

DEPARTEMENT DU VAR

COMMUNAUTE d'AGGLOMERATION SUD SAINTE BAUME

# ENQUETE PUBLIQUE

Du jeudi 11 septembre au lundi 13 octobre 2025

Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume.

## RAPPORT D'ENQUETE

Commissaire enquêteur  
Christian CARMAGNOLLE  
83600 Fréjus

## Table des matières

Table des matières .....	2
<b>1. Présentation de la procédure.....</b>	<b>5</b>
1.1 Présentation du rôle de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume – CASSB et principales caractéristiques du bassin de mobilité .....	5
1.2 Principaux enjeux de la mobilité du territoire de la CASSB.....	7
1.3 Le cadre juridique .....	10
1.3.1 L'article L1214-2 du Code des transports prescrit que le Plan de Mobilité vise à assurer 11 objectifs.....	10
1.3.2 Cohérence du Plan de Mobilité avec les autres démarches .....	10
1.3.3 Cadre juridique et réglementaire de l'enquête publique .....	12
<b>2. Présentation du projet .....</b>	<b>12</b>
2.1 Diagnostic des mobilités.....	13
2.1.1 Population .....	13
2.1.2 Economie et emploi.....	13
2.1.3 Demande et besoins des flux de mobilité .....	14
2.2 L'offre de mobilité actuelle et projetée .....	14
2.2.1 Le réseau viaire au sein du périmètre de la CASSB .....	14
2.2.2 L'offre en transports collectifs au sein du périmètre de la CASSB .....	14
2.2.3 Réseaux des métropoles voisines.....	16
2.3 Aménagements et services dédiés aux modes actifs et engins de déplacements personnels... ..	16
2.3.1 L'offre cyclable .....	16
2.3.2 L'offre en matière d'engins de déplacement personnel .....	17
2.4 Les autres offres de mobilité.....	17
2.4.1 Covoiturage/autopartage .....	17
2.4.2 Livraisons en ville.....	18
2.5 Le management de la mobilité.....	18
2.6 Synthèse analyse Atouts/Opportunité/Faiblesses/Menaces .....	19
<b>3. Concertation et consultation.....</b>	<b>22</b>
3.1 L'enquête en ligne .....	22
3.1.1 Visiteurs et touristes.....	22
3.1.2 Résidents et travailleurs .....	22
3.2 Ateliers de concertation et sa synthèse .....	22
3.2.1 Atelier du 28 novembre 2023.....	22
3.2.2 Atelier de mars 2024 .....	24
<b>4. L'évaluation environnementale .....</b>	<b>24</b>

4.1 Etat initial de l'environnement et résumé des effets probables du Plan de Mobilité .....	24
4.1.1 Problématiques des études menées sur l'état initial de l'environnement .....	25
4.1.2 Résumé des effets probables du Plan de Mobilité.....	25
4.2 Mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les effets probables négatifs .....	26
<b>5. Plan d'actions.....</b>	<b>26</b>
5.1 Actions à lancer d'ici fin 2026.....	28
5.2 Actions à lancer entre 2027 et 2029 .....	29
5.3 Actions à lancer à partir de 2030 et + .....	30
<b>6. Pièces composant le dossier.....</b>	<b>31</b>
6.1 Dossier papier.....	31
6.2 Registres papier.....	32
6.3 Support numérique et site dédié .....	32
<b>7. Organisation de l'enquête.....</b>	<b>33</b>
7.1 Désignation du commissaire enquêteur .....	33
7.2 Contacts avec Madame Véronique GOUBE, Responsable du Service Mobilité et Transports de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.....	33
7.3 Mesures de publicité .....	33
<b>8. Déroulement de l'enquête .....</b>	<b>34</b>
8.1 Permanences .....	34
Permanence N° 1 à Saint Cyr sur mer, le mardi matin 16 septembre 2025. ....	34
Permanence N° 1 à Sanary sur mer, le mardi après-midi 16 septembre 2025. ....	35
Permanence N° 2 à Signes, le vendredi matin 19 septembre 2025. ....	35
Permanence N° 2 au Beausset, le vendredi après-midi 19 septembre 2025.....	35
Permanence N° 3 à Saint Cyr sur mer, le mercredi matin 24 septembre 2025. ....	36
Permanence N° 3 à Sanary sur mer, le mercredi après-midi 24 septembre 2025.....	36
Permanence N° 4 au Beausset, le lundi matin 29 septembre 2025.....	37
Permanence N° 4 à Signes, le lundi après-midi 29 septembre 2025. ....	37
Permanence N° 5 à Sanary, le jeudi matin 2 octobre 2025.....	37
Permanence N° 5 à Saint Cyr, le jeudi après-midi 2 octobre 2025. ....	37
Permanence N° 6 à Signes, le jeudi matin 9 octobre 2025. ....	37
Permanence N° 6 au Beausset, le jeudi après-midi 9 octobre 2025. ....	37
8.2 Clôture des registres d'enquête .....	38
8.3 Fréquentation et téléchargements du public sur le site dédié à l'enquête publique https://www.registre-dematerialise.fr/6378.....	38
<b>9. Observations des Personnes Publiques Associées – PPA.....</b>	<b>40</b>
9.1 Résumé des réponses des communes .....	41

**Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d’Agglomération Sud Sainte Baume.**

9.2 Résumé des organismes locaux.....	42
9.3 Avis du Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée .....	42
9.4 Avis de la Mission Régionale d’Autorité Environnementale – MRAe Provence Alpes Côte-d’Azur .....	43
9.5 Précisions apportées par la CASSB dans un dossier daté du 18 juillet 2025 et faisant partie de la documentation de l’enquête.....	43
9.5.1 Précisions concernant la MRAe .....	43
9.5.2 Précisions concernant la Région.....	43
<b>10. Envoi du Procès-Verbal de synthèse des observations du public .....</b>	<b>44</b>
<b>11. Réponses et précisions apportées par la Commune et commentaires du commissaire enquêteur .....</b>	<b>44</b>
11.1 Précisions apportées aux avis de la MRAe et de la Région et commentaires du commissