réseau.



Source : Ville de Sanary

Pilote de l'action	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Communes ▪ Région 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A étudier 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fréquentation du réseau (global et par lignes) ▪ Satisfaction usagers (enquête flash) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre d'arrêt mis en accessibilité

Action A.1. Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de la CASSB

Mesure A.1.1 Unifier le réseau à l'échelle de la CA



Exemples de réseaux de transports collectifs unifiés sur des territoires de taille comparable à la CA Sud Sainte Baume avec une dimension littorale touristique :

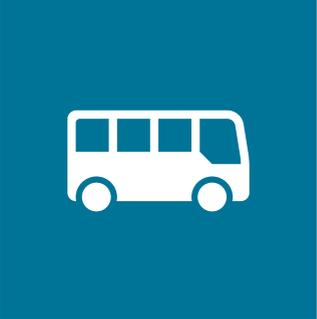
1. Réseau « Transp'Or » de la CA du Pays de l'Or dans l'Hérault (env. 45000 hab et 8 communes)
<https://paysdelor.fr/vivre-ici/transports/application-transpor-mobilites/>
2. Réseau « Baïa » de la COBAS (Communauté d'Agglomération Bassin d'Arcachon Sud-Pôle Atlantique) en Gironde (env. 69000 hab et 4 communes)
<https://www.bus-baia.fr/horaires-et-lignes.html>
3. Réseau « R'bus » de la CA Rochefort Océan en Charente Maritime (env. 64000 hab et 25 communes)
<https://www.rbus-transport.com/a-plans-du-reseau-12.html>



Source : COBAS

Action A.1. Développer et renforcer le réseau TC de la CASSB

Mesure A.1.2 Développer l'offre urbaine pour la rendre plus performante



Mesure : Développer l'offre urbaine pour la rendre plus performante (fréquence, amplitude, annualisation) pour répondre aux besoins de déplacements (pendulaires et vie quotidienne) à l'échelle du territoire de la CA (liaisons urbaines et non urbaines)

Cette mesure vise à augmenter les possibilités de séjour en améliorant la fréquence de passage des bus et leur amplitude pour répondre à des besoins de déplacements pendulaires et quotidiens (achats, loisirs). Ce travail est à mener en cohérence avec les horaires des cars interurbains et du réseau SNCF afin de faciliter l'intermodalité.

Cette mesure intégrera la restructuration des lignes : renfort et unification de l'offre sur le littoral, développement de l'offre sur les secteurs centre et nord du territoire, annualisation du réseau. Objectif de liaisons interurbaines permettant de desservir les principales polarités pour différents motifs (quotidiens, de loisirs, touristiques),

Cette montée en puissance de l'offre urbaine est déjà engagée et sera déployée de manière progressive sur le territoire à partir de 2025. Les actions à venir pourront être testées dans un premier temps sous forme d'expérimentation afin d'appréhender l'adhésion des usagers avant une mise en œuvre réelle.

Polarités à desservir prioritairement et à intégrer dans la réflexion :

- 3 gares SNCF et « nœuds intermodaux » (aires de covoiturage, futur PEM, principaux arrêts de transport Zou!),
- Centralités du territoire (en accord avec les jours de marché notamment),
- Pôles d'emploi : zone d'activités du Plateau de Signes notamment,
- Plages et points d'intérêts touristiques (en adaptant la taille des véhicules en saison estivale pour répondre au pic de fréquentation),

Cette offre sera complétée par une offre de TAD (Transport à la Demande) sur les secteurs peu denses ou les centre-bourg non desservis en ligne régulière (cf action « Compléter l'offre de transports collectifs par des dessertes spécifiques »)

Pilote de l'action	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> ■ CASSB 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Communes 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Etudes : 30 à 40k€ (mutualiser avec la mesure A.1.3 sur l'optimisation du transport scolaire) et A.3.1 (TAD) ■ Mise en œuvre sous réserve de faisabilité budgétaire annuelle 		<ul style="list-style-type: none"> ■ Nb de lignes annualisées <ul style="list-style-type: none"> ■ Nb de kms annuels ■ Fréquentation du réseau (global et par lignes) ■ Satisfaction usagers (enquête flash)

Action A.1. Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de la CASSB

Mesure A.1.3 Optimisation avec l'offre scolaire



Mesure : Engager une réflexion sur l'optimisation de l'offre urbaine avec l'offre scolaire

Le service de Transports Scolaires est géré par la CA Sud Sainte Baume avec au total 15 lignes déployées sur le territoire.

Cette mesure vise à engager une réflexion sur de possibles optimisations / mutualisations des véhicules du réseau de transport scolaire et du réseau tout public. Par exemple, il s'agira d'étudier l'ouverture de certaines lignes scolaires au tout public sur tout ou partie des lignes scolaires existantes. Cela devra être réalisé au regard de la fréquentation des lignes scolaires actuelles et des potentiels d'usage sur du tout public.

TRANSPORT SCOLAIRE DANS LA CASSB



Pilote de l'action	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> CASSB 	<ul style="list-style-type: none"> Communes 	<ul style="list-style-type: none"> Cf budget étude A.1.2 		<ul style="list-style-type: none"> Nb de lignes scolaires ouvertes au tout public Nb de véhicules et évolution

Action A.2. Compléter l'offre de transports collectifs par des dessertes spécifiques



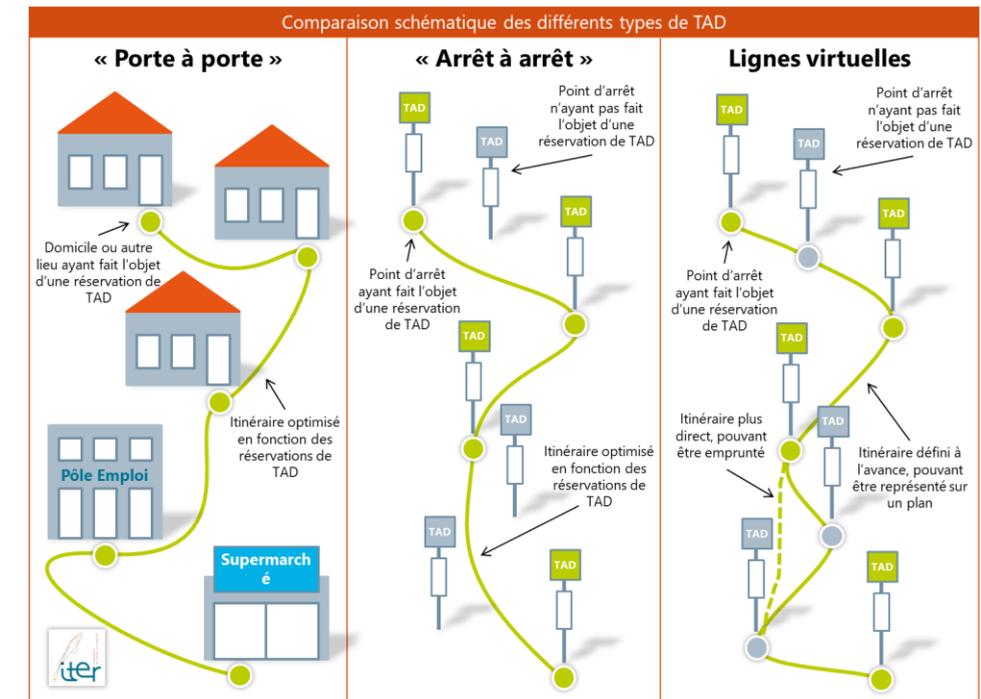
Contexte et objectifs de l'action :

Cette action doit permettre de répondre à des **besoins de déplacements plus diffus ou en tout cas moins réguliers** des citoyens et visiteurs pour différents motifs sur le territoire. Ces offres spécifiques ont pour objectif de compléter l'offre urbaine régulière et l'offre interurbaine sur le territoire.

A noter que dans le cadre de la re contractualisation du réseau urbain de la CASSB, un dispositif de transport à la demande (qui est, par définition, un transport collectif de voyageurs) va être mis en place de manière expérimentale dès septembre 2024. Le service fonctionnera du lundi au samedi de 7h à 19h toute l'année sauf en juillet/août.

Cette action comporte deux mesures :

1. Travailler sur une offre locale à destination de tous les publics pour desservir les zones peu denses, type transport à la demande (TAD)



Comparaison schématique des différents types de TAD.
Source: Iter

Action A.2. Compléter l'offre de transports collectifs par des dessertes spécifiques

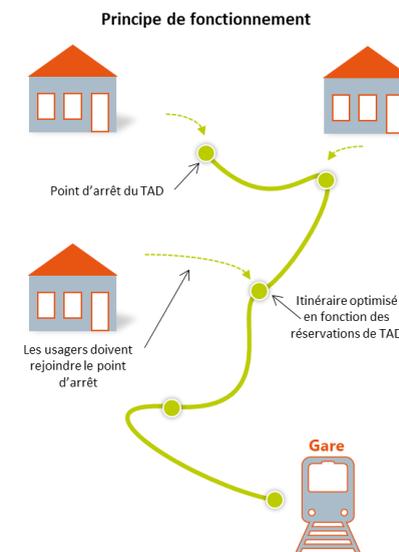
Mesure A.2.1 Offre TAD



Mesure : Travailler sur une offre locale à destination de tous les publics pour desservir les zones peu denses, type transport à la demande (TAD)

Cette mesure vise à assurer une desserte complémentaire à l'offre urbaine du territoire. Le fonctionnement et le périmètre de l'offre seront à définir et expérimenter : fonctionnement en lignes virtuelles ou zonal, points d'arrêt, tarification, modalités de réservation, etc.

Après une première phase de test, un bilan devra être élaboré afin d'adapter le service (points d'arrêts, fonctionnement, horaires, modalités de réservation ...)



Principe de fonctionnement d'un TAD avec points d'arrêts. Source: Iter

Pilote de l'action	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> CASSB 	<ul style="list-style-type: none"> Communes 	<ul style="list-style-type: none"> CF Etude A.1.2 		<ul style="list-style-type: none"> Mise en place du service. Nombre de réservations et nombre de km effectués.

Action A.2. Compléter l'offre de transports collectifs par des dessertes spécifiques

Mesure A.2.1 Offre TAD



Exemple de communication forte pour accompagner le lancement d'une solution de transport à la demande sur le territoire de la CC Vallée de l'Hérault (34) : **assurer la visibilité du dispositif pour les usagers fait partie intégrante du déploiement d'un service de transport.**

Plus d'informations : <https://www.cc-vallee-herault.fr/vie-pratique/mobilite/transport-a-la-demande-811.html>

Tadam, qu'est-ce que c'est ?
Tadam, c'est le service de transport à la demande public de la vallée de l'Hérault :
- au départ de toutes les communes du territoire.
- depuis les arrêts de car LIO identifiés Tadam.
- vers Gignac et Saint-André-de-Sangonis.

Tadam, comment ça marche ?
Pour bénéficier du service aux jours, horaires et tarifs indiqués, il est obligatoire de réserver son trajet auprès de la Centrale de réservation de la Région.
N° Vert 0 805 60 81 00
Service et appel gratuits du lundi au vendredi de 8h30 à 17h (jusqu'à 16h la veille de votre déplacement) et le samedi 9h pour les réservations pendant le lundi.

Zone ouest
Arboras - Jonquières - Lagamas
Montpeyroux - Saint-André-de-Sangonis
Saint-Guilhem-le-Désert - Saint-Gouraud
Saint-Jean-de-Fos - Saint-Sébastien-de-Losquières

Mon nouveau Transport À la Demande
pour être libre de me déplacer en vallée de l'Hérault !

Qui peut utiliser Tadam ?
- Accessible à tous et adapté aux personnes à mobilité réduite.
- Accompagnement obligatoire des enfants de moins de 11 ans.
- Siège-auto disponible sur demande.

Tarifification
- 2 € / trajet, soit 4 € aller/retour
- Le titre de transport TAD donne accès gratuitement au réseau LIO Car en correspondance.
- Gratuit pour les moins de 4 ans.
- Le paiement du transport est effectué auprès du conducteur lors de la montée à bord du véhicule.

www.cc-vallee-herault.fr
Communauté de communes Vallée de l'Hérault
2 parc d'activités du Carnalac - BP 15 - 34150 Gignac
04 67 67 16 74 - mobilite@cc-vallee-herault.fr

Réservation au 0 805 60 81 00
du lundi au vendredi de 8h30 à 17h (jusqu'à 16h la veille de votre déplacement)

Horaires et destinations Zone ouest de la vallée de l'Hérault

Le mardi, le jeudi et le samedi

Quels jours ?	Pôle Santé	Pôle d'échanges multimodal	Esplanade Marché	Coopérative	Route de Montpellier / Mémorial
Mardi	Arrivée	entre 8h55 et 9h20*	entre 8h55 et 9h20	entre 8h55 et 9h20	entre 8h55 et 9h20
	Départ	entre 19h55 et 20h20	entre 19h55 et 20h20	entre 19h55 et 20h20	entre 19h55 et 20h20
Jeudi	Arrivée	entre 8h55 et 9h20*	entre 8h55 et 9h20	entre 8h55 et 9h20	entre 8h55 et 9h20
	Départ	entre 19h55 et 20h20	entre 19h55 et 20h20	entre 19h55 et 20h20	entre 19h55 et 20h20
2 ^e samedi du mois	Arrivée	9h35	09h30	/	/
	Départ	12h05	12h	/	/

*Correspondances vers les lignes régulières (Clamont/Hérault, Lodève et Montpellier) à signaler lors de la réservation.

En pratique !
Pour réserver, appelez le numéro vert en précisant mon point de départ, ma destination et si j'ai :
- une correspondance en car ou un horaire à respecter pour un rendez-vous ;
- une autre personne avec moi ;
- plus de 75 ans ou si je suis une personne à mobilité réduite ;
- besoin d'un siège auto pour mon enfant ;
- besoin d'un trajet retour ;

la centrale me rappelle la veille de mon départ pour me confirmer l'arrêt et l'horaire de passage du TAD ;
- le jour J, je me présente à l'arrêt 5 minutes avant l'heure de départ ;
- j'achète mon ticket auprès du conducteur et le conserve s'il me permet de faire la correspondance avec les lignes régulières de car LIO dans l'heure.

Arrêts par commune
Arboras : Aude Carria - Résidence
Jonquières : Aude Carria - Résidence
Lagamas : Aude Carria - Résidence
Montpeyroux : Aude Carria - Résidence
Saint-André-de-Sangonis : Aude Carria - Résidence
Saint-Guilhem-le-Désert : Aude Carria - Résidence
Saint-Gouraud : Aude Carria - Résidence
Saint-Jean-de-Fos : Aude Carria - Résidence
Saint-Sébastien-de-Losquières : Aude Carria - Résidence
Saint-Sébastien-de-Losquières : Aude Carria - Résidence

Mon nouveau Transport À la Demande

TADAM

pour être libre de me déplacer en vallée de l'Hérault !

+ d'infos

Réservation au 0 805 60 81 00
du lundi au vendredi de 8h30 à 17h (jusqu'à 16h la veille de votre déplacement)

2 € / trajet Horaires et jours concernés à consulter sur www.cc-vallee-herault.fr

TAD LIO Les transports de la Région



Fiches actions

Transport en commun : dessertes en lien avec l'extérieur



Sommaire

ACTION B1 : S'impliquer dans les projets structurants de la Région qui impactent la CASSB

- B.1.1. Collaborer avec l'ensemble des AOM et la Région dans les instances de gouvernance des projets de SERM pour œuvrer à leur bonne mise en œuvre
- B.1.2. Collaborer avec l'ensemble des AOM et la Région dans le cadre du COM pour construire la politique régionale de mobilité
- B.1.3. Appeler à une jonction performante routière avec le projet de SERM Marseillais, par une liaison efficace entre Saint-Cyr et la Ciotat pour les lycéens, les usagers au quotidien et ceux voulant bénéficier d'une desserte plus dense et plus rapide vers Marseille depuis la gare de la Ciotat

ACTION B2 : Renfort de la desserte en transports collectifs depuis et vers les métropoles voisines

- B.2.1. Prolonger des lignes des réseaux métropolitains de Marseille (depuis la Ciotat, Cuges-les-Pins), comme cela est le cas avec le réseau Mistral de la métropole toulonnaise,
- B.2.2. Contribuer aux réflexions sur l'amélioration et le développement des lignes régionales de transport routier en relation avec les métropoles voisines

Action B.1. S'impliquer dans les projets structurants de la Région qui impactent la CASSB



Action : Collaborer avec l'ensemble des AOM et la Région dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) et d'autres instances de gouvernance sur les liaisons en lien avec l'extérieur

Contexte et objectifs de l'action :

L'offre de mobilité du territoire se structure notamment autour de la voie ferrée qui le traverse d'est en ouest, les trois communes littorales étant desservies par une gare. Cette ligne subit de nombreux problèmes de fiabilité et fait l'objet de plusieurs projets : le projet de **LNPCA** d'abord mais également les projets de **SERM toulonnais et marseillais**.

La Région travaille à la construction des **contrats opérationnels de mobilité (COM)** sur son territoire. Ces COM sont un **levier essentiel pour la co-construction des politiques régionales de mobilité à l'échelle d'un bassin de mobilité**.

L'amélioration de l'offre ferroviaire représente un enjeu important pour le territoire, qui permettra d'accompagner le report modal vers le train, et ainsi la réduction du trafic motorisé sur le territoire et en transit. Le COM est ainsi l'espace adéquat pour collaborer avec l'ensemble des AOM et la Région quant à **l'amélioration de l'offre ferroviaire**.

Cette action comporte 2 mesures :

- Collaborer avec l'ensemble des AOM et la Région dans les instances de gouvernance des **projets de SERM** pour **œuvrer à leur bonne mise en œuvre**
- Collaborer avec l'ensemble des AOM et la Région dans le cadre du **COM** pour **construire la politique régionale de mobilité**
- Appeler à une jonction performante routière avec le projet de SERM Marseillais, par une **liaison efficace entre Saint-Cyr et la Ciotat** pour les lycéens, les usagers au quotidien et ceux voulant bénéficier d'une desserte plus dense et plus rapide vers Marseille depuis la gare de la Ciotat



Source: Itef

Action B.1. S'impliquer dans les projets structurants de la Région qui impactent la CASSB

Mesure B.1.1 Mise en œuvre du SERM

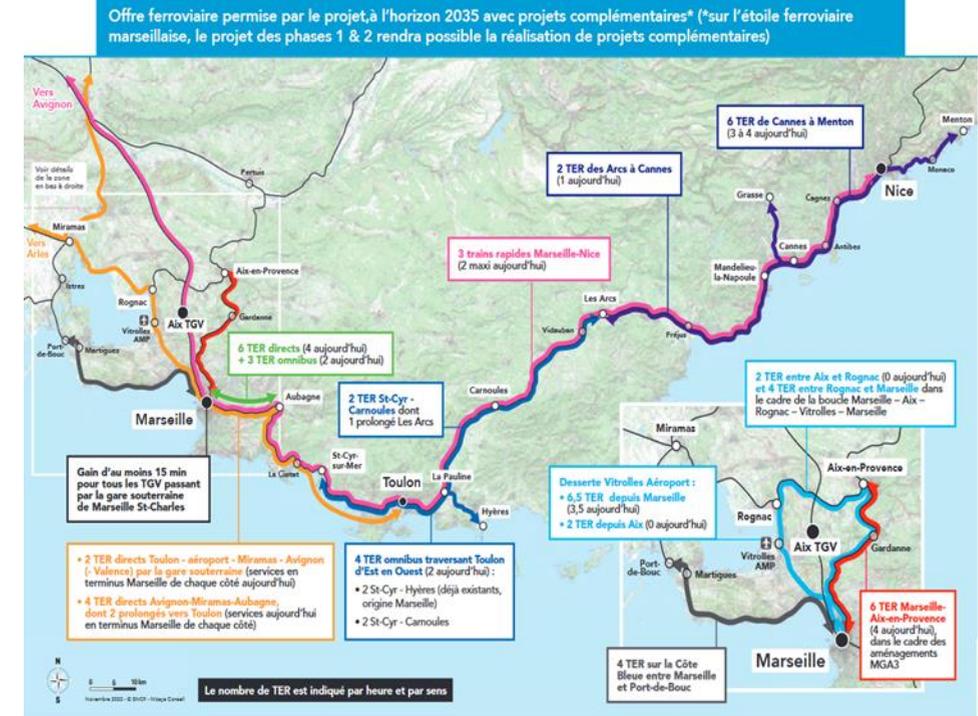


Mesure : Collaborer avec l'ensemble des AOM et la Région dans les instances de gouvernance des projets de SERM pour œuvrer à leur bonne mise en œuvre

Les Services Express Régionaux Métropolitains de Marseille et Toulon sont en projet. Le SERM toulonnais desservira en particulier les trois gares du territoire, avec son terminus à Saint-Cyr.

L'axe ferroviaire est structurant pour le territoire de Sud Sainte Baume et représente, avec l'autoroute, une colonne vertébrale en termes d'infrastructures de mobilité. Ce d'autant plus dans le contexte du projet de LNPCA incluant le projet de PEM à St-Cyr et la navette toulonnaise, sur lequel vont s'appuyer les projets de SERM pour le développement de l'offre ferroviaire.

Cette mesure vise donc à **s'impliquer (dans les instances de gouvernance dédiées) dans les espaces techniques et politiques des SERM toulonnais et marseillais pour œuvrer à leur bonne mise en œuvre**. Les éléments des projets de SERM pourront ainsi également être repris et intégrés pour les autres réflexions et projets de mobilité du territoire. Ce, dans l'objectif d'une cohérence globale de l'offre de mobilité.



Source: SNCF Réseau

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> CASSB (participation active) 	<ul style="list-style-type: none"> Région Provence-Alpes-Côte d'Azur <ul style="list-style-type: none"> SNCF Réseau SNCF Voyageurs puis Transdev (exploitant ligne TER) 	<ul style="list-style-type: none"> Investissement temps du service transport estimé à 10% ETP 	<p>Avant fin 2026 2027 - 2029 2030 et +</p>	<ul style="list-style-type: none"> Fréquence des TER en HP Part modale du train pour les déplacements domicile-travail

Action B.1. S'impliquer dans les projets structurants de la Région qui impactent la CASSB

Mesure B.1.2 Implication dans le COM



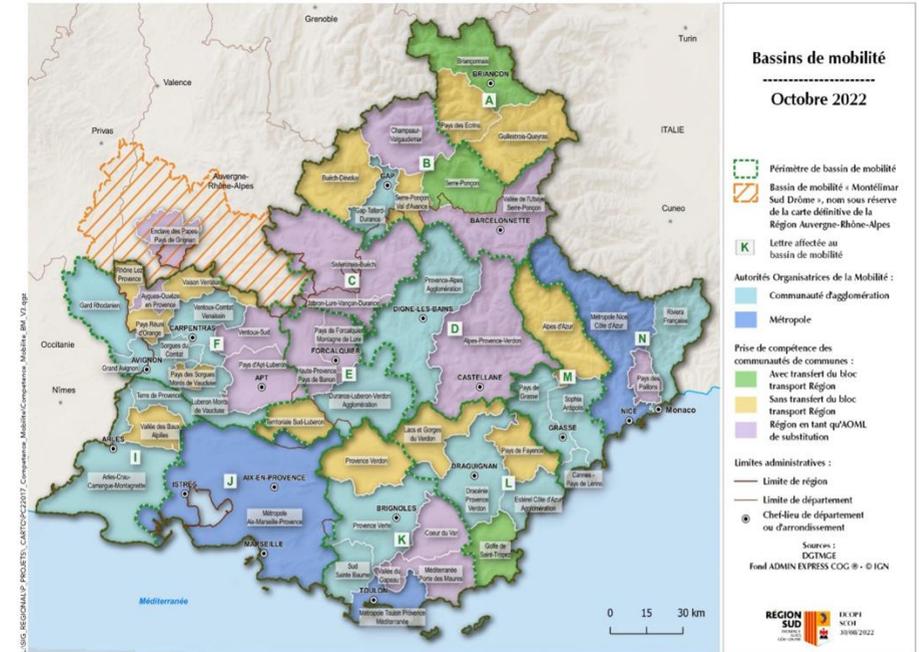
Mesure : Collaborer avec l'ensemble des AOM et la Région dans le cadre du COM pour construire la politique régionale de mobilité

Le contrat opérationnel de mobilité (COM) est un outil institué par la loi d'orientation des mobilités (LOM) pour structurer et coordonner la politique de mobilité à l'échelle de chaque bassin de mobilité défini sur le territoire régional.

Le COM a vocation à permettre un travail structuré de co-construction d'un plan d'action sur l'ensemble des thématiques liées à la mobilité, pour cadrer la politique régionale et coordonner les politiques locales.

La CASSB est à l'Ouest du Bassin de Mobilité « K » de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, avec 6 autres EPCI, jusqu'à Méditerranée Porte des Maures à l'Est et Provence Verte au Nord.

Cette mesure vise donc à **s'impliquer dans la construction du COM sur le bassin K**.



Source: Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Pilote de la mesure

- CASSB (participation active)

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- AOM et EPCI du bassin de mobilité

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Investissement temps du service transport estimé à 10% ETP

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Part modale des transports collectifs pour les déplacements en dehors de la CASSB

Action B.1. S'impliquer dans les projets structurants de la Région qui impactent la CASSB

Mesure B.1.3 Jonction performante St-Cyr <> La Ciotat



Mesure : Appeler à une jonction performante routière avec le projet de SERM Marseillais, par une liaison efficace entre Saint-Cyr et la Ciotat pour les lycéens, les usagers au quotidien et ceux voulant bénéficier d'une desserte plus dense et plus rapide vers Marseille depuis la gare de la Ciotat.

Les deux projets de services express régionaux métropolitains (SERM) de Toulon et Marseille sont prévus avec des terminus respectifs à St-Cyr et la Ciotat. Le tronçon entre les deux ne pourra pas donc pas bénéficier du même niveau de service, impactant ainsi tout déplacement sur l'axe Ouest depuis le territoire de la CA SSB. Malgré les échanges et la recherche de solutions, la création d'un double terminus pour les deux SERM en gare de Saint-Cyr (ou ailleurs) n'est techniquement pas envisageable.

Cette mesure vise donc à travailler, en lien avec la Région et AMP. Faute d'opportunité d'offre ferroviaire, l'objectif sera une jonction routière efficace. Différents formats seront à étudier pour garantir une offre routière de service cadencée et structurante complémentaire à l'offre ferroviaire.

Le modèle de financement et la gouvernance seront à construire avec la Région et la Métropole Aix-Marseille Provence.



Source: Iter

Pilote de la mesure

- Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (portage et coordination)
 - CASSB (impulsion)

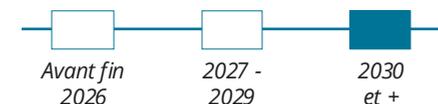
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Métropole Aix-Marseille Provence
 - CA Sud Sainte Baume

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Etude à lancer
- Cofinancement Région/AMP/CASSB à définir

Calendrier



Indicateurs de suivi

- KCC de l'offre assurant la jonction St-Cyr <> La Ciotat
- Fréquentation des véhicules assurant la liaison St-Cyr <> La Ciotat

Action B.2. Renfort de la desserte en transports collectifs depuis et vers les métropoles voisines



Contexte et objectifs de l'action :

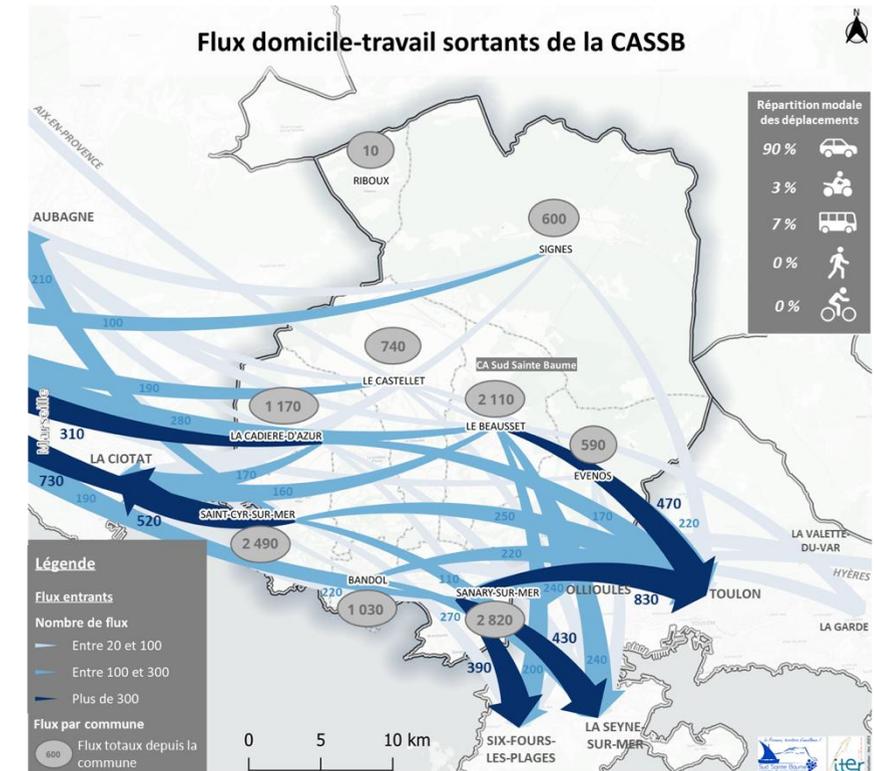
Par leurs emplacements géographiques, les communes du sud et de l'est de la CASSB sont, de fait, majoritairement tournées vers la métropole toulonnaise pour leurs déplacements quotidiens : 2300 flux à destination de Toulon, 1200 à destination de La Seyne-sur-Mer, et enfin, 900 à destination de Six-Fours-les-Plages depuis l'ensemble de la CA. A l'inverse, les communes de l'ouest du territoire sont majoritairement tournées vers la métropole marseillaise : 2000 flux à destination de Marseille et 1200 à destination de La Ciotat.

Cependant, peu d'alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle performantes sont proposées en liaison avec ces territoires actuellement.

L'objectif de cette action est de **renforcer les liens partenariaux avec les territoires voisins sur l'offre en transports collectifs et les connexions à trouver entre les territoires**. Compte tenu de la dimension extraterritoriale de cette action, la Région sera le porteur principal des actions.

Cette action comporte deux mesures :

- Prolonger des lignes des réseaux métropolitains de Marseille (depuis la Ciotat, Cuges-les-Pins), comme cela est le cas avec le réseau Mistral de la métropole toulonnaise,
- Contribuer aux réflexions sur l'amélioration et le développement des lignes régionales de transport routier en relation avec les métropoles voisines



Action B.2. Renfort de la desserte en transports collectifs depuis et vers les métropoles voisines

Mesure B.2.1 Prolongement des réseaux métropolitains



Mesure : Prolonger des lignes des réseaux métropolitains de Marseille (depuis la Ciotat, Cuges-les-Pins), comme cela est le cas avec le réseau Mistral de la métropole toulonnaise.

En 2023, suite à un large processus de concertation entre la CASSB, la Métropole TPM et les communes de Six-Fours-les-Plages, Sanary-sur-Mer, Ollioules, une extension du réseau Mistral a été mise en place avec 5 arrêts communs entre la navette Colombus Gare/Centre-Ville à Sanary sur Mer et le réseau Mistral. Une tarification spécifique a également été mis en place dans ce projet.

Cette mesure vise à engager un travail similaire avec la Métropole d'Aix-Marseille-Provence et les communes de la frange Ouest (Cassis, La Ciotat, Cuges).



Source : CASSB

Pilote de l'action	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> CASSB 	<ul style="list-style-type: none"> Communes Métropole TPM Métropole d'Aix-Marseille-Provence Communes voisines Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 	<ul style="list-style-type: none"> Etude : 15 à 20k€ Budget à définir en fonction de l'étude 		<ul style="list-style-type: none"> Nb de réunions organisées sur le sujet Nb de lignes en interconnexion

Action B.2. Renfort de la desserte en transports collectifs depuis et vers les métropoles voisines

Mesure B.2.2 Lignes régionales



Mesure : Contribuer aux réflexions sur l'amélioration et le développement des lignes régionales de transport routier en relation avec les métropoles voisines

Cette mesure vise à **contribuer, participer activement aux réflexions et actions portées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur** sur la création de lignes interurbaines permettant de répondre à des besoins de déplacements pendulaires entre la CASSB et les deux métropoles voisines.

Cela consistera principalement à faire du lobbying auprès de la Région pour envisager le déploiement d'une offre de rabattement en lignes régulières vers les corridors structurants de transports collectifs existants et à venir sur les territoires voisins vers les polarités principales de la CASSB : à l'Ouest connexion au réseau d'agglomération en particulier en lien avec le futur PEM de Saint Cyr sur Mer et à l'Est connexion avec Ollioules, La Seyne sur Mer notamment.



Source : Zou!

Pilote de l'action	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (portage, sous réserve d'une étude d'opportunité) <ul style="list-style-type: none"> CASSB (participation active) 	<ul style="list-style-type: none"> Région Provence-Alpes-Côte d'Azur <ul style="list-style-type: none"> Communes Métropole TPM Métropole d'Aix-Marseille-Provence <ul style="list-style-type: none"> Communes voisines 	<ul style="list-style-type: none"> A définir en fonction de l'étude, participation à prévoir pour les collectivités locales. 		<ul style="list-style-type: none"> Nb de lignes régionales en lien avec la CASSB <ul style="list-style-type: none"> Fréquentation des lignes

Fiches actions

Modes actifs



Sommaire

ACTION C1 : Maillage cyclable et piéton du territoire

- C.1.1. Poursuivre les réflexions sur l'apaisement des centre-bourgs (y compris pour la marche avec le volet accessibilité via la construction d'un PAVE)
- C.1.2. Travailler sur le maillage cyclable entre les communes du territoire et en connexion avec les communes voisines
- C.1.3. Poursuivre et terminer l'aménagement de la véloroute 65 sur le territoire
- C.1.4. Travailler spécifiquement sur l'amélioration des conditions de rabattement sur les gares et les collèges

ACTION C2 : Stationnement vélo

- C.2.1. Le développement de stationnement vélo sécurisé sur le littoral et le long des plages
- C.2.2. Le développement de stationnement vélo sécurisé dans et autour des collèges et écoles
- C.2.3. Le développement de stationnement vélo sécurisé autour des gares
- C.2.4. Le développement de stationnement vélo sécurisé dans les centre-bourgs et à proximité des commerces

ACTION C3 : Services vélo et apprentissage

- C.3.1. Etudier le développement d'équipements et services vélos (bornes de réparation, pompe de gonflage, etc.) pouvant évoluer à terme vers une maison du vélo
- C.3.2. Accompagner le déploiement du savoir rouler à vélo (SRAV)
- C.3.3. Etudier la mise en place de services de vélopartage sur le territoire (publics ou privés)
- C.3.4. Accompagner le développement d'offres de locations de vélos sur le territoire



Action C.1. Maillage cyclable et piéton du territoire

Action : Poursuivre les réflexions relatives au maillage cyclable et piéton du territoire, dans les centre-bourgs, entre les communes (dont la V65) et en rabattement sur les gares

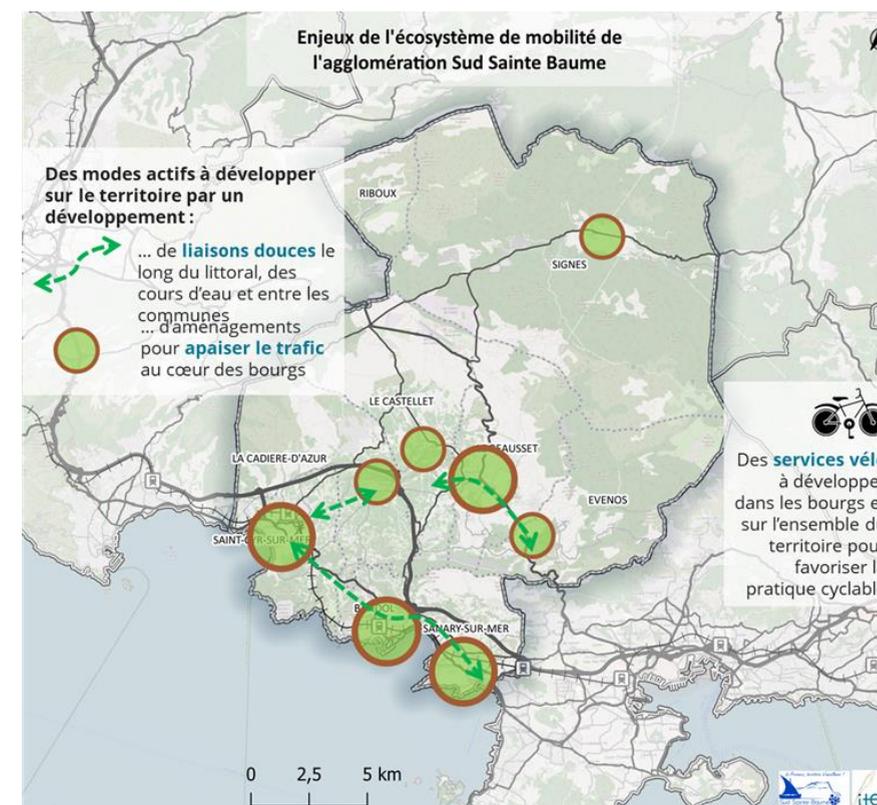
Contexte et objectifs de l'action :

Au regard du retard constaté sur le territoire en matière de développement d'aménagements cyclables, la CA Sud Sainte Baume souhaite s'engager dans la création d'itinéraires cyclables sur l'ensemble de son territoire. Ce maillage cyclable permettra de soutenir et de susciter la pratique cyclable et piétonne, à la fois comme alternative à la voiture individuelle pour les déplacements de courte distance, mais également en réponse au besoin de mobilité des usagers dits « captifs » des transports collectifs : mineurs, publics non motorisés, etc. Cela permettra également d'accompagner le développement du cyclotourisme, par des aménagements du quotidien pour les vacanciers, mais également des itinéraires continus pour les itinérances cyclables.

Cette action comporte 4 mesures :

- Poursuivre les réflexions sur **l'apaisement des centre-bourgs** (y compris pour la marche avec le volet accessibilité via la construction d'un PAVE)
- Travailler sur le **maillage cyclable** entre les communes du territoire et en connexion avec les communes voisines
- Poursuivre et terminer l'aménagement de la **véloroute 65** sur le territoire
- Travailler spécifiquement sur l'amélioration des conditions de **rabattement sur les gares et les collèges**

Le Schéma Directeur Cyclable construit en parallèle du Plan de Mobilité concourra à la mise en œuvre de cette action sur son volet cyclable.



Source: Iter



Action C.1. Maillage cyclable et piéton du territoire

Mesure C.1.1 Apaisement des centre-bourgs

Mesure : Poursuivre l'apaisement des centre-bourgs, pour faciliter et sécuriser les déplacements des modes actifs

Cette mesure s'applique en zone urbaine et vise à apaiser les différents axes et ainsi permettre une mixité des usages sur la chaussée : modes actifs et modes motorisés.

L'apaisement des centre-bourgs est l'un des leviers pour une réduction globale du trafic motorisé dans les centre-bourgs et d'une sécurisation des déplacements en modes actifs.

Cette mesure s'inscrit dans des projets urbains plus larges de requalification de l'espace public, dits de reprise « façade à façade ». Ces projets peuvent concourir à des ambitions autres que la mobilité : dynamisme économique des centre-bourgs, qualité de vie, espace public à hauteur d'enfant, etc. Trois formes d'aménagement sont possibles selon le contexte et les objectifs locaux : zone 30, zone de rencontre ou zone piétonne.

La marche est également concernée par cette mesure qui inclut la construction de PAVE dans les communes pour intégrer pleinement le volet de l'accessibilité dans la réflexion sur l'apaisement à destination des piétons et ainsi favoriser la marchabilité, y compris pour les publics à mobilité réduite.



Source: Le Castellet Tourisme

Pilote de la mesure

- CASSB en coordination et appui des projets communaux

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes (MOA)

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Etudes 10 à 20 K€ / étude. Fourchette haute pour la réalisation d'un plan de circulation. Investissement en fonction des études.
- Financements régionaux pour la création d'aménagements cyclables inscrits dans la stratégie (SDC) de l'EPCI

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de centre-bourgs apaisés
- Part modale de la marche et du vélo



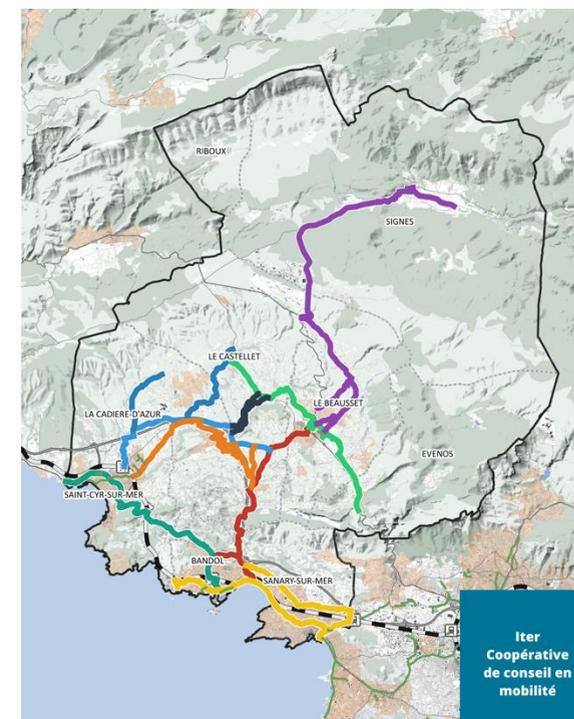
Action C.1. Maillage cyclable et piéton du territoire

Mesure C.1.2 Maillage cyclable intercommunal

Mesure : Travailler sur le maillage cyclable entre les communes du territoire et en connexion avec les communes voisines

Cette mesure consiste à engager la réalisation d'un maillage d'itinéraires et aménagements cyclables sur le territoire et en lien avec les territoires voisins. Ce travail, qui sera à mener à partir de la stratégie validée par la CA Sud Sainte Baume au travers de son Schéma Directeur Cyclable, est déjà engagé et sera mis en œuvre progressivement.

Il s'agit donc de créer des itinéraires cyclables (en assurant leur continuité et sécurité) pour relier les communes entre elles et permettre les déplacements de courte distance à vélo. Ces itinéraires seront sécurisés par différents types d'aménagements cyclables définis selon chaque typologie de voirie et chaque contexte local : piste cyclable, jalonnement simple, chaudiou, voie sur berges, voie verte, etc.



Pilote de la mesure

- CASSB en pilotage et coordination

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Département (MOA)
 - Communes (MOA)
- Syndicat de la Reppe, du Grand Vallat et de ses affluents

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Etude du Schéma Directeur Cyclable en cours
- Financements régionaux pour la création d'aménagements cyclables inscrits dans la stratégie (SDC) de l'EPCI
 - FEDER (AAP 2025)

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Km d'aménagement réalisé
 - Part modale du vélo



Action C.1. Maillage cyclable et piéton du territoire

Mesure C.1.3 Aménagement de la V65

Mesure : Poursuivre et terminer l'aménagement de la véloroute 65 sur le territoire

La véloroute 65 (V65), reliant Aigues-Mortes à Nice est inscrite au schéma régional des véloroutes et voies vertes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La V65 est à ce jour d'ores et déjà aménagée sur une large partie de son linéaire et représente à ce titre un potentiel touristique important pour l'ensemble du littoral. Sud Sainte Baume représente néanmoins un maillon encore manquant à ce jour dans l'aménagement de la V65. La création d'un itinéraire jalonné en continu de la Ciotat à Six-Fours représente donc un enjeu prioritaire.

Cette mesure vise donc à créer un itinéraire cyclable jalonné, avec les aménagements cyclables nécessaires pour assurer la sécurité des cyclistes sur la V65.

Une proposition d'itinéraire est fléchée dans le SDC. Celle-ci peut être réinterrogée, la priorité étant bien d'avoir un itinéraire continu sur le territoire.



Source: Iter

Pilote de la mesure

- CASSB en pilotage et coordination

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Communes (MOA)

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Financements régionaux pour la création d'aménagements et d'équipements (stationnements, aires de services, compteurs) cyclables sur la V65

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Km de V65 aménagés
- Fréquentation de la V65



Action C.1. Maillage cyclable et piéton du territoire

Mesure C.1.4 Rabattement sur les gares et collèges

Mesure : Travailler spécifiquement sur l'amélioration des conditions de rabattement sur les gares et collèges du territoire

Cette mesure vise à travailler sur l'aménagement d'itinéraires cyclables sur des axes en rabattement sur les gares et collèges du territoire. Deux types de destinations différents pour le rabattement, mais qui s'inscrivent dans une logique d'intervention similaire.

Le rabattement sur les gares d'abord, a pour objectif de faciliter la multimodalité. Avec des gares qui ne sont implantées que sur les trois communes littorales et une urbanisation étendue, il s'agit de permettre et faciliter le rabattement en vélo depuis/vers la gare pour les derniers/premiers kilomètres. Le rabattement sur les collèges ensuite, répond à un enjeu de permettre l'accès à vélo pour les jeunes (qui sont de fait non motorisés) et ainsi leur proposer une solution de mobilité. Cela permet également de s'appuyer sur les jeunes générations pour impulser une culture vélo sur le territoire.

Cette mesure s'inscrit en complémentarité avec celles relatives à l'implantation de stationnement vélo sécurisé à proximité des gares et dans les collèges.

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none">CASSB en pilotage et coordination	<ul style="list-style-type: none">Communes (MOA)Département du VarRégion Provence-Alpes-Côte d'AzurSNCF Gares & Connexions	<ul style="list-style-type: none">Etude du Schéma Directeur Cyclable en cours<ul style="list-style-type: none">Financements régionaux pour la création d'aménagements cyclables en rabattement sur les gares, inscrits au SDCProjet départemental d'accessibilité cyclable aux collèges avec des établissements pilotes	<p>Avant fin 2026 2027 - 2029 2030 et +</p>	<ul style="list-style-type: none">Km d'aménagement réaliséPart modale du vélo pour l'accès à la gare/au collège



Action C.2. Stationnement vélo

Action : Développer une offre de stationnement vélo sécurisée sur le territoire, autour des principaux pôles générateurs de déplacements

Contexte et objectifs de l'action :

Une politique cyclable territoriale doit en premier lieu reposer sur des aménagements et équipements destinés à la pratique cyclable. En complément des itinéraires aménagés, le stationnement vélo public et sécurisé constitue un élément nécessaire pour permettre le développement de la pratique. Celui-ci permet la desserte d'équipements, pôles générateurs de déplacements et non seulement des connexions entre lieux privés équipés de stationnement vélo. La typologie du stationnement vélo doit être adaptée selon l'usage attendu de chaque espace de stationnement (durée, fréquentation, sécurisation, etc.). De manière générale, les arceaux vélo seront à privilégier aux pince-roues ou racks. La question du stationnement vélo devra également être élargie aux vélos adaptés (PMR) et spécifiques (vélo-cargo, longtail, etc.).

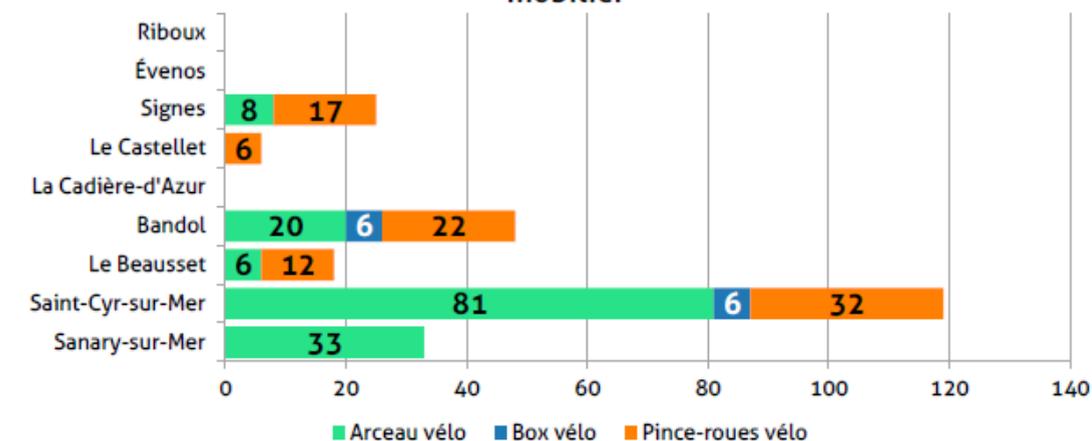
Cette action comporte 4 mesures :

- Le développement de stationnement vélo sécurisé sur le **littoral** et le **long des plages**
- Le développement de stationnement vélo sécurisé dans et autour des **collèges et écoles**
- Le développement de stationnement vélo sécurisé autour **des gares**
- Le développement de stationnement vélo sécurisé dans les **centre-bourgs** et à **proximité des commerces**

Le Schéma Directeur Cyclable construit en parallèle du Plan de Mobilité concourra à la mise en œuvre de cette action.



Nombre de places de stationnement cyclable par type de mobilier



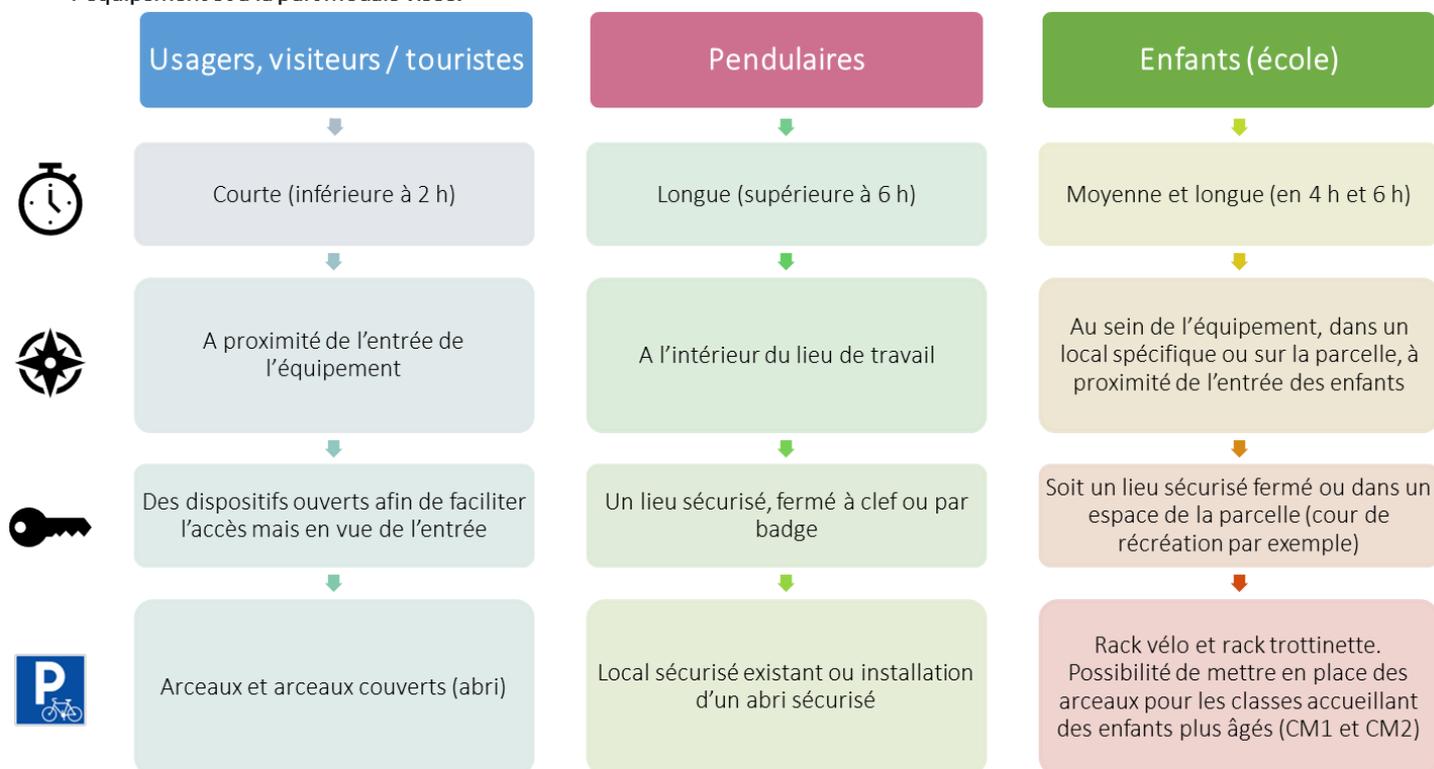
Source: Audat



Action C.2. Stationnement vélo

Compléments techniques pour l'ensemble des mesures de l'action

Quelque soit le type de mobilier choisi, il doit être adapté à la durée du stationnement, au type de public visé, à la fréquentation de l'équipement et à la part modale visée.



→ Ne sont pas pris en compte les stationnements nocturnes et/ou personnels qui relèvent de l'habitat privé.



Arceau
Coût : environ 100€/unité



Abri
Coût : environ 500€ HT / place



Box sécurisé
Coût : environ 1 600€ à 2 000€ HT / place



Casier semi-collectif
Coût : environ 1 000€ HT / place



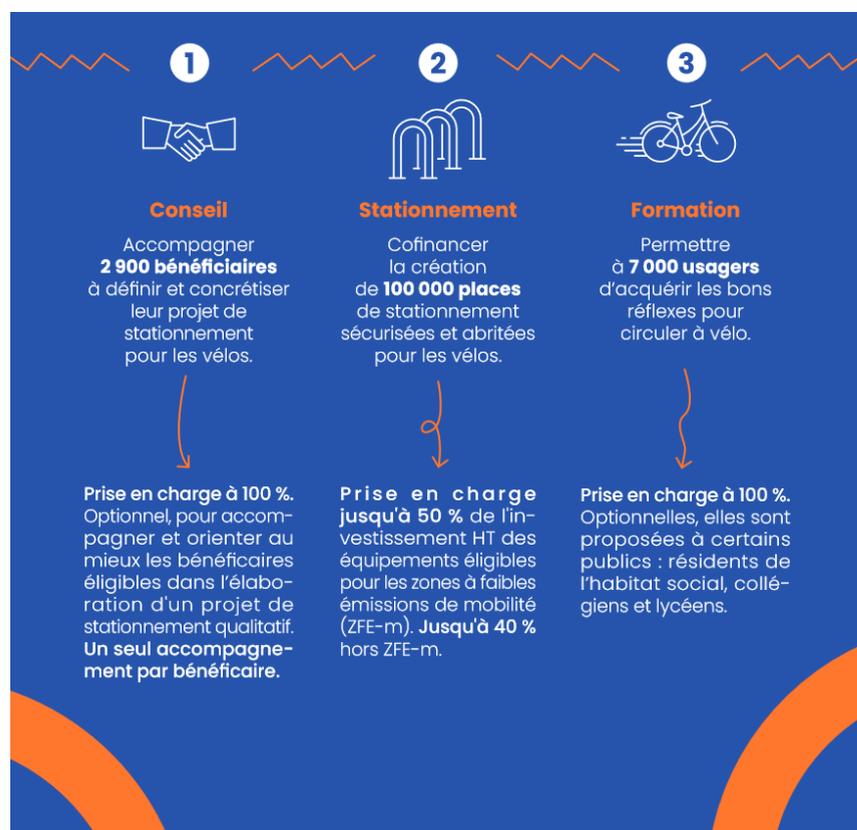
Râtelier : équipement à proscrire

SOURCES : FÉDÉRATION FRANÇAISE DES USAGERS DE LA BICYCLETTE et ITER



Action C.2. Stationnement vélo

Compléments sur le programme de financement Alvéole + (jusqu'à fin 2025) pour l'ensemble des mesures de l'action





Action C.2. Stationnement vélo

Mesure C.2.1 Sur le littoral, le long des plages

Mesure : Développer une offre de stationnement vélo sécurisée sur le littoral et le long des plages

Cette mesure vise à développer une offre de stationnement vélo sécurisée sur le littoral de la communauté d'agglomération, à fortiori le long des plages. De façon complémentaire avec les aménagements d'itinéraires cyclables desservant les plages et le jalonnement de la véloroute 65, cela permettra aux résidents et touristes résidant à proximité de rejoindre la plage en vélo. Cela pourra ainsi concourir à réduire le trafic automobile de la période estivale dédié à la desserte des plages.

Le stationnement vélo le long des plages devra être au maximum ombragé, sans qu'il soit forcément abrité. Le volume de stationnement à implanter sera estimé pour répondre pleinement au besoin, et réévalué régulièrement. Des emplacements spécifiques pour vélos adaptés (personnes à motricité réduite) et spécifiques seront également prévus. Ponctuellement, des abris équipés de casiers pour le stockage des casques et batteries de VAE pourront compléter l'offre.

Cette mesure pourra être accompagnée par le programme alvéole+ (CEE) dont un volet est spécifiquement dédié aux espaces publics.



Source: Her

Pilote de la mesure

Partenaires (financiers, techniques, MO)

Evaluation des moyens et subventions possibles

Calendrier

Indicateurs de suivi

- CASSB (pilotage, initiative)

- MOA des communes :
St-Cyr-sur-Mer
Bandol
Sanary-sur-Mer

- Etude à lancer
- Programme Alvéole+ (CEE)



- Volume de stationnement vélo sécurisé et non sécurisé, sur le littoral
- Part modale du vélo pour l'accès aux plages



Action B.2. Stationnement vélo

Mesure C.2.2 Autour des collèges et écoles

Mesure : Développer une offre de stationnement vélo sécurisée autour des collèges et écoles

Cette mesure vise à développer une offre de stationnement vélo sécurisée autour des collèges et écoles de la communauté d'agglomération. Cette mesure est complémentaire avec l'action relative à la création d'un maillage cyclable sur le territoire et autour des collèges. Cela va concourir au développement de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-étude des enfants et ainsi à terme à une véritable culture vélo sur le territoire.

Le stationnement vélo autour des collèges et écoles pourra être implanté à la fois dans l'espace public, mais également dans les établissements, en soutenant les communes et le département (compétents sur l'aménagement intérieur des écoles et collèges).

Cette mesure pourra être accompagnée par le programme alvéole+ (CEE) dont un volet est spécifiquement dédié aux écoles et établissements d'enseignement.



Source: Alvéole+

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> CASSB (pilotage, initiative) 	<ul style="list-style-type: none"> Etablissements scolaires <ul style="list-style-type: none"> Communes (écoles) Département (collèges) <ul style="list-style-type: none"> DSDEN du Var 	<ul style="list-style-type: none"> Etude à lancer Programme Alvéole+ (CEE) 		<ul style="list-style-type: none"> Volume de stationnement vélo sécurisé et non sécurisé par établissement scolaire Part modale du vélo pour les déplacements domicile-études



Action C.2. Stationnement vélo

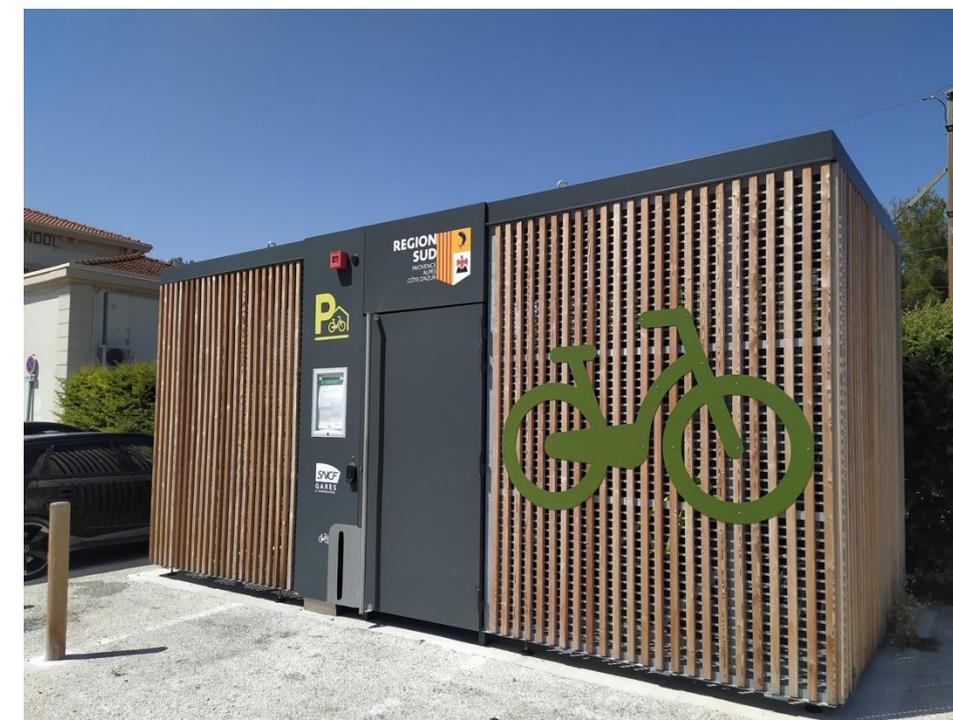
Mesure C.2.3 Autour des gares

Mesure : Développer une offre de stationnement vélo sécurisée autour des gares

Cette mesure vise à développer une offre de stationnement vélo sécurisée autour des gares de la communauté d'agglomération. Cette mesure est complémentaire avec l'action relative au rabattement cyclable vers les gares. Cela va concourir au développement de l'usage du vélo en multimodalité avec le train, et réduire les problématiques de saturation du stationnement automobile en gares.

Le stationnement vélo autour des gares sera pensé en lien avec SNCF Gares & Connexions. Une analyse d'usage des consignes déjà installées pourra être réalisée et participer au dimensionnement de l'offre nécessaire. Pour le PEM de Saint-Cyr, le développement de l'offre de stationnement vélo pourra être pensé dans la conception du projet, en amont de sa finalisation et permettant ainsi une meilleure intégration.

Cette mesure pourra être accompagnée par le programme alvéole+ (CEE) dont un volet est spécifiquement dédié aux PEM et gares, sur son volet de stationnement complémentaire, non pris en charge par la Région. Pour l'offre principale, la Région finance des stationnements vélos sécurisés autour des gares via le contrat de performance qui la lie avec SNCF Gares & Connexions.



Source: Iler

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier *	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> CASSB (pilotage, initiative) 	<ul style="list-style-type: none"> SNCF Gares & Connexions Région Provence-Alpes-Côte d'Azur Communes 	<ul style="list-style-type: none"> Etude à lancer Programme Alvéole+ (CEE) 		<ul style="list-style-type: none"> Volume de stationnement vélo sécurisé et non sécurisé par gare ferroviaire <ul style="list-style-type: none"> Part modale vélo du rabattement sur chaque gare

* Horizon 2030+ pour le PEM de St-Cyr



Action C.2. Stationnement vélo

Mesure C.2.4 Centre-bourgs et autour des commerces

Mesure : Développer une offre de stationnement vélo sécurisée dans les centre-bourgs et autour des commerces

Cette mesure vise à développer une offre de stationnement vélo sécurisée dans les centre-bourgs et autour des commerces. Cela va concourir au développement de l'usage du vélo pour de nombreux petits déplacements du quotidien, tout particulièrement le motif « courses ».

La mesure pourra consister à implanter du stationnement vélo dans l'espace public, mais également accompagner les commerces équipés d'une zone de stationnement automobile à développer une offre de stationnement tous modes, incluant le vélo. Des emplacements spécifiques pour vélos adaptés (personnes à motricité réduite) et spécifiques seront également prévus.

Cette mesure pourra être accompagnée par le programme alvéole+ (CEE) dont un volet est spécifiquement dédié aux espaces publics.

Le programme Alvéole Plus propose des **financements** et un **accompagnement à la maîtrise d'ouvrage** pour développer l'offre de stationnement pour les dans des espaces ou sites publics. Les **collectivités territoriales** (communes, départements, EPCI) et **établissements publics** ou **acteurs privés à vocation de service public** (SEM, SPL, délégataire transport, etc.) sont éligibles au programme.

Source: Alvéole+

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> CASSB (pilotage, initiative) 	<ul style="list-style-type: none"> Communes (MOA sur l'espace public) Commerces (MOA en zone privée) 	<ul style="list-style-type: none"> Etude à lancer Programme Alvéole+ (CEE) 		<ul style="list-style-type: none"> Volume de stationnement vélo dans les centre-bourgs <ul style="list-style-type: none"> Nombre de commerces équipés à proximité (< 100m) Part modale du vélo pour les motifs « achats »



Action C.3. Services vélo et apprentissage

Action : Développer une offre de services vélos et d'accompagnement à l'apprentissage de la pratique cyclable

Contexte et objectifs de l'action :

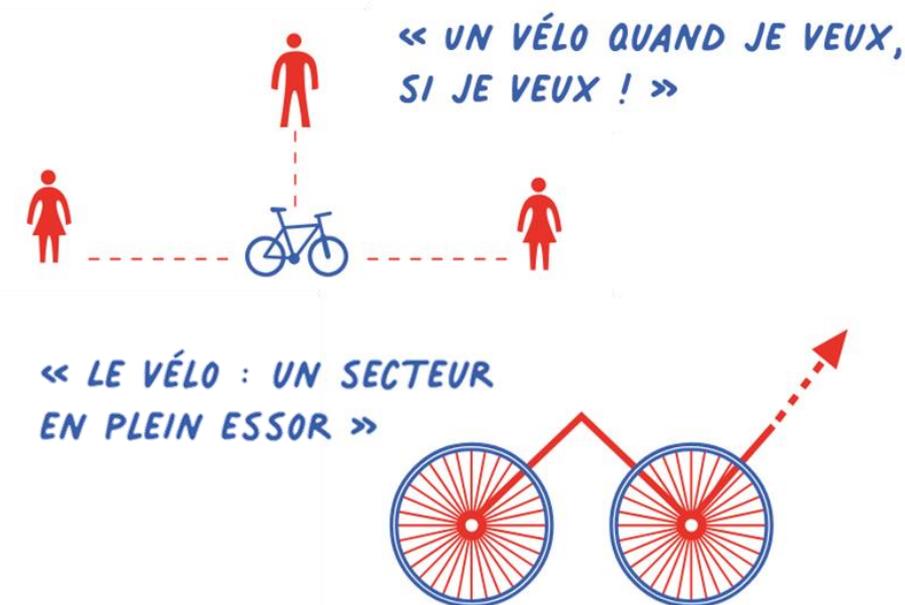
Les aménagements cyclables (pistes cyclables, voies vertes, apaisement de la circulation, etc.) sont la base indispensable à la politique cyclable du territoire. Les **équipements et services vélos** représentent également des **leviers secondaires importants** qui permettent d'encourager et légitimer la pratique cyclable.

L'objectif de cette action est ainsi de **développer une offre de services vélo** sur le territoire : les services vélo rassemblent à la fois la location de vélo courte et longue durée comme le déploiement d'équipements sur le territoire. Il s'agit également **d'accompagner l'apprentissage de la pratique cyclable à l'école** et ainsi s'appuyer sur la jeunesse et l'enseignement scolaire pour le **développement d'une culture vélo** sur le territoire.

Cette action comporte 4 mesures :

- Etudier le développement **d'équipements et services vélos** (bornes de réparation, pompe de gonflage, etc.) pouvant évoluer à terme vers une maison du vélo
- Accompagner le déploiement du **savoir rouler à vélo** (SRAV)
- Etudier la mise en place de services de **vélopartage** sur le territoire (publics ou privés)
- Accompagner le développement d'offres de **locations de vélos** sur le territoire

Le Schéma Directeur Cyclable construit en parallèle du Plan de Mobilité concourra également à la mise en œuvre de cette action.



Source: Ademe



Action C.3. Services vélo et apprentissage

Mesure C.3.1 Services et équipements vélo

Mesure : Etudier le développement d'équipements et services vélos (bornes de réparation, pompe de gonflage, etc.), pouvant évoluer à terme vers une maison du vélo

Cette mesure vise à développer un bouquet d'équipements et services vélo sur le territoire. En premier lieu, il s'agit de déployer sur le territoire des petits équipements comme les bornes d'auto-réparation, pompe de gonflage, etc. qui soutiennent le développement de la pratique et rassurent les cyclistes occasionnels non équipés.

Ces différents équipements et services pourront être déployés petit à petit, et cela pourrait à terme évoluer vers une maison du vélo. Les associations et vélocistes du territoire pourront être associés pour la priorisation des équipements à implanter et leur localisation.



Source: Iter



Source : Saint-Herblain



Source: Iter

Pilote de la mesure

- CASSB à l'initiative et en coordination

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Associations et vélocistes

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Etude à lancer

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre d'équipements installés sur le territoire



Action C.3. Services vélo et apprentissage

Mesure C.3.2 Savoir rouler à vélo (SRAV)

Mesure : Accompagner le déploiement du Savoir rouler à vélo (SRAV) dans les écoles du territoire

Dispositif national initié en 2019, le « savoir-rouler à vélo » est destiné aux 6-11 ans et vise l'apprentissage du vélo ainsi que la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège. C'est une formation en 10h structurée en 3 étapes et encadrée par des professionnels (FFC, FUB, USC). Cette formation permet aussi de donner le réflexe « vélo » et non voiture aux usagers des déplacements, à 17 ans quand on peut passer le permis de conduire.

Le programme « Génération Vélo » soutenu par le dispositif des certificats d'économie d'énergie (CEE) vient accompagner le déploiement et le financement du SRAV jusqu'à fin 2024.

Si le SRAV est financé à 100 % par l'Etat, cette mesure vise à :

- Se fixer l'objectif que sur les 5 ans à venir, l'ensemble des élèves du primaire ait reçu la formation. Cela nécessite de se rapprocher de l'académie pour déterminer les modalités de réussite de ce défi
- Être facilitateur pour les écoles/associations : mettre à disposition du personnel supplémentaire ou un terrain pour créer un espace dédié à l'apprentissage en milieu sécurisé



Source: SRAV – MEN

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB à l'initiative et en coordination 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ DSDEN du Var ▪ Communes ▪ Formateurs SRAV 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Financement du SRAV à 100% par l'Etat ▪ Moyens d'accompagnement par la CASSB à définir 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nombre d'écoles engagées dans le dispositif et soutenues ▪ Proportion des élèves formés dans leur cursus scolaire



Action C.3. Services vélo et apprentissage

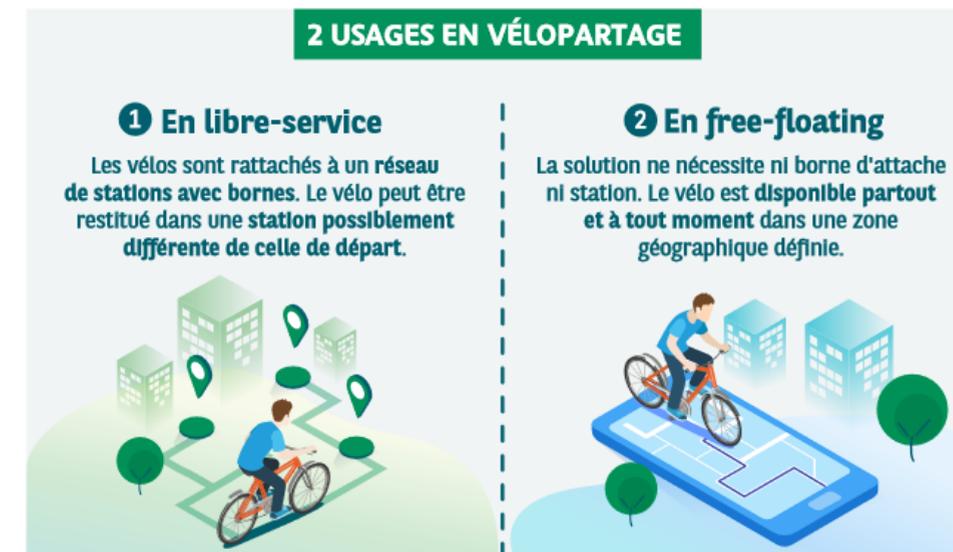
Mesure C.3.3 Services de vélopartage

Mesure : Etudier la mise en place de services de vélopartage publics ou privés sur le territoire

Cette mesure vise à étudier la mise en place de services de vélopartage sur le territoire. A la différence de l'offre classique de location de vélo, une offre de vélopartage peut se caractériser par une réponse à des besoins d'usage récurrent mais de courte durée. A l'instar de l'autopartage, il s'agit de permettre l'usage régulier du vélo sans que la possession du cycle ne soit nécessaire.

Cette mesure vise en premier lieu les résidents du territoire pour améliorer l'offre de mobilité du quotidien (domicile-travail mais également pour les motifs achats ou loisirs).

Différentes modalités peuvent être proposées. Le modèle le plus courant est celui des vélos en libre-service (VLS) avec ou sans station, par un marché public ou simplement le soutien au développement d'offres privées. D'autres modèles peuvent être étudiés, à l'instar d'une offre privée inter-employeurs sur le plateau de Signes. Des exemples sont présentés par la suite pour illustrer les modèles existants et sont potentiellement applicables dans l'espace public comme dans un périmètre privé.



Source: ARVAL

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> CASSB 	<ul style="list-style-type: none"> Communes Employeurs <ul style="list-style-type: none"> CCI Opérateurs privés 	<ul style="list-style-type: none"> Etude à lancer 		<ul style="list-style-type: none"> Nombre de vélo disponibles en vélopartage <ul style="list-style-type: none"> Nombre de km parcourus Nombre total d'utilisation des cycles en vélopartage par mois



Action C.3. Services vélo et apprentissage

Mesure C.3.3 Services de vélopartage

Mesure : Etudier la mise en place de services de vélopartage publics ou privés sur le territoire

Benchmark :

Service de **21 vélos** (à assistance électrique) en libre-service implanté à Six-Fours dans **4 stations** à partir du système de Green On depuis 2019.

Source : Six-Fours



COMMENT EMPRUNTER UN VÉLO ÉLECTRIQUE ?

Osons le vélo à Six-Fours !

<p>1 APPLICATION</p> <p>OSONS LE VÉLO À SIX-FOURS</p> <p>TELECHARGEZ L'APPLICATION Plateforme d'inscription aussi disponible sur : www.green-on.fr/sixfours.html</p>	<p>2 TARIFS</p> <p>Location 1,5€/h Inscription 0,5€ Caution 150€</p> <p><i>La caution n'est pas prélevée, il s'agit d'une empreinte bancaire</i></p> <p>Le paiement s'effectue automatiquement à chaque fin de location. Toute heure entamée est due.</p>	<p>3 DEMANDER UN CODE</p> <p>DEPUIS VOTRE ESPACE PERSONNEL Une fois connecté, tapotez sur «Louer 1 vélo». Un code apparaît, valable 2 minutes.</p>
<p>4 LIBÉRER UN VÉLO</p> <p>SUR LA STATION Entrez le code reçu sur le pavé numérique de la station, à droite du vélo souhaité. Poussez puis tirez le vélo pour le libérer.</p>	<p>5 UTILISER LE VÉLO</p> <p>Allumez le vélo sur la console située sur le guidon. Ajustez les niveaux d'assistance électrique grâce au bouton.</p>	<p>6 AU RETOUR</p> <p>Enfoncez fermement le vélo dans une borne libre. Un signal sonore annonce le bon retour du vélo.</p>

Besoin d'aide ? contactez serviceclient@green-on.fr
Ou par téléphone : 01 83 62 98 09 du lundi au vendredi, 9h à 12h - 13h à 17h

green on

SIX-FOURS LES-PLAGES





Action C.3. Services vélo et apprentissage

Mesure C.3.3 Services de vélopartage

Mesure : Etudier la mise en place de services de vélopartage publics ou privés sur le territoire

Benchmark :

Service de vélos en libre-service implanté à La Baule à partir du système d'Eco-Vélo depuis 2018.

110 vélos sont répartis sur la commune dans **14 stations**. L'offre est à la fois destinée aux résidents et aux visiteurs. 200 000 km ont été parcourus depuis l'ouverture du service et on comptabilise **4 trajets par vélo et par jour** en haute saison.

Source : EcoVélo





Action C.3. Services vélo et apprentissage

Mesure C.3.4 Location de vélo

Mesure : Accompagner le développement d'offres de location de vélos sur le territoire

Cette mesure vise à accompagner le développement d'offres de location de vélos sur le territoire. Ces locations peuvent à la fois être pour des courtes durées (tourisme, loisirs) ou pour des longues durées (déplacements quotidiens, expérimentation).

La courte durée pourra s'appuyer sur les vélocistes déjà implantés sur le territoire qui pourront être soutenus dans le développement de leur offre de location.

Pour la longue durée, le portage avec un opérateur unique est à envisager, des vélos « chartés » aux couleurs de l'agglomération pourront être mis en place, comme un marqueur de la politique cyclable de la collectivité.

INDICES DE COÛTS

- ▶ Service humanisé de location longue durée de vélo :
 - Vélo classique : 200 à 300 €/an/vélo
 - Vélo à assistance électrique : 800 €/an/vélo
- ▶ Pompe et outils en libre-service :
 - Station de gonflage : 1 560 €
 - Station de réparation : 1 700 €

PARTENAIRES À MOBILISER

- ▶ ADEME
- ▶ Cerema
- ▶ Opérateurs de mobilité
- ▶ Professionnels du cycle

Source: Ademe

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB (pilotage et coordination des acteurs) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Communes ▪ Offices du tourisme ▪ Vélocistes 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Etude d'opportunité (10 à 15k€) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cf indices de coût 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Volume de vélos en location sur le territoire ▪ Nombre de locations (vélo-jour) sur le territoire dans l'année

Fiches actions

La voiture autrement



Sommaire

ACTION D1 : Déploiement bornes de recharge pour véhicules électriques

- D.1.1. Poursuivre la réflexion partenariale avec le Territoire d'énergie Var et suivre l'évolution des besoins

ACTION D2 : Aires de covoiturage

- D.2.1. Travailler avec le département et les communes sur la densification des aires de covoiturage sur le territoire
- D.2.2. Elargir la réflexion sur leur aménagement et leur vocation de manière à créer de vrais parkings relais (plus visibles, facilitant l'intermodalité : infrastructures en accès et équipements sur place, tarification pour éviter les « véhicules ventouses »...)

ACTION D3 : Lignes de covoiturage en direction des deux métropoles

- D.3.1. Lancer, en partenariat avec la Région et les territoires voisins, une étude d'opportunité avec un opérateur de covoiturage.
- D.3.2. Si le potentiel est avéré, localiser les arrêts et le/les tracé(s) de la ligne.

ACTION D4 : Affiner le besoin en autopartage sur le territoire

- D.4.1. Identifier les secteurs les plus pertinents : au niveau des gares, des principales centralités et dans les secteurs peu denses du territoire

Action D.1. Déploiement bornes de recharge pour véhicules électriques



Action : Soutenir le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électrique

Contexte et objectifs de l'action :

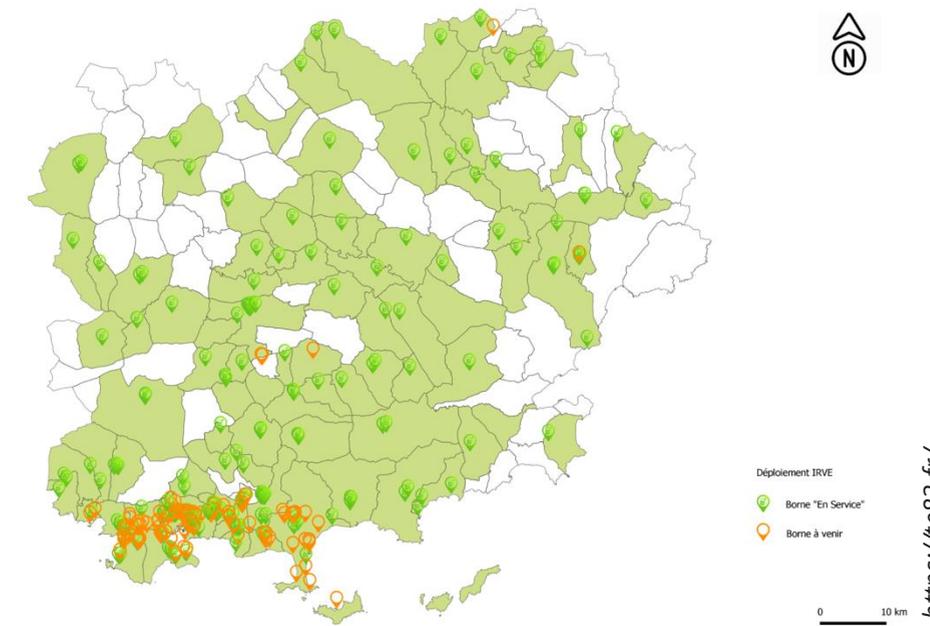
L'ensemble des communes de la CASSB a transmis la compétence relative aux Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE) au Territoire d'énergie Var (TE83 anciennement appelé SYMIELECVAR).

Actuellement, la CA Sud Sainte Baume dispose de 15 bornes sur son périmètre, réparties principalement sur la partie Sud du territoire.

Afin d'accompagner l'évolution des typologies des véhicules et les nouveaux besoins qui en émergent, il existe un enjeu de poursuite du déploiement de ces équipements (réseau Mouv'Elec) sur le territoire **en priorisant notamment les « HUB » de mobilité du territoire.**

Cette action comporte une mesure :

1. Poursuivre la réflexion partenariale avec le Territoire d'énergie Var et suivre l'évolution des besoins



Source : Ministère de la Transition écologique

Action D.1. Déploiement bornes de recharge pour véhicules électriques

Mesure D.1.1. Réflexion avec le Territoire d'énergie Var



Mesure : Poursuivre la réflexion partenariale avec le Territoire d'énergie Var et suivre l'évolution des besoins

Cette mesure vise à poursuivre le travail partenarial engagé par les communes auprès de Territoire d'Énergie Var pour suivre les besoins en IRVE sur le territoire (domaine public) et déployer le réseau Mou'Elec en cohérence avec les projets mobilité. A noter que plusieurs bornes sont d'ores et déjà en projet sur le territoire (cf carte ci-contre).

Pour rappel selon la LOM, à moins de 40 places (service public), 10 % des places de stationnement, et au minimum une place, doivent être équipées de bornes électriques et si le parking possède plus de 40 places, 20 % doivent avoir des bornes de recharges.

Le rôle de la CASSB dans cette mesure sera essentiellement de suivre l'avancée de la mise en œuvre des équipements et de **coordonner les différentes communes du territoire pour les aider à identifier les besoins et prioriser le déploiement au niveau des « nœuds de mobilité » afin de faciliter l'intermodalité**. Les infrastructures de recharge devront être calibrées (nombre, type de recharge) selon le lieu d'implantation, le type d'usage et la durée de stationnement.

En parallèle, l'objectif est également de travailler avec les enseignes commerciales et grands employeurs du territoire sur le déploiement d'IRVE.



Source : Schémas directeurs pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques - guide à l'attention des collectivités et établissements publics

Pilote de la mesure

- CASSB (coordination)
- Communes (suivi besoins et expression du besoin au TE83)

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- TE83, enseignes et employeurs privés (mise en œuvre)

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Cadre d'intervention régional *Zéro émission route*

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nb de points de recharge déployés
- Nb de recharge réalisés (temps de charge cumulé)



Action D.2. Aires de covoiturage

Action : Aménager des aires de covoiturage supplémentaires et étudier leur vocation (parking relais)

Contexte et objectifs de l'action :

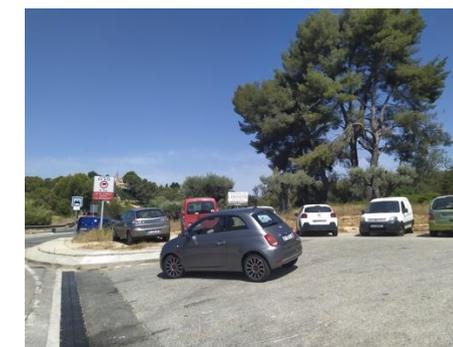
Le territoire est peu pourvu actuellement en aires de covoiturage avec seulement deux aires de covoiturage officielles et aménagées mais qui sont en quelque sorte « victimes de leur succès » avec un usage et un niveau de saturation important.

Afin de faire du **covoiturage une alternative pertinente pour les déplacements domicile-travail** des habitants de la CASSB et en lien avec le potentiel important sur le territoire notamment en direction des deux métropoles voisines, l'objectif de cette action est de travailler avec le département et les communes sur la **densification et le maillage** des aires de covoiturage sur le territoire.

Au-delà du travail à mener avec les communes et le département sur la localisation, le dimensionnement des aires, l'objectif est également d'élargir la réflexion sur leur aménagement et leur vocation de manière à créer de vrais **parkings relais** (plus visibles, facilitant l'intermodalité : infrastructures en accès et équipements sur place, tarification pour éviter les « véhicules ventouses »...).

Cette action comporte deux mesures :

1. Travailler avec le département et les communes sur la densification des aires de covoiturage sur le territoire
2. Élargir la réflexion sur leur aménagement et leur vocation de manière à créer de vrais parkings relais (plus visibles, facilitant l'intermodalité : infrastructures en accès et équipements sur place, tarification pour éviter les « véhicules ventouses »...)



Aire de covoiturage aménagée – route des Sources La Cadière d'Azur / le Castellet. *Source : Iter 2023*



Aire de covoiturage aménagée – Bandol *Source : Iter 2023*



Action D.2. Aires de covoiturage

Mesure D.2.1 Densification des aires de covoiturage

Mesure : Travailler avec le département et les communes sur la densification des aires de covoiturage sur le territoire

Sur l'aspect infrastructure physique en lien avec le covoiturage, le rôle de la CASSB sera de faciliter l'aménagement d'aires de covoiturage en partenariat avec les communes et le Département (selon le domaine foncier). Cela peut passer par une aide en ingénierie pour trouver un lieu d'implantation, des conseils / recherche de retours d'expérience pour aménager qualitativement ses aires (mobilier, espaces confortables, bornes de recharge ...)

Voici une première identification de lieux avec potentiels : au niveau de Saint Cyr en lien avec le futur PEM et au niveau du Beausset (jonction de plusieurs axes routiers importants).



Exemple aire multimodale de Vouillé (86)

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none">CASSB (garant de la coordination des différents acteurs)	<ul style="list-style-type: none">DépartementCommunes	<ul style="list-style-type: none">En fonction des études et du nombre de places (entre 3 et 4k€ / place aménagée)		<ul style="list-style-type: none">Nb d'aires multimodales aménagées et taux de fréquentation



Action D.2. Aires de covoiturage

Mesure D.2.2 Bouquet de services

Mesure : Elargir la réflexion sur leur aménagement et leur vocation de manière à créer de vrais parkings relais (plus visibles, facilitant l'intermodalité : infrastructures en accès et équipements sur place, tarification pour éviter les « véhicules ventouses »...)

En travaillant sur la densification et le maillage du territoire en aires de covoiturage, il est nécessaire de porter une réflexion globale sur l'ensemble des modes de déplacements afin de faciliter l'intermodalité et le rabattement vers cette interface (à pied, en vélo, en transports collectifs ... et pas seulement en voiture individuelle). Il est pour cela nécessaire de travailler sur plusieurs aspects : **niveau d'accessibilité à l'aire** (proximité avec arrêt TC, cheminements piétons et cyclables...), **niveau d'équipements et de services à destination** (stationnement sécurisé et bien dimensionné, confort arrêt TC...) **et enfin sur la signalétique à y associer pour la rendre visible.**

Pour cela, le choix de localisation des aires à aménager sera primordial et permettra, in fine, d'assurer un accès multimodal à l'interface créée et donc un usage facilité.

Principes à suivre pour aménager une aire de covoiturage :

- Une aire de covoiturage doit être pensée comme **une aire multimodale**, qui permet d'offrir plusieurs solutions de mobilité en un même lieu, et en ce sens favoriser l'intermodalité (mobilier de stationnement vélo sécurisé, proximité avec un arrêt de car, cheminements piétons et aménagements cyclables sécurisés et confortables en accès à l'aire si l'environnement le permet ...).
- Pour être pertinentes, ces aires doivent être préférentiellement situées dans des lieux stratégiques du territoire, notamment à la **jonction des corridors de déplacement** (exemple : à proximité de l'A50, D559, D559B, DN8, ...).
- **Ce n'est pas l'offre qui crée le besoin.** L'ambition est en premier lieu d'identifier et de s'appuyer sur les pratiques existantes. La construction d'une aire multimodale *ex nihilo* à l'écart des grands axes de déplacement n'entraînera pas un détournement des flux de déplacements pour venir s'y connecter.
- L'aménagement des aires doit inclure les trois fonctions liées au **stationnement, à l'attente des usagers et au passage** (jalonnement, orientation).
- Elle doit être aménagée grâce à du mobilier mais aussi des services usagers et elle doit être indiquée et identifiable grâce à de la **signalétique**.

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB (garant de la coordination des différents acteurs) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Département ▪ Communes ▪ Région (PEM) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cadre d'intervention régional : « Soutien aux aires de covoiturage dans leur dimension multimodale » : dépôt à partir du 1^{er} octobre 2024, détaillé sur la page suivante ▪ Financement régional dans le cadre des contrats <i>Nos territoires d'abord</i> 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nb d'aires multimodales aménagées et taux de fréquentation

Action D.2. Aires de covoiturage

Mesure D.2.2 Bouquet de services



Zoom sur ... Subvention régionale (cadre d'intervention) à destination des Collectivités Locales (Départements, communes, EPCI...) de soutien aux aires de covoiturage dans leur dimension multimodale

- Financement à hauteur de 50 % du coût HT total d'investissement dans la limite de 8 000 € par place véhicule léger (VL) et 120 000 € d'aide par projet.
- Le financement par la Région des projets d'aires de covoiturage implique donc que 2 conditions soient réunies :
 - ❑ la localisation de l'aire sur ou à proximité immédiate d'une ligne ou d'un arrêt TC du réseau ZOU ! afin de favoriser l'intermodalité avec les services routiers régionaux ;
 - ❑ l'intégration de tout ou partie des équipements suivants conférant à ces aires une dimension multimodale :
 - stationnement couvert et sécurisé pour vélos ;
 - panneaux d'information multimodale ;
 - bornes de recharge électrique (pour véhicule léger et/ou vélo) ;
 - cheminement piéton sécurisé jusqu'à l'arrêt TC.
- Dépôt d'un dossier de demande de subvention sur subvention en ligne puis sur la plateforme [AIDEN](#) à partir du 1^{er} octobre 2024.

- Plus d'informations sur : <https://www.maregionsud.fr/vos-aides/detail/soutien-aux-aires-de-covoiturage-dans-leur-dimension-multimodale>





Action D.2. Aires de covoiturage

Mesure D.2.2 Bouquet de services

Localiser l'aire à proximité immédiate d'un axe important de circulation (ici une nationale), et faciliter son accessibilité (ici via le giratoire). Prévoir un parking suffisamment dimensionné (au moins 30 places).

Fort enjeu de signalement de l'aire de covoiturage



Aménager des accès pour les piétons et cycles sécurisés



Exemple du parking relais de l'Embrunais

Aménager des Bornes IRVE



Localiser l'aire de covoiturage à proximité d'un arrêt de transport collectif (gare ferroviaire par exemple) pour favoriser l'intermodalité.



Prévoir des stationnements vélos sécurisés



Aménager une zone d'attente abritée et agréable.

Le modèle présenté ci-contre est un modèle optimal qui ne pourra être déployé tel quel sur le territoire (ne serait-ce que via les contraintes environnementales). L'enjeu est de s'appuyer sur ce modèle dans le cadre de la réalisation d'une aire de covoiturage afin de la rendre autant que possible visible, identifiable et pratique, et donc utilisée.

Action D.3. Lignes de covoiturage en direction des deux métropoles



Action : Etudier l'opportunité de création de lignes de covoiturage en direction des deux métropoles.

Contexte et objectifs de l'action :

Sur le principe des lignes de bus, les lignes de covoiturage sont des **itinéraires précis réalisés par des conducteurs et matérialisés par des arrêts sécurisés**, qui visent à assurer une régularité et une fiabilité de passages. Ces dispositifs, qui fonctionnent **en complémentarité de l'offre de transports en collectifs** et en parallèle de l'offre classique de covoiturage avec système de réservation, permettent de diminuer la pratique de l'autosolisme sur des **corridors « à fort potentiel »** car très empruntés. La pratique est dite dynamique car les trajets ne sont pas réservés en avance. La cible visée est prioritairement **les actifs** (trajet domicile-travail). Les lignes de covoiturage peuvent revêtir différents niveaux de service faisant varier le coût de déploiement (infrastructures, support numérique, incitation financière). Différentes modalités de fonctionnement peuvent être proposées : covoiturage « dynamique » ou covoiturage classique avec réservation.

Pour ancrer la pratique du covoiturage dans les déplacements quotidiens (encore peu développé sur le territoire), la mise en place de lignes de covoiturage peut être étudiée.

Cette action comporte deux mesures dont l'objectif global est d'étudier le potentiel sur le territoire en liaison avec les deux métropoles voisines et de tester sous forme d'expérimentation par exemple si le potentiel est affirmé.

1. Lancer, en partenariat avec la Région et les territoires voisins, une étude d'opportunité avec un opérateur de covoiturage.
2. Si le potentiel est avéré, localiser les arrêts et le/les tracé(s) de la ligne.



Exemple de Lane sur la Métropole du Grand Lyon.
Source : ECOV.

Action D.3. Lignes de covoiturage en direction des deux métropoles

Mesure D.3.1 Etude d'opportunité



Mesure : Lancer, en partenariat avec la Région et les territoires voisins, une étude d'opportunité avec un opérateur de covoiturage.

La structuration des flux le long de l'axe de l'A750 (Marseille – Aubagne – St Cyr – La Cadière – Bandol – Sanary – Toulon) et de la DN8 (Aubagne – Le Beausset/ Le Castelet – Evenos – Ollioules – Toulon) permet d'envisager d'en faire deux axes fort des déplacements en covoiturage notamment via la structuration de lignes de covoiturage dynamique.

Une étude d'opportunité auprès d'un opérateur de covoiturage permettra d'affiner le besoin sur et en lien avec le territoire. Cette étude doit permettre d'étudier les pratiques actuelles, évaluer le besoin, définir le potentiel d'une ligne de covoiturage dynamique extraterritoriale et enfin, si une ligne semble en effet pertinente, localiser les arrêts et le/les tracé(s) de la ligne (mesure 2).

	Covoit'ici	Ligne de covoiturage à Haut niveau de service (CoHNS)
Fonctionnement du service	- Demande de trajet via appli, SMS ou téléphone, - Demandes relayées sur les PMV, - Partage des frais, indemnisation sièges libres, garantie départ	- Demande de trajet via appli, SMS ou téléphone ou sur les PMV, - Marque blanche ou Covoit'ici - Intégration au Pass mobilité de l'agglomération, - Partage des frais, indemnisation sièges libres, garantie départ
Exemple de contenu de projet	- Etude, - Déploiement de 4 arrêts (8 PMV), - Plan de communication, - Développement de communauté	- Etude, - Déploiement de 4 arrêts (24 PMV), - Mobilier de confort (abri, totem...) - Plan de communication, - Développement de communauté
Cibles "type"	- Report modal (domicile-travail), - Pénétrantes d'agglomération et axes majeurs	- Report modal (domicile-travail), - Pénétrantes d'agglomération et axes majeurs, - Desserte de zone d'activité

Source : Ecov 2022

Pilote de la mesure

- CASSB

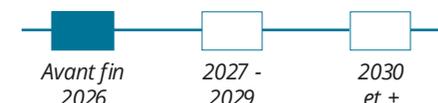
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Région
- Territoires voisins
- Opérateur privé de covoiturage

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Etude covoiturage : env 20/30K€ (co financement possible via les « Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires »)
- Fond Vert axe 3

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Lancement de l'étude

Action D.3. Lignes de covoiturage en direction des deux métropoles

Mesure D.3.2 Mise en œuvre (expérimentation)



Mesure : Expérimenter la solution envisagée selon les résultats de l'étude d'opportunité réalisée

En fonction de la solution envisagée et de la pertinence du dispositif, le portage du service sera à définir avec les partenaires et la Région compte tenu de l'intérêt probable d'une offre de service à dimension extraterritoriale. Une fois le portage défini avec les partenaires, l'étape suivante visera à construire avec un opérateur l'offre à déployer (nombre et localisation des arrêts, tracé précis des lignes ...).

La mise en œuvre dans un premier temps sous forme d'expérimentation d'un corridor de covoiturage permettra de valoriser les pratiques le long de cet axe afin d'apprécier la viabilité du dispositif et de pouvoir envisager sa pérennisation.

Présentation du parcours usagers – Dispositif Covoit'ici (ECOV)

Le passager...

Se rend à un arrêt Covoit'ici et fait sa demande de trajet par l'appli, par une borne, par sms ou par téléphone. **Attente moyenne : 5-10 min (en heures de pointe). Une solution de secours est activée si l'attente dépasse les 10 mins.** **Monte avec un conducteur et entre le code conducteur dans l'application.** **Descend à l'arrêt prévu.**

Le conducteur...

Est prévenu via les panneaux lumineux et/ou l'application si un passager attend à un arrêt. **Récupère le(s) passager(s) de manière sécurisée à l'arrêt et indique son code conducteur.** **Dépose le(s) passager(s) à l'arrêt prévu et perçoit l'indemnité**



Pilote de la mesure

- CASSB / Région / Territoires voisins (portage/conventionnement à définir en fonction des compétences de chaque AOM)

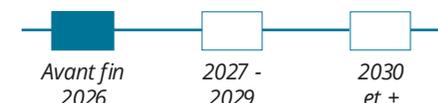
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Opérateur privé de covoiturage

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Expérimentation sur 3 ans pour 900k à 1M€
 - Fond Vert axe 3

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nb de lignes déployées
- Nb de trajets réalisés en covoiturage sur la(les) ligne(s) et taux d'utilisation (fréquentation des points d'arrêts)

Action D.3. Lignes de covoiturage en direction des deux métropoles

Mesure D.3.2 Mise en œuvre (expérimentation)



Exemple de lignes de covoiturage spontanées 100% physique (sans application) déployées par l'opérateur ECOV

Les lignes de covoiturage suivent les mêmes principes qu'une ligne de transport collective :

- La définition d'un itinéraire, établi via une étude du potentiel de covoiturage (étude des flux de véhicules, des OD, ...)
- La matérialisation d'arrêts de covoiturage à des endroits stratégiques (stationnement sécurisé pour la voiture, panneau à message variable, abri, ...)

Coût estimatif pour une ligne 100% physique (sans application) avec 4 arrêts, comprenant l'étude, les investissements, et l'exploitation du réseau : **90k€ sur 3 ans** (70k€ la première année, puis 10k€/an)

Exemple d'un calendrier de mise en œuvre d'une ligne de covoiturage (ECOV)



Aménagement d'un arrêt de covoiturage



Arrêt réseau Synchro covoiturage (Chambéry) - Ecov 2020

Exemple du dispositif Synchro covoiturage (Grand Chambéry)

Le dispositif fonctionne via des panneaux avec boîtier intégré autonomes en énergie permettant d'indiquer des destinations pré-enregistrées (6) ou simplement signaler qu'une personne est en attente.

Retours d'expérience : entre 700 et 800 trajets / mois. Un temps d'attente aux heures de pointe de moins de 5 mins

Fort enjeu de communication : près d'une trentaine d'animation ont été réalisées le premier mois



Action D.4. Affiner le besoin en autopartage sur le territoire



Action : Affiner le besoin en autopartage sur le territoire

Contexte et objectifs de l'action :

L'autopartage, est « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules... » (article L1231-14 du Code des transports)

Développer la pratique de l'autopartage sur un territoire présente deux principaux avantages :

- Démultiplier les solutions de déplacement et **donner un accès à la voiture pour les personnes non motorisées,**
- De réduire les frais de mobilité,
- **Participer à la démotorisation des ménages** en évitant la possession d'un second voir d'un troisième véhicule utilisé occasionnellement.

L'enjeu est de **déployer des stations au niveau des gares/PEM** d'une part (Saint Cyr, Bandol, Sanary) puis **au niveau des centralités** de la CASSB d'autre part (Le Beausset, La Cadière ...).

Plusieurs cibles visées à travers cette action : les actifs, les personnes non motorisées et les touristes/visiteurs.

Cette action comporte deux mesures :

1. Identifier les secteurs les plus pertinents : au niveau des gares, des principales centralités et dans les secteurs peu denses du territoire



Action D.4. Affiner le besoin en autopartage sur le territoire

Mesure D.4.1. Etude préalable

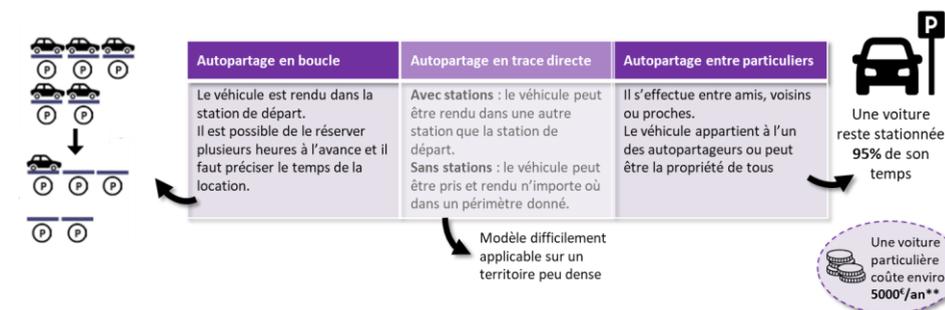


Mesure : Identifier les secteurs les plus pertinents (au niveau des gares, des principales centralités et dans les secteurs peu denses du territoire)

La première étape sera d'affiner le besoin de la CA Sud Sainte Baume en matière d'autopartage et éventuellement faire appel à des collectivités ou directement opérateurs pour partager des retours d'expérience sur des territoires similaires (niveau de service déployé, fonctionnement ...) afin de sensibiliser et acculturer les élus sur le sujet.

Une fois l'étude du PDM approuvée, il pourrait être envisagé par exemple de faire intervenir directement plusieurs opérateurs (entre 1 et 3) auprès des élus du territoire sous forme de « speed meeting » afin qu'ils puissent présenter leur solution, les bénéfices et des exemples concrets déployés sur des territoires similaires à celui de la CASSB.

En fonction des résultats de l'étude préalable menée pour évaluer la pertinence du dispositif au niveau des gares, la CASSB pourra envisager la mise en place de stations d'autopartage en lien avec les communes.



Pilote de la mesure

- CASSB
- Communes

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Prestataire externe / opérateur privé d'autopartage (Citiz, Clem'...)

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Etude d'opportunité dans les gares

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Organisation d'une présentation auprès des élus
- Lancement de l'étude

Fiches actions

Stationnement, livraisons



Sommaire

ACTION E1 : Politique de stationnement

- E.1.1. Engager une réflexion sur la politique de stationnement : offre et tarification dans les centralités et en périphérie immédiate, pour favoriser les transports collectifs et les modes actifs.
- E.1.2. Intégrer dans la réflexion, l'enjeu du stationnement au plus près des domiciles pour les publics les plus fragiles
- E.1.3. Etudier la possibilité de mutualiser des zones de stationnement (foisonnement) en densifiant les usages et ainsi optimiser l'espace réservé au stationnement.

ACTION E2 : Améliorer le transport de marchandises

- E.2.1. Encourager les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les centralités, notamment sur les communes littorales
- E.2.2. Adapter les modalités de livraison en ville pour répondre aux enjeux des livraisons en appui aux publics fragiles

ACTION E3 : Points durs et zones de bruit

- E.3.1. Continuer la réflexion sur les aménagements à mener au regard du point dur du Beausset, en intégrant les modes actifs dans la conception des voiries
- E.3.2. Engager une réflexion sur les points noirs en matière de bruit lié au trafic automobile, notamment le long de l'A50



Action E.1. Politique de stationnement

Action : Engager une réflexion sur la politique de stationnement

Contexte et objectifs de l'action :

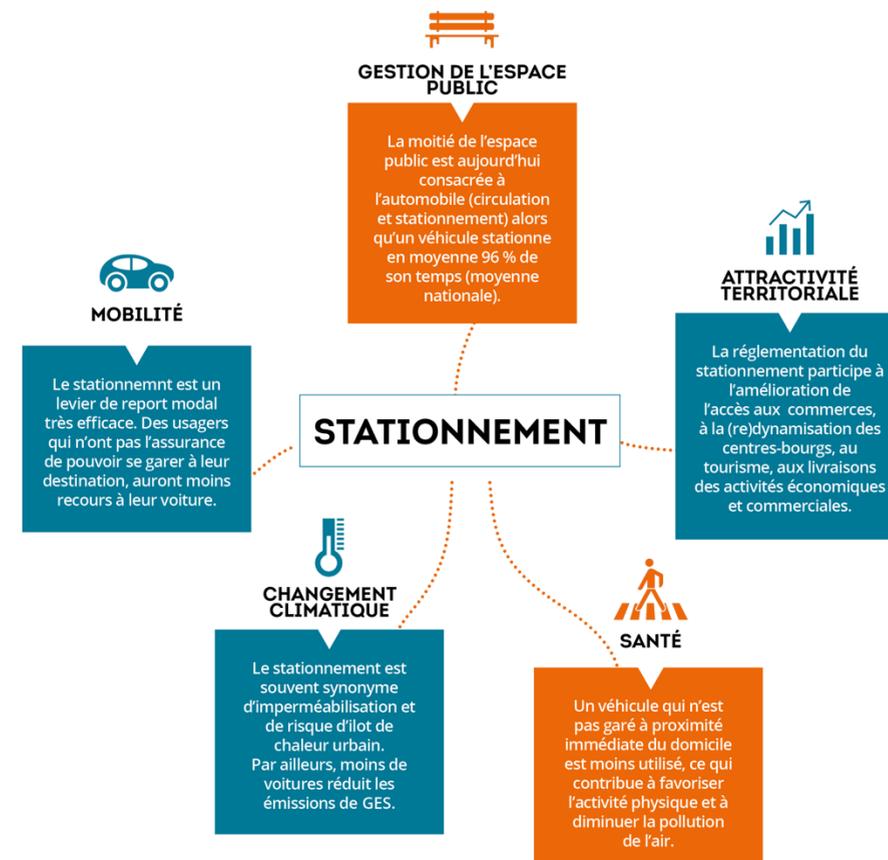
La question du stationnement est une conséquence directe de celle de l'usage de l'automobile. En ce sens, elle est aussi un important levier pour accompagner et susciter les changements de pratiques.

Cette action vise donc à étudier les leviers de la politique de stationnement pour faciliter ou contraindre le stationnement dans différentes zones, et ainsi faire changer des pratiques modales, en cohérence avec les objectifs de la communauté d'agglomération.

Les politiques de mobilité ne devant pas être génératrices d'exclusion, la réflexion prendra en compte différents éléments pour garantir une accessibilité adaptée au maximum aux situations individuelles.

Cette action comporte 3 mesures :

- Engager une réflexion sur la politique de stationnement : offre et tarification dans les centralités et en périphérie immédiate, pour favoriser les transports collectifs et les modes actifs.
- Intégrer dans la réflexion, l'enjeu du stationnement au plus près des domiciles pour les publics les plus fragiles
- Etudier la possibilité de mutualiser des zones de stationnement (foisonnement) en densifiant les usages et ainsi optimiser l'espace réservé au stationnement.



Source: AURG

Action E.1. Politique de stationnement

Mesure E.1.1 Favoriser les transports collectifs et modes actifs



Mesure : Engager une réflexion sur la politique de stationnement : offre et tarification dans les centralités et en périphérie immédiate, pour favoriser les transports collectifs et les modes actifs.

Cette mesure vise à engager une réflexion sur la politique de stationnement automobile qui favorise les transports collectifs et modes actifs. Un travail sur l'offre et la tarification du stationnement peut en effet avoir un fort impact sur les pratiques modales.

Il s'agit donc de questionner la politique actuelle pour identifier des pistes de solutions sur l'évolution des modalités de stationnement, en cohérence avec l'offre d'aménagements cyclables et de transports collectifs existante et projetée.



Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none">CASSB (coordination)	<ul style="list-style-type: none">Communes	<ul style="list-style-type: none">Moyen humain (Chargé de Mission – action G.5.1)	<p>Avant fin 2026 2027 - 2029 2030 et +</p>	<ul style="list-style-type: none">Enquêtes de rotation et d'occupation des espaces de stationnement (échantillonnage annuel)



Action E.1. Politique de stationnement

Mesure E.1.2 Enjeu de stationnement des publics fragiles

Mesure : Intégrer dans la réflexion, l'enjeu du stationnement au plus près des domiciles pour les publics les plus fragiles

La politique de stationnement est un levier important pour accompagner le report modal vers les modes actifs ou transports collectifs. Néanmoins, toute politique menée ne doit devenir un facteur d'exclusion. En ce sens, cette mesure vise à intégrer dans la réflexion sur la politique du stationnement l'enjeu du stationnement au plus près des domiciles pour les publics les plus fragiles. De façon non exhaustive, il s'agira notamment de prévoir des modalités d'accès au domicile pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

Cette réflexion pourra également compléter l'action C.2 relative au stationnement vélo, en intégrant pleinement l'enjeu de stationnement des publics fragiles dans la conception des stationnement vélo du territoire.

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none">CASSB (coordination)	<ul style="list-style-type: none">CCAS des communes<ul style="list-style-type: none">Communes	<ul style="list-style-type: none">Moyen humain (Chargé de Mission – action G.5.1)	<p>Avant fin 2026 2027 - 2029 2030 et +</p>	<ul style="list-style-type: none">% de l'offre de stationnement inclusif/total



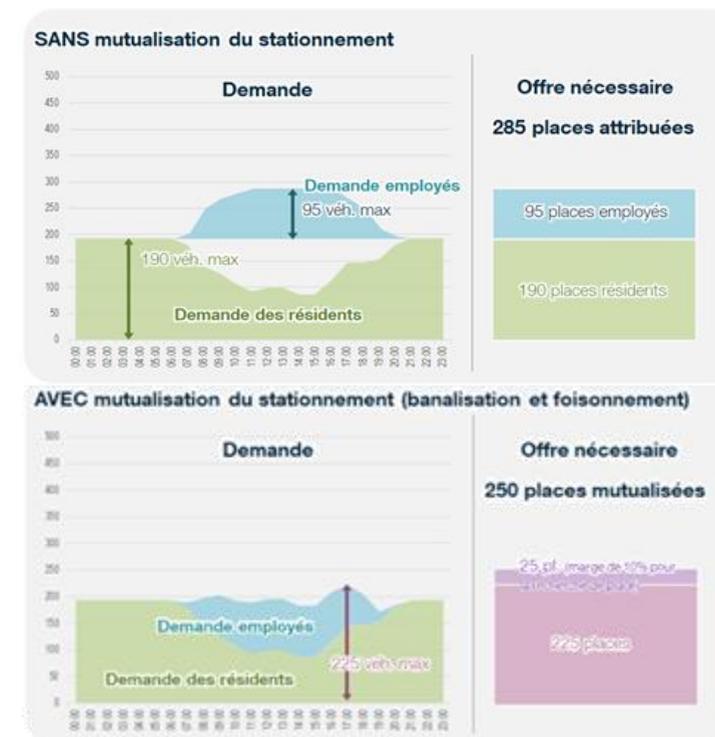
Action E.1. Politique de stationnement

Mesure E.1.3 Foisonnement des parcs de stationnement

Mesure : Etudier la possibilité de mutualiser des zones de stationnement (foisonnement) en densifiant les usages et ainsi optimiser l'espace réservé au stationnement.

La politique de zéro artificialisation nette (ZAN) limite la surface du territoire qu'il est possible d'artificialiser, et donc le potentiel du développement des parcs de stationnement. Considérant néanmoins le besoin croissant d'offre de stationnement sur le territoire, cette mesure vise à travailler sur une intensification de l'usage des parcs de stationnement existants. Il s'agit concrètement de travailler à la mutualisation des parcs de stationnement (pour un même type d'usage) ou à leur foisonnement (pour des types d'usage différents et donc avec des temporalités différentes).

Par exemple, la mutualisation peut concerner des parkings de commerces implantés à proximité et le foisonnement les parkings situés proche de commerces et de zones résidentielles.



Pilote de la mesure

- CASSB (coordination)

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Gestionnaires et propriétaires d'importantes zones de stationnement

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Moyen humain (Chargé de Mission - action G.5.1)
- Etude foisonnement ; 5 à 10 k€

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de places de stationnement ouvertes au foisonnement



Action E.2. Améliorer le transport de marchandises

Action : Améliorer le transport de marchandises en ville

Contexte et objectifs de l'action :

La livraison à domicile connaît un essor important ces dernières années. Cela entraîne une augmentation du trafic routier (notamment des utilitaires et poids-lourds et de l'émission de polluants.

Cette action vise à faire évoluer les pratiques et conditions de livraison pour réduire l'impact du transport de marchandise sur mes habitants du territoire. Et ainsi améliorer leur qualité de vie tout en réduisant l'impact environnemental du secteur.

Cette action comporte 2 mesures :

- Encourager les **hubs logistiques du dernier kilomètre** dans les centralités, notamment sur les communes littorales
- Adapter les modalités de livraison en ville pour répondre aux enjeux des **livraisons en appui aux publics fragiles**

**Le flux de marchandises dans la ville
c'est 15 à 20% du trafic routier**

Dont

50% sont liés aux achats des ménages
(déplacement d'achat et livraisons aux particuliers),

40% représentent des activités économiques
tous secteurs confondus

10% sont liés à la gestion urbaine
(déchets, BTP, déménagements)

Source: InTerLUD+



Action E.2. Améliorer le transport de marchandises

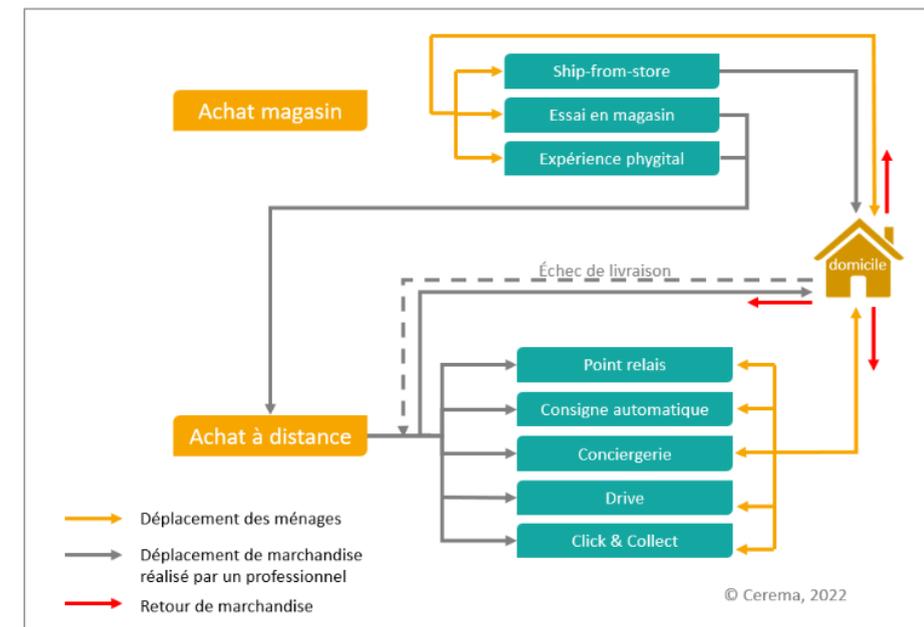
Mesure E.2.1 Hubs logistique du dernier kilomètre

Des canaux de distribution variés

Mesure : Encourager les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les centralités, notamment sur les communes littorales

Le développement du commerce en ligne a entraîné une hausse significative du volume de produits livrés à domicile. C'est autant de circulation de véhicules utilitaires et poids-lourds au cœur des quartiers résidentiels et centre-bourgs. Le dernier kilomètre représente la part la plus impactante du transport sur les plans économique et environnemental. Cette problématique au cœur des enjeux logistiques a déjà été étudiée par le monde universitaire et industriel.

La mesure vise à encourager le développement de hubs logistiques de proximité. La mise en place d'hubs logistiques du dernier kilomètre a en effet pour objectif d'atténuer les impacts de la gestion du « dernier kilomètre » en adaptant les modalités de livraison, comme avec la mise en place des méthodes de livraison décarbonées à l'instar des véhicules électrique ou du vélo, le développement la livraison dans des points relais ou directement en boutique avec le « click and collect » (commande en ligne et retrait en magasin), mais aussi la possibilité de récupérer ses colis dans des lockers dédiés.



Pilote de la mesure

- CASSB

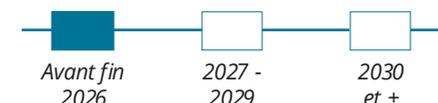
Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes
- Sociétés de transport de marchandises

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Programme InTerLUD+ des CEE

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Trafic VUL et PL dans les centralités
- Nombre de hubs logistiques (points-relais, locker) disponibles



Action E.2. Améliorer le transport de marchandises

Mesure E.2.1 Hubs logistique du dernier kilomètre

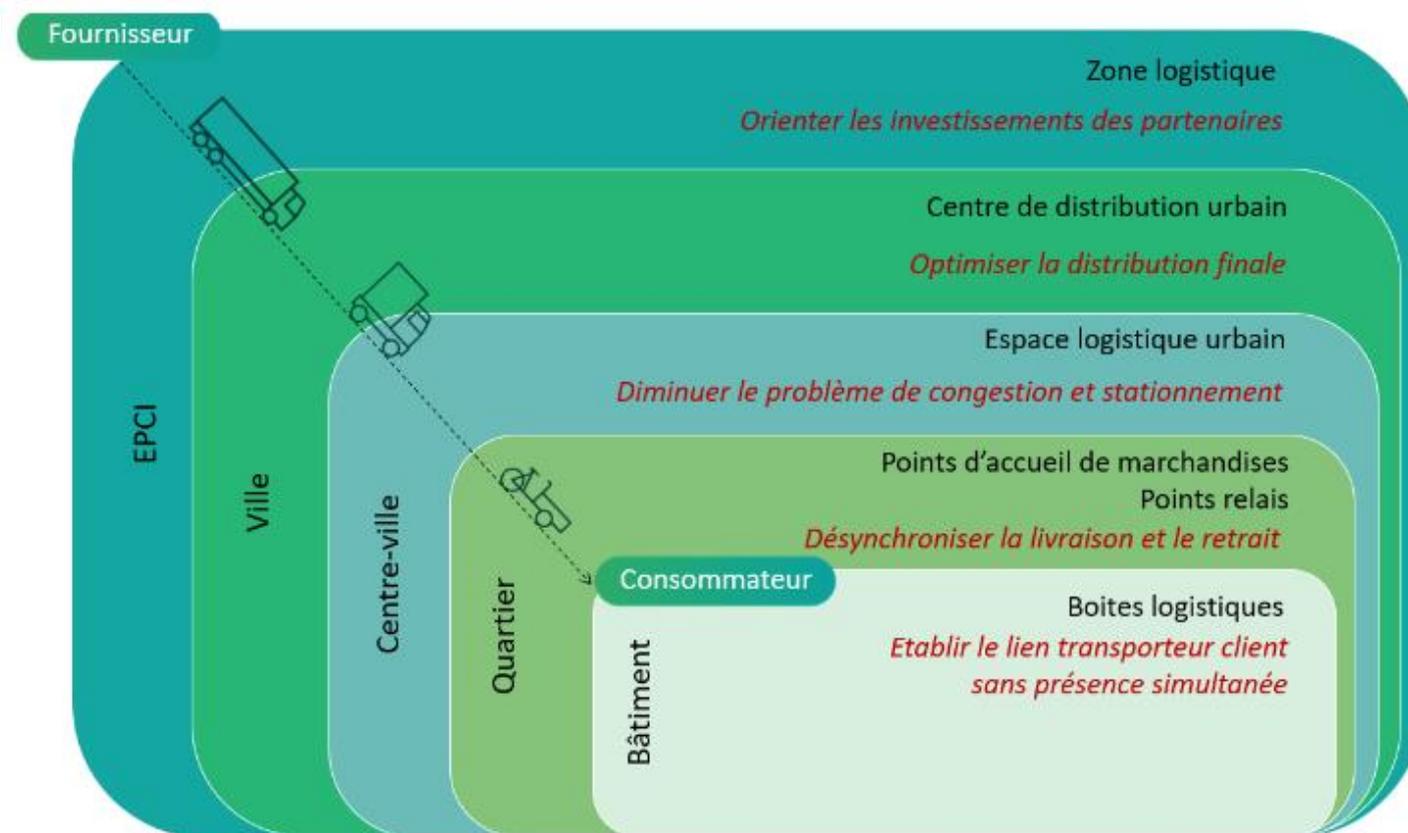
Mesure : Encourager les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les communes littorales

Benchmark

Différentes modalités existent pour faire la gestion du dernier kilomètre, en al domicile. Il s'agit de désynchroniser la livraison et le retrait pour réduire les ext logistique urbaine. Deux options sont particulièrement utilisées : points-relais (aussi appelées « locker »).



Source: InTerLUD+



Source: InTerLUD+



Action E.2. Améliorer le transport de marchandises

Mesure E.2.1 Hubs logistique du dernier kilomètre

Mesure : Encourager les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les centralités, notamment sur les communes littorales

Programme InTerLUD+

Le programme InTerLUD+ est financé par les CEE et vise à accompagner les réflexions des acteurs publics et privés autour de la logistique urbaine pour en limiter les externalités négatives. Différents leviers d'actions sont identifiés dans le programme, à l'instar de réflexions sur la réglementation, sur le foncier logistique, les conditions de livraison, la transition énergétique et les logistiques spécifiques (e-commerce, artisans, logistique inverse, BTP, etc.).

InTerLUD+

DES ACTEURS ENGAGÉS



42 collectivités engagées dans le programme InTerLUD



15 secteurs d'activités concernés* en lien avec la vente et la livraison de marchandises, les services, l'aménagement, les véhicules, les énergéticiens et les innovations

34 comités de pilotage organisés sur le sujet de la LUD

70 ateliers et groupes de concertation

+ de 1300 participants des secteurs publics et privés

UN ACCOMPAGNEMENT DÉDIÉ

26 diagnostics financés dans les collectivités accompagnées

12 postes de chargés de mission LU financés au sein des collectivités



122 chargés de mission des collectivités et **16 bureaux d'étude** formés aux enjeux de la LUD et à la méthodologie InTerLUD

60 projets ou solutions de LUD référencés



22 ressources à destination des acteurs économiques (applications numériques, ressources pédagogiques, outils de l'apprenant)



Action E.2. Améliorer le transport de marchandises

Mesure E.2.2 Livraisons en appui aux publics fragiles

Mesure : Adapter les modalités de livraison en ville pour répondre aux enjeux des livraisons en appui aux publics fragiles

Que ce soit pour des raisons de santé, de motricité ou autre, les capacités de nombreux individus tendent à diminuer et certains gestes deviennent difficiles voir même dangereux. Pour permettre le maintien de la vie à domicile et l'autonomie malgré les problèmes de mobilités, la facilitation de l'accès à domicile par différents professionnels (santé, portage de repas, livraison, etc.) est un levier.

Cela permet aussi de réduire le coût de l'utilisation de la voiture pour certains déplacements comme les trajets pour faire ses courses mais aussi de permettre aux ménages « captifs », composés à 70% de retraités, de pouvoir recevoir des biens de premières nécessités sans avoir à prendre les transports ou autres.

Cette mesure permet aussi aux proches d'avoir un esprit plus tranquille vis-à-vis de l'autonomie de la personne ayant des soucis de mobilités. Il s'agit concrètement d'adapter certains éléments de la politique de stationnement pour faciliter l'accès aux domiciles des publics fragiles aux professionnels concernés.

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none">CASSB	<ul style="list-style-type: none">CCASCommunes	<ul style="list-style-type: none">Moyen humain (Chargé de Mission – action G.5.1)	<p>Avant fin 2026 2027 - 2029 2030 et +</p>	<ul style="list-style-type: none">% de personnes bénéficiant du service et nombre de flux de livraisons annuels



Action E.3. Points durs et zones de bruit

Action : Continuer la réflexion sur les aménagements à mener sur les points durs de circulation routière et zones de bruit liées au trafic automobile

Contexte et objectifs de l'action :

Le territoire est traversé par des corridors routiers qui représentent un volume de trafic très important. Ce trafic, pour partie en transit (notamment sur l'autoroute) ou induit par l'activité du parc d'activité du plateau de Signes (PAPS) comporte également une part importante de poids-lourds. Cela génère des externalités négatives pour le territoire : des zones de bruit autour de l'ensemble des axes à fort trafic et en premier lieu l'autoroute, mais également une problématique de congestion et d'impact sur l'ambiance urbaine au cœur du Beausset. Cela impacte notamment sur la santé des habitants du territoire et avait à ce titre été soulevé lors de l'évaluation initiale de l'environnement.

La CASSB doit pouvoir s'impliquer dans la lutte contre les nuisances, comme cela est mentionné dans le Plan de Prévention des Bruits dans l'Environnement (PPBE) du Département du Var, à savoir : « *D'autres opportunités de traitement du bruit pourront voir le jour dans des secteurs stratégiques à forte densité de population à l'occasion des décisions de cofinancements d'opérations routières avec les collectivités compétentes en matière de voirie ou les Autorités Organisatrices de la Mobilité.* »

Les études de points de nuisances sonores (points noirs) sont réalisées par l'Etat (A50) ou le Département, et cela reste envisageable sur les voiries communales, même si la nuisance n'est le plus souvent pas impactante.

Cette action vise donc à engager un travail pour atténuer l'impact de ces externalités négatives sur le territoire et ses habitants.

Cette action comporte 2 mesures :

- Continuer la réflexion sur les aménagements à mener au regard du point dur du Beausset, en intégrant les modes actifs dans la conception des voiries
- Continuer la réflexion sur les aménagements avec des mesures de prévention et des mesures d'accompagnement du Département et de l'état et de prévention en lien avec les actions du PDM qui contribuent à la diminution du bruit



Action E.3. Points durs et zones de bruit

Mesure E.3.1 Point dur du Beausset

Mesure : Continuer la réflexion sur les aménagements à mener au regard du point dur du Beausset, en intégrant les modes actifs dans la conception des voiries

Le giratoire central du Beausset représente un important point dur en matière de congestion et sécurité routière. Ce point dur est intrinsèquement lié à la desserte du parc d'activité du plateau de Signes.

A l'initiative de l'Etat et avec le soutien de la Région, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var et les Collectivités locales concernées se sont accordées sur le principe de réaliser une étude d'opportunité et de faisabilité pour analyser les enjeux de circulations et opportunités possibles afin d'améliorer les accès au parc d'activités du plateau de Signes,

Cette mesure vise à continuer la réflexion partenariale, menée dans ce cadre, pour aboutir à la mise en œuvre de solution répondant aux enjeux de congestion routière, mais également de sécurité routière et d'ambiance urbaine. Ce dernier point étant également lié aux infrastructures proposées aux modes actifs, qui devront être pleinement intégrées dans la réflexion et lors de la potentielle conception des voiries.

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none">CASSB (coordination)	<ul style="list-style-type: none">CCICommunesDépartementDIR Méditerranée	<ul style="list-style-type: none">//	<p>Avant fin 2026 2027 - 2029 2030 et +</p>	<ul style="list-style-type: none">Volume de trafic sur le giratoire du Beausset – dont proportion PL



Action E.3. Points durs et zones de bruit

Mesure E.3.2 Points noirs en matière de bruit

Mesure : Accompagnement de l'Etat et du Département pour faire remonter des situations de nuisances en matière de bruit lié au trafic automobile auprès du Département et de l'Etat.

Considérant l'impact sur la santé et la biodiversité du bruit généré par le fort trafic automobile sur l'autoroute (et d'autres voiries structurantes), cette mesure vise à engager une réflexion pour la recherche de solutions de prévention, notamment en n'augmentant la population soumise à ces nuisances (à des niveaux impactant pour la santé) dans le territoire.

La résorption des points de nuisance peut s'accompagner à l'échelle locale :

- Apaisement des vitesses avec la mise en place de zone 30 et des zones de rencontre pour baisser la vitesse de circulation dans les quartiers. Les niveaux sonores dus au trafic routier sont alors diminués.
- Développement des modes doux avec le renforcement de l'écomobilité à travers le développement des infrastructures cyclables de qualité (Action C1) ainsi que la valorisation des pratiques cyclables (action C3) pour accompagner le changement de comportement de mobilité.
- Création et amélioration des aires de covoiturage (action D1), car le stationnement est un critère déterminant de choix du mode de déplacement, ce qui a pour objectif de limiter les flux automobiles notamment en heure de pointe, et donc les niveaux de décibels sur les voiries structurantes.



Source: Iter

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB (impulsion pour le lancement de la réflexion) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Escota (VINCI Autoroutes) <ul style="list-style-type: none"> ▪ DIR Méditerranée ▪ Département du Var <ul style="list-style-type: none"> ▪ Communes ▪ Habitants riverains 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ // 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Volume sonore constaté à priori ▪ Nombre de projets mis en œuvre <ul style="list-style-type: none"> ▪ Volume sonore constaté à posteriori

Fiches actions

Mobilité inclusive

Sommaire



ACTION F1 : Offre pour des publics « captifs »

- F.1.1. Engager une réflexion interne sur l'opportunité de mise en place d'un service de Transport d'Utilité Sociale ou « TUS » sur le territoire (sur les communes les plus rurales du territoire)



Action F.1. Offre pour des publics « captifs »

Action : Travailler sur une offre de transports à destination des publics les plus vulnérables

Contexte et objectifs de l'action :

Repositionné et mis en avant par la LOM, le **Transport d'Utilité Sociale** s'inscrit dans le champ de la **mobilité solidaire permettant à une collectivité de soutenir une offre de mobilité, sur le principe du transport à la demande, en s'appuyant sur une initiative locale portée par une association** « loi 1901 ». Il offre une solution de mobilité pour des personnes dites captives qui, en raison de leur condition physique ou financière, ne peuvent pas se déplacer par leur propre moyen.

Encadré par les articles R3133-1 à R3133-5 du code des transports, le TUS s'adresse en priorité à un public justifiant d'un lieu de résidence (commune rurale ou unité urbaine de moins de 12000 habitants), ou **de conditions financières telles que décrites à l'article R3133-1 du code des transports (cas de la CASSB)**. La principale difficulté dans la mise en œuvre de ce type de dispositif réside dans la capacité à recruter et fédérer dans le temps des conducteurs bénévoles. Il est à noter que cette solution de mobilité est **complémentaire aux autres offres de transport** proposées et ne peut s'y substituer. L'objectif de ce dispositif est d'**offrir une solution de mobilité pour des publics dits « captifs »** et ainsi réduire la fracture sociale en lien avec la mobilité.

A noter que des dispositifs « clés en main » existent aujourd'hui pour les collectivités comme le dispositif « Atchoum ».

Cette action comporte une mesure :

1. Engager une réflexion interne sur l'opportunité de mise en place d'un service de Transport d'Utilité Sociale ou « TUS » sur le territoire (*sur les communes les plus rurales du territoire*)

Le Transport d'utilité sociale TUS

Pourquoi faire appel au TUS ?
Un véhicule avec chauffeur professionnel pour...

- « Se rendre à un entretien à Pôle Emploi »
- « Aller à un rendez-vous médical »
- « Rendre visite à un proche »
- « Aller faire mes courses »

Le TUS est là pour vous accompagner

Les tarifs appliqués ?

- Aller : de 0.40 € à 2.30 €
- Aller-retour : de 0.80€ à 4.10€
- Gratuit : pour les enfants de moins de 4 ans et pour l'accompagnant d'une personne ne pouvant se déplacer seule pour raison de santé.

L'ensemble des services cités sont accessibles sous certaines conditions.

Pays Foyen (Communauté de Communes) | **APREVA** (Association pour le Développement Rural de l'Agglomération de Sainte Baume)

Flyer TUS du Pays Foyen – source : <https://www.paysfoyen.fr>

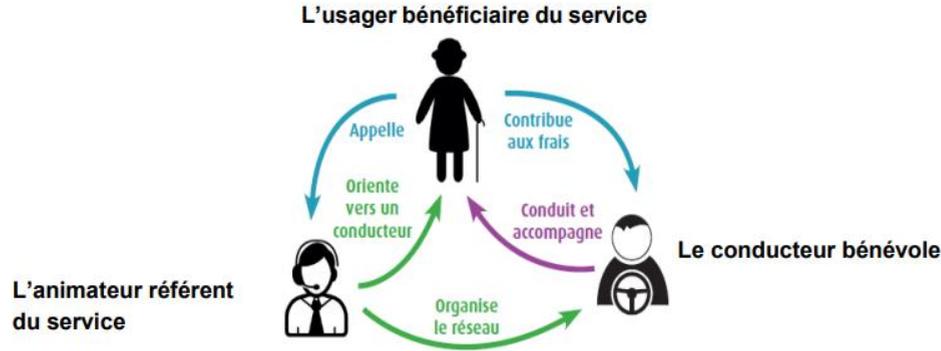


Action F.1. Offre pour des publics « captifs »

Mesure F.1.1 Etude d'opportunité « TUS »

Mesure : Engager une réflexion interne sur l'opportunité de mise en place d'un service de Transport d'Utilité Sociale ou « TUS » sur le territoire

La première étape en vue de mettre en place un Transport d'Utilité Sociale sur le territoire consiste à **prendre contact avec Atchoum** afin d'étudier avec eux les modalités de mise en place de la solution sur le territoire de la CASSB (périmètre, bénéficiaires, types de trajet, tarification ...).



Organisation d'un service de TUS
(source : Le transport d'utilité sociale: accompagner les personnes isolées, Cerema, 2020)

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> CASSB 	<ul style="list-style-type: none"> Atchoum Lien avec les CCAS 	<ul style="list-style-type: none"> Fond vert volet 2 		<ul style="list-style-type: none"> Nb de trajets réalisés Nb de personnes transportées



Action F.1. Offre pour des publics « captifs »

Mesure F.1.1 Etude d'opportunité « TUS »

Exemples sur d'autres territoires :

- Association CIEL (département 64) qui a mis en place un Micro-Transport d'Utilité sociale qui s'adresse aux personnes éloignées géographiquement des transports en communs et/ou à faibles revenus pour les actes de la vie courante.
- Le Pays Foyen a mis en œuvre début 2024, par l'intermédiaire de l'association APREVA, un transport d'utilité sociale dont les bénéficiaires (conditions fixées par l'article R3133-1 du code des transports) peuvent effectuer deux trajets par semaine pour aller à un rendez-vous médical, rendre visite à un proche, faire des courses ou se rendre à France Travail. Le tarif oscille entre 0.40€ et 2.30€ pour un aller et entre 0.80€ et 4.10€ pour l'aller-retour.
- Le dispositif Atchoum (plateforme de mobilité solidaire) permet de mettre en relation un passager qui souhaite se déplacer avec un conducteur inscrit sur la même commune effectuant un trajet similaire. Le dispositif est « clé en main » pour la collectivité (possibilité d'obtenir des statistiques sur le territoire, kit de communication pour faire connaître la solution ...).



LES OBJECTIFS

Transporter des personnes en empêchement de Mobilité, en proposant un tarif social aux personnes à faibles revenus. Les déplacements se font avec les véhicules de l'association, en allant chercher chez elles les personnes bénéficiaires pour les amener sur leur lieu de RDV. Ce service est cofinancé par le Fonds Social Européen + à hauteur de 95 256 € sur 3 ans, de 2023 à 2025, afin de promouvoir l'intégration sociale des personnes exposées au risque de pauvreté ou d'exclusion sociale.

POUR QUI ?

Le service de Déplacement à la Demande est ouvert aux personnes ayant une prescription de la part de leur conseiller emploi ou référent social. Il s'adresse notamment aux personnes : bénéficiaires du RSA, intérimaires, participantes du FLIE, sans activité professionnelle, retraitées... pour faciliter leur accès à l'emploi, à la formation, aux rendez-vous personnels. CIEL Garage propose ces déplacements à un tarif social.

CONDITIONS

Les déplacements se font avec les véhicules de l'association, en allant chercher chez elles les personnes bénéficiaires pour les amener sur leur lieu de RDV. Le transport est réalisé par une personne salariée de l'association dans l'un de nos véhicules. Suite à la réception de la prescription, CIEL vérifie la disponibilité sur le planning des transports et contacte la personne bénéficiaire pour valider les modalités du déplacement.

RÉALISER UNE PRESCRIPTION

Accès réservé aux prescripteurs

[Cliquez ici](#)

Contact par mail : dorra.touss@ciel64.fr ou par téléphone ou 06 17 94 42 16

22 PAYS DE LACQ

MOURENX

L'association CIEL lauréate du Fonds social européen +

Grâce à son service de déplacement à la demande, l'association CIEL est lauréate du FSE +, qui lui permet de recevoir une somme de 95 256 € sur trois ans, par le conseil départemental.



Les dirigeants et salariés de CIEL et les membres du conseil départemental réunis devant l'un des véhicules de déplacement à la demande. © CIEL MOURENX

Dernièrement, l'association CIEL (Chantier d'Insertion Environnement de Lacq), basée à Mourenx, a reçu la visite de Véronique Lipsos-Sallenave, vice-présidente du conseil départemental déléguée aux finances. Celle-ci était présente dans le cadre du Fonds social européen + (FSE +), dispositif européen de promotion de l'emploi et de l'inclusion sociale.

Ce dispositif aide les citoyens à trouver un emploi ou un meilleur emploi, favorise l'intégration des jeunes et des seniors exposés au chômage, ou éloignés du marché du travail. Parmi les lauréats, l'association CIEL s'est distinguée avec une opération de mobilité visant à accompagner des personnes vulnérables, exposées à la pauvreté ou à des difficultés persistantes d'insertion sociale sur un territoire rural, insuffisamment couvert par les transports en commun et ne pou-

vant pas se déplacer par un moyen de transport individuel.

3 euros le transport

Déployé sur le territoire de la communauté de communes Lacq-Orthez (CLO), mais aussi du Béarn des Gaves, ce service de déplacement à la demande mobilise véhicules et conducteurs, pour une offre modique (3 euros). Les chauffeurs des véhicules sont eux-mêmes des personnes en insertion.

C'est une somme de 95 256 € sur trois ans qui a été attribuée par le conseil départemental à l'association présidée par Jean-Pierre Dubreuil. Lors de cette réception, celui-ci en a profité

pour présenter toutes les activités de CIEL (lire par ailleurs), mais aussi pour donner en détail les chiffres du service de déplacement à la demande (DAD), pour qui cette aide financière a été attribuée. On pouvait aussi noter la présence des salariés de l'association, ainsi que les deux conducteurs : Josiane Bouda et Olivier Béral.

Un très bel exemple...

Chacun est intervenu à tour de rôle pour expliquer les expériences de ce secteur qui est en service depuis 2021. C'est Véronique Lipsos-Sallenave qui a conclu en soulignant le travail colossal de CIEL : « Nous avons identifié depuis longtemps ce problème de la mobilité et votre action répond à la demande du territoire. Vous ciblez parfaitement le public qui relève du conseil départemental. Nous connaissons vos investissements et vos compétences par rapport à ces problématiques de mobilité, c'est innovant comme démarche et nous, nous sommes pour l'innovation. Vous êtes un très bel exemple qui cible bien les besoins du terrain et de la population, nous sommes très heureux de ce partenariat avec vous », a conclu la vice-présidente du conseil départemental.

Pour tout renseignement : 05 59 21 42 93.

Fiches actions

Management de la mobilité



Sommaire

ACTION G1 : Stratégie de communication

- G.1.1. Créer une page dédiée sur le site internet de la CASSB recensant les différentes solutions de mobilité alternatives, et la décliner sur d'autres supports médias tant numériques que papier (newsletter, flyers...) et mettre à jour et alimenter la page avec des actualités à l'échelle locale ou nationale (aides à l'achat, prime, nouveaux services...)
- G.1.2. Organisation d'un à deux évènements annuels autour de la mobilité : Mai à Vélo, Semaine Européenne de la mobilité, Semaine du Développement Durable ...

ACTION G2 : Collectivité exemplaire

- G.2.1. Travailler sur la transition des flottes de véhicules de service

ACTION G3 : Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité

- G.3.1. Travailler spécifiquement avec les gestionnaires de la ZA de Signes sur le développement de solutions de mobilité innovantes / expérimentales en créant un groupe de travail pour réfléchir à des solutions de mobilité à déployer sur la ZA de Signes

ACTION G4 : Intégration tarifaire et billettique

- G.4.1. Travailler avec la région et les territoires limitrophes sur une cohérence tarifaire et billettique des titres de transports

ACTION G5 : Renfort ingénierie CASSB

- G.5.1. Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité

ACTION G6 : Conforter le lien urbanisme-mobilité

- G.6.1. Travailler sur une densification plus importante de l'habitat près des solutions alternatives performantes : offre TC, itinéraires cyclables ... et plus globalement proche des services et équipements dans un objectif de réduction du besoin de déplacement
- G.6.2. Intégrer systématiquement les mobilités dans les OAP des PLU(i) (Orientations d'Aménagement et de Programmation)



Action G.1. Stratégie de communication

Action : Structurer une stratégie de communication auprès des usagers pour accompagner un changement des pratiques de mobilités

Contexte et objectifs de l'action :

Un premier travail de communication a été engagé dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité, il s'agit de poursuivre cette dynamique auprès des usagers et acteurs de la mobilité sur le territoire. L'objectif de l'action est de faciliter d'accompagner le changement de pratiques de mobilités par les usagers. Il s'agit d'abord de communiquer pour **améliorer la lisibilité des offres et services de mobilité**. Mieux faire connaître les différentes solutions alternatives déjà existantes à la voiture individuelle ainsi que les modalités tarifaires et leurs différents dispositifs d'accompagnement existants (prise en charge obligatoire par les employeurs de 50% du montant de l'abonnement TC, etc).

Le second objectif est d'animer la mobilité sur le territoire et **créer une dynamique locale** en s'appuyant sur les structures privées mais aussi d'apporter une visibilité et une cohérence par rapport à l'ambition de la collectivité sur la mobilité durable. Cette action vise à la fois les usagers (tous publics : seniors, jeunes, actifs, touristes, visiteurs), mais aussi les employeurs et acteurs de la mobilité présents sur la CASSB.

Cette action comporte deux mesures :

1. Créer une page dédiée sur le site internet de la CASSB recensant les différentes solutions de mobilité alternatives, et la décliner sur d'autres supports médias tant numériques que papier (newsletter, flyers...) et mettre à jour et alimenter la page avec des actualités à l'échelle locale ou nationale (aides à l'achat, prime, nouveaux services...)
2. Organisation d'un à deux évènements annuels autour de la mobilité : Mai à Vélo, Semaine Européenne de la mobilité, Semaine du Développement Durable ...





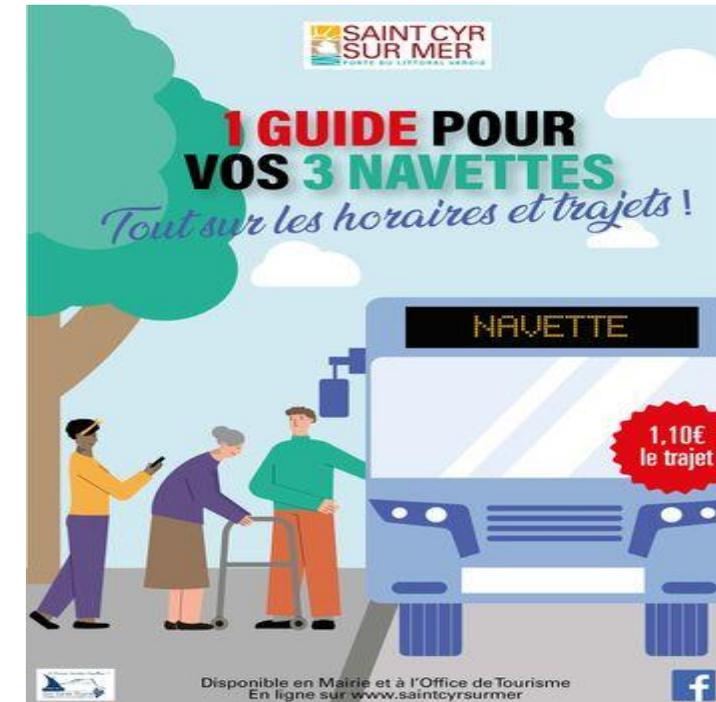
Action G.1. Stratégie de communication

Mesure G.1.1 Information usagers

Mesure : Créer une page dédiée sur le site internet de la CASSB recensant les différentes solutions de mobilité alternatives, la décliner sur d'autres supports médias tant numériques que papier (newsletter, flyers...) et mettre à jour et alimenter la page avec des actualités à l'échelle locale ou nationale (aides à l'achat, prime, nouveaux services...)

Voici les éléments à faire apparaitre sur la page mobilité de la CASSB (liste non exhaustive) :

- Offre : offre en transports collectifs urbains, offre interurbaine avec redirection vers le site Zou!, cartographie des aires de covoiturage, cartographie des aménagements cyclables et services futurs,
- Dispositifs : rappel des dispositifs de prise en charge par l'employeur, dispositifs d'aides (région, Etat pour différents aspects véhicules électriques, vélos ...)



Pilote de la mesure

- CASSB

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Communes (relai d'information)
- Acteurs mobilité territoire (relai d'information)

Evaluation des moyens et subventions possibles

- //

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nombre de communications réalisées.
- Niveau de consultation de la page dédiée à la mobilité sur le site internet.



Action G.1. Stratégie de communication

Mesure G.1.2 Animation

Mesure : Organisation d'un à deux évènements annuels autour de la mobilité : Mai à Vélo, Semaine Européenne de la mobilité, Semaine du Développement Durable ...

Afin de créer une dynamique sur le territoire autour de la mobilité, **la CA Sud Sainte Baume souhaite se donner comme objectif d'organiser dans un premier temps un évènement annuel autour de la mobilité**. Chaque année, la collectivité définira en début de chaque année l'évènement à mettre en place, le budget alloué et les activités à organiser lors de cet évènement. Des partenariats avec des associations, vélocistes, entreprises ... du territoire pourront être envisagés à ce moment-là. Afin de renforcer l'attractivité de ce type d'évènement grand public, il sera nécessaire de bien appuyer la communication en amont de l'évènement (plusieurs temporalités) et après sous forme de bilan.

Quelques exemples d'évènements d'envergure existants pendant lesquels la CASSB pourrait elle aussi organiser des évènements en lien avec la mobilité : la semaine européenne du développement durable : en septembre/octobre, la semaine européenne de la mobilité du 16 au 22 septembre, Journée mondiale de la bicyclette / fête du vélo : le 3 juin, Semaine pour la qualité de vie et des conditions de travail : en juin, Mai à vélo, Journée sans voiture : 22 septembre.

Ces évènements peuvent être l'occasion de :

- Mettre en œuvre des actions de sensibilisation auprès des habitants,
- Organiser des challenges de la mobilité avec des lots à gagner, etc.

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none">▪ CASSB	<ul style="list-style-type: none">▪ Associations, entreprises, vélocistes ... du territoire	<ul style="list-style-type: none">▪ /	<p>Avant fin 2026 2027 - 2029 2030 et +</p>	<ul style="list-style-type: none">▪ Nombre d'évènements ou d'actions organisées et niveau de participation



Action G.2. Collectivité exemplaire

Action : Être une collectivité exemplaire à l'échelle locale et intercommunale

Contexte et objectifs de l'action :

Développer et valoriser des **actions "exemplaires"**, au niveau de la collectivité elle-même en particulier dans les pratiques des agents, peut permettre d'entraîner des changements à l'échelle du territoire et **crédibilise les actions portées par le la CA Sud Sainte Baume** envers les citoyens. Pour convaincre les habitants de changer leurs habitudes de déplacement, il est en effet indispensable de montrer que la collectivité elle-même adopte des pratiques plus vertueuses.

Cette action comporte ainsi une mesure :

1. Travailler sur la transition des flottes de véhicules de service



Action G.2. Collectivité exemplaire

Mesure G.2.1 Transition flotte de véhicules de service

Mesure : Travailler sur la transition des flottes de véhicules de service

La première action à mener sera de **poursuivre le travail renouvellement de la flotte de véhicules de service de la CASSB** (vers des véhicules moins émetteurs : émissions inférieures à 50 g de CO2 par km) mais aussi de **sensibiliser et inciter les communes à engager ou poursuivre leurs réflexions internes** dans le cas où elles disposent également de véhicules de service. Des optimisations, mutualisations seront également à envisager.

Ce travail devra s'accompagner d'une **réflexion sur la recharge à destination** : installation de bornes IRVE sur les différents sites voire carte pour recharge sur les bornes publiques.

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none">CASSB	<ul style="list-style-type: none">Communes	<ul style="list-style-type: none">A étudier	<p>Avant fin 2026 2027 - 2029 2030 et +</p>	<ul style="list-style-type: none">Nb de véhicules de servicePart des véhicules à plus faible émission dans les flottes de véhicule de service et évolution

Action G.3. Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité



Action : Soutenir le développement des plans de mobilité employeurs

Contexte et objectifs de l'action :

Un Plan de Mobilité Employeur (PDE) est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés à l'activité d'un établissement ou groupe d'établissements (trajets domicile-travail, déplacements professionnels, livraisons et transport de marchandises...) en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, tels que la marche ou la nouvelle glisse urbaine, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, et à réduire l'impact de la mobilité en favorisant les véhicules plus « propres » mais aussi en développant de nouveaux modes de travail (travail à domicile). A travers l'amélioration des conditions de mobilité, c'est la QVT (Qualité de Vie au Travail) de manière générale qui est améliorée. Également le PdME permet d'optimiser et réduire les coûts de déplacement des collaborateurs, et limiter l'impact environnemental des déplacements générés par l'activité des entreprises.

Dans un premier temps et compte tenu des problématiques importantes d'accessibilité à la zone d'activités du Plateau de Signes, l'objectif de la CASSB est de cibler l'accompagnement des employeurs sur cette zone d'activité qui accueille environ 2000 collaborateurs chaque jour pour expérimenter, tester des solutions innovantes. A noter qu'une première enquête mobilité a été diffusée auprès de l'ensemble des collaborateurs travaillant sur la zone d'activité du plateau de Signes cette année afin de mieux comprendre les pratiques actuelles, les difficultés rencontrées ainsi que les souhaits d'évolutions.

Cette action comporte une mesure :

1. Travailler spécifiquement avec les gestionnaires de la ZA de Signes sur le développement de solutions de mobilité innovantes / expérimentales en créant un groupe de travail pour réfléchir à des solutions de mobilité à déployer sur la ZA de Signes

Les avantages d'une démarche de Plan de mobilité

Environnemental

- Réduction de la pollution et des gaz à effet de serre (GES)
- Maîtrise de la consommation d'énergie

Economique

- Optimisation des déplacements
- Réduction du budget transport pour l'établissement comme pour les salariés, agents ou usagers

Social

- Amélioration pour les salariés/agents ou usagers de l'accessibilité et de la sécurité des déplacements



Managérial

- Gestion du temps de travail
- Management environnemental

Image, Communication

- Valorisation interne et externe de l'établissement

Réalisation : Iter.

Action G.3. Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité

Mesure G.3.1 Travail sur la ZA du Plateau de Signes

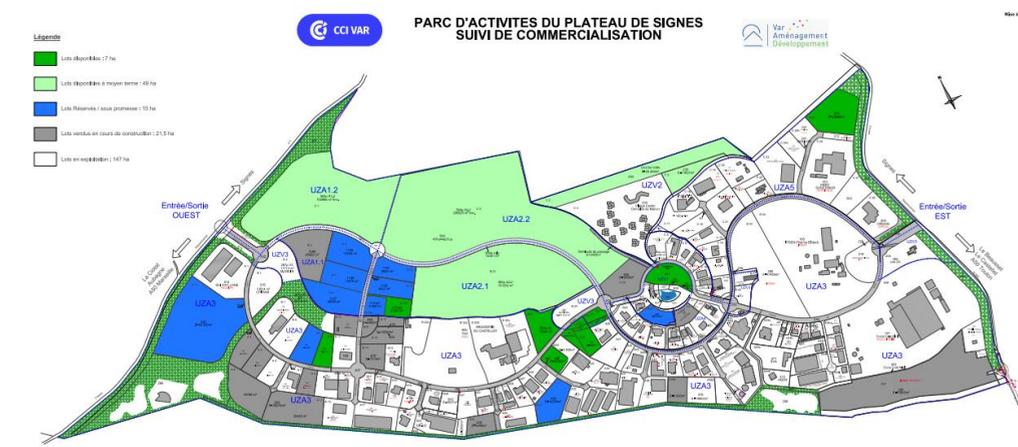


Mesure : Travailler spécifiquement avec les gestionnaires de la ZA de Signes sur le développement de solutions de mobilité innovantes / expérimentales en créant un groupe de travail pour réfléchir à des solutions de mobilité à déployer sur la ZA de Signes

Ce travail fait suite à l'enquête diffusée auprès des collaborateurs en 2024. La première étape sera donc de créer un groupe de travail avec des référents à nommer au sein des principales entreprises de la zone d'activité (une quinzaine de référents idéalement) afin de réfléchir et travailler conjointement à la en place des solutions spécifiques et innovantes sur ce secteur avec des éventuelles phases d'expérimentations (ex : test d'une navette, test de prêt de vélos ...).

A noter qu'un échange est en cours, avec les actifs de la zone, pour co-construire un itinéraire de desserte en transports collectifs afin de répondre au mieux à vos besoins de déplacements domicile/travail exprimés lors du diagnostic de l'enquête mobilité.

Dans un second temps, il pourra être envisagé d'élargir la réflexion auprès d'autres employeurs du territoire.



Source: CCI

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> CASSB 	<ul style="list-style-type: none"> Entreprises du Plateau de Signes <ul style="list-style-type: none"> CCI du Var 	<ul style="list-style-type: none"> Moyen humain (Chargé de Mission – action G.5.1) 		<ul style="list-style-type: none"> Nombre de solutions mises en œuvre <ul style="list-style-type: none"> Parts modales



Action G.4. Intégration tarifaire et billettique

Action : Travailler sur une intégration tarifaire et billettique des différentes offres de transport (réseau urbain CASSB, réseau Zou! Région)

Contexte et objectifs de l'action :

Le principe de l'intégration tarifaire et billettique est essentiel pour développer le recours aux modes alternatifs à la voiture individuelle car elle favorise et facilite l'intermodalité, c'est-à-dire l'utilisation de plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement.

L'objectif, in fine, est de **simplifier l'utilisation du service et ainsi augmenter son attractivité auprès des usagers**. Comment ? En offrant à l'utilisateur la possibilité d'acheter, un titre unique de transport, intégrant tous les services de transport public, tous modes confondus, et de régler avec un tarif harmonisé unique.

Compte tenu de la dimension extraterritoriale de cette action, le rôle de la CASSB sera essentiellement de faire du lobbying auprès de la Région et des territoires voisins en impulsant une dynamique sur ce sujet **mais la CASSB ne pourra se positionner qu'en tant que porteur de cette démarche**.

Cette action comporte une mesure :

1. Travailler avec la région et les territoires limitrophes sur une cohérence tarifaire et billettique des titres de transports



Source : CEREMA.



Action G.4. Intégration tarifaire et billettique

Mesure G.4.1 Travail avec les territoires limitrophes

Mesure : Travailler avec la région et les territoires limitrophes sur une cohérence tarifaire et billettique des titres de transports

La première étape consistera à solliciter une réunion de travail avec les services compétents au sein de la Région et des territoires limitrophes (Métropole Toulon-Provence-Méditerranée à minima mais aussi la Métropole d'Aix-Marseille-Provence et la CA de la Provence Verte) pour engager le dialogue et créer un groupe de travail pour réfléchir à la mise en place d'une intégration tarifaire et billettique des différents réseaux de transport public sur le périmètre (urbains, interurbains).



Source : CEREMA.

Pilote de la mesure

- CASSB (impulsion)

Partenaires (financiers, techniques, MO)

- Région (MO)
- Territoires voisins

Evaluation des moyens et subventions possibles

- Moyen humain (Chargé de Mission – action G.5.1)

Calendrier



Indicateurs de suivi

- Nb de réunions de travail organisées sur le sujet



Action G.5. Renfort ingénierie CASSB

Action : Renforcer l'ingénierie de la CASSB sur la thématique mobilité pour assurer la mise en œuvre des actions

Contexte et objectifs de l'action :

Cette action constitue le « socle » du Plan de Mobilité de la CA Sud Sainte Baume, afin d'assurer sa mise en œuvre et son suivi. En effet, l'ambition fixée en matière de stratégie mobilité de la CASSB nécessite de structurer à court terme un service mobilité en interne pour mettre en œuvre, suivre et évaluer les actions mobilités.

L'objectif est qu'1 ETP (Equivalent Temps Plein) supplémentaire pour porter la stratégie mobilité de la communauté d'agglomération et puisse ainsi assurer la mise en œuvre des différentes actions inscrites au Plan de Mobilité et également engager une dynamique sur le territoire autour de la mobilité tout en assurant un lien, une cohérence avec les autres services de la CASSB (développement économique, social ...), les partenaires (Région, Département ...) et les territoires limitrophes.

Cette action comporte 1 action :

1. Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité



Source : Freepik.



Action G.5. Renfort ingénierie CASSB

Mesure G.5.1 Recrutement chargé(e) de mission mobilité

Mesure : Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité

Le/la chargé(e) de mission aura pour missions (liste non exhaustive) d'appuyer l'équipe mobilité actuelle au sein de la CASSB et plus particulièrement :

- De mettre en œuvre et assurer le suivi des actions identifiées dans le Plan de Mobilité et d'évaluer les actions réalisées,
- D'assurer un suivi / une veille stratégique des appels à projets,
- D'animer la mobilité sur le territoire et fédérer les acteurs (« mise en réseau »),
- Garantir une cohérence entre les différents projets et à différentes échelles (communale, intercommunale, « supra »)
- Contribuer aux réflexions en lien avec la mobilité à différentes échelles,
- Conseiller, accompagner les communes, les employeurs dans leurs réflexions en lien avec la mobilité, etc.



Source : Freepik.

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> ▪ CASSB 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ / 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jours de production fiche de poste, analyse des candidatures, entretiens ... ▪ Fct : entre 50/60K€/an 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Recrutement du ou de la chargé-e de mission mobilité ▪ Nombre d'actions du schéma directeur mises en place ou expérimentées



Action G.6. Conforter le lien urbanisme-mobilité

Action : Conforter le lien urbanisme-mobilité

Contexte et objectifs de l'action :

Afin d'augmenter progressivement la place des mobilités alternatives à la voiture individuelle dans les déplacements du quotidien sur et en relation du territoire de la CA Sud Sainte Baume, il est nécessaire de ne pas seulement penser l'aménagement en termes de mobilité, mais aussi d'urbanisme. Dans ce cadre, la planification est essentiellement pour disposer d'une vision globale et de long terme permettant d'anticiper la future mise en œuvre des projets.

Il est également important que les réflexions puissent être menées et partagées entre les différents acteurs, à différentes échelles.

Cette action comporte deux mesures :

1. Travailler sur une densification plus importante de l'habitat près des solutions alternatives performantes : offre TC, itinéraires cyclables ... et plus globalement proche des services et équipements dans un objectif de réduction du besoin de déplacement
2. Intégrer systématiquement les mobilités dans les OAP des PLU(i) (Orientations d'Aménagement et de Programmation)



Zone apaisée sur la commune le Beausset. Source : Iter, 2023.

Action G.6. Conforter le lien urbanisme-mobilité

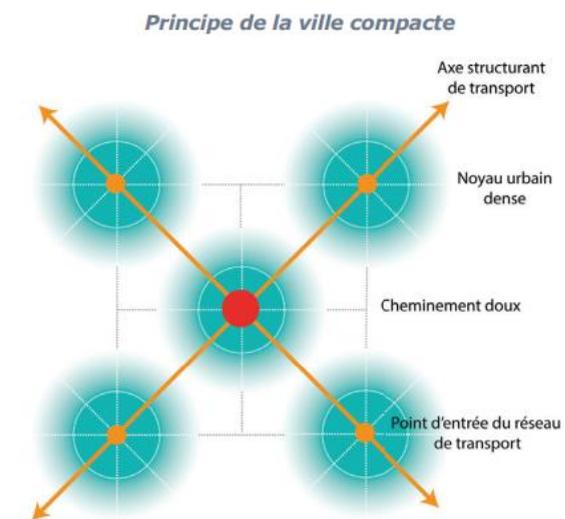
Mesure G.6.1 Densification de l'habitat près des solutions alternatives performantes



Mesure : Travailler sur une densification plus importante de l'habitat près des solutions alternatives performantes : offre TC, itinéraires cyclables ... et plus globalement proche des services et équipements dans un objectif de réduction du besoin de déplacement

Recentrer, renforcer l'urbanisation autour des axes de mobilité existants, performants et à forte accessibilité permet d'optimiser leur utilisation d'éviter le déploiement de nouvelles infrastructures et ainsi limiter les coûts d'investissement parfois importants. L'objectif ici est également préserver les secteurs aujourd'hui non urbanisés en repensant l'urbanisation au plus près des équipements et services existants.

Cette mesure consiste à intégrer sur principe là dans les projets urbains menés sur le périmètre de la CASSB.



Source : Aucame Caen Normandie

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> CASSB 	<ul style="list-style-type: none"> Communes 	<ul style="list-style-type: none"> / 		

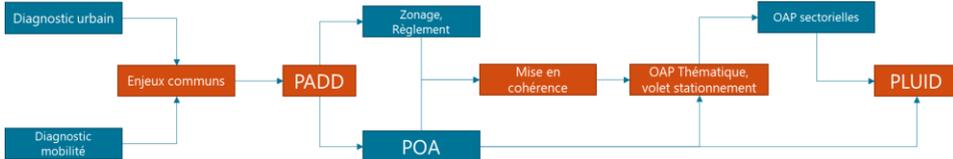


Action G.6. Conforter le lien urbanisme-mobilité

Mesure G.6.2 Intégration de la mobilité dans les OAP

Mesure : Intégrer systématiquement les mobilités dans les OAP des PLU(i) (Orientations d'Aménagement et de Programmation)

L'objectif est de s'appuyer sur les outils de planification existants pour affirmer le lien entre les mobilités et l'urbanisme sur le territoire. Le rôle de la CASSB sera de rester vigilant à l'intégration du volet mobilités dans les OAP afin d'anticiper la mise en œuvre des actions inscrites notamment dans le Plan de Mobilité : réserves foncières pour de futurs aménagements cyclables, pour l'implantation futur de stationnement, etc.



Source : Iter

Pilote de la mesure	Partenaires (financiers, techniques, MO)	Evaluation des moyens et subventions possibles	Calendrier	Indicateurs de suivi
<ul style="list-style-type: none"> CASSB 	<ul style="list-style-type: none"> Communes 	<ul style="list-style-type: none"> / 		

Synthèse générale

Parts modales : quels objectifs se fixer dans le cadre du PDM ?

Sur la base de l'Enquête Mobilité Certifiées Cérema (EMC²) de 2022, il a été évalué des objectifs de parts modales liés aux impacts liés à la mise en œuvre à 2034

Il est envisagé :

- **Une réduction de la part modale de la voiture** comprise **entre 20% et 25%** (part modale de 64% selon EMC² en 2022),
- **Une augmentation de la part modale de la marche à pied** entre **10% et 15%** (part modale de 28% selon EMC² en 2022),
- **Une augmentation de 2 à 2,5 fois de la part modale des transports collectifs** (part modale de 3% selon EMC² en 2022)
- **Une augmentation de 2 à 2,5 fois de la part modale des vélos** (part modale de 1,3% selon EMC² en 2022)
- **Un maintien à niveau de la part modale des 2 roues motorisés** (part modale de 2,6% selon EMC² en 2022).
- La part modale « Autre » (1,1%) non évaluée

La CASSB en tant que jeune collectivité créée en janvier 2015 et AOM de droit depuis cette date, n'a jamais mené de politique en mobilité à l'échelle de son territoire sauf à l'échelle communale. Les actions inscrites dans le PDM ainsi que son schéma directeur cyclable vont contribuer à mettre en œuvre une stratégie favorable au mobilité alternative à la mobilité durable.

Indicateurs de suivi de ces parts modales à mettre en œuvre dans le cadre du PDM :

- Nouvelles parts modales et écarts entre les objectifs initialement fixés et ceux réajustés
- Analyse des impacts du PDM volets : GES, Bruits, Qualité de l'air

Légende

Points durs

▲ en matière de circulation routière

Modes actifs

— Itinéraires cyclables

▨ Zone à circulation apaisée

Transports collectifs

↔ SERM

⊕ Gares et PEM

⊖ Réseau TC urbain

⊙ Desserte du réseau TC urbain

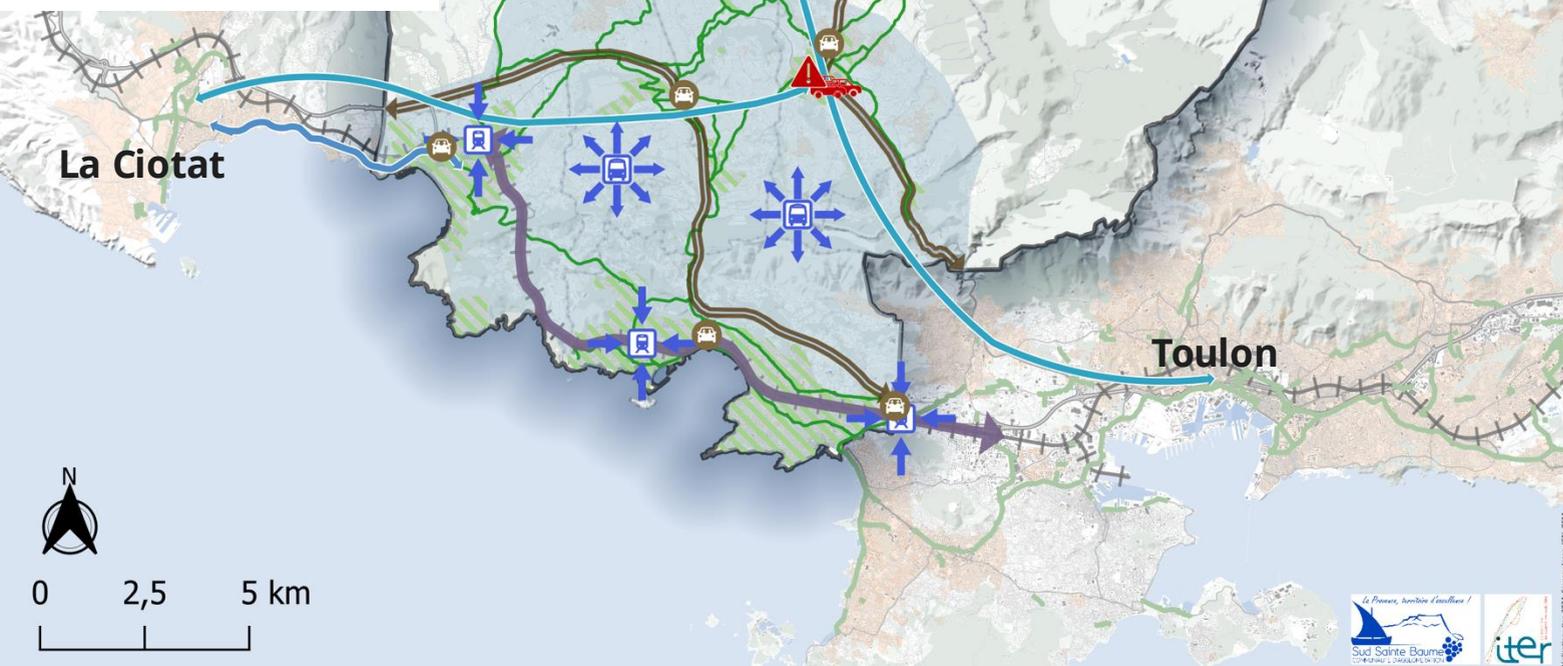
— Corridors à étudier pour des lignes structurantes de transport interurbain vers les agglomérations voisines

— Prolongation des lignes urbaines des réseaux TC voisins

Covoiturage

⊙ Aires de covoiturage

↔ Ligne de covoiturage



Cartographie du PDM

- La carte ci-contre vise à représenter le plan d'action du plan de mobilité avec une approche cartographique et localisée.
- A noter cependant, de nombreuses mesures inscrites au PDM ne sont pas adaptées pour une représentation cartographique et donc non intégrées ici.
- La carte ci-contre reprend ainsi :
 - Des éléments autour du point dur du Beausset en matière de circulation
 - Les ambitions du territoire en matière de politique cyclable, qui sont travaillés en parallèle dans le schéma directeur cyclable
 - Les objectifs d'offres de transports collectifs, au sein du territoire et en relation avec les collectivités voisines
 - Des pistes pour le développement du covoiturage dans la CASSB.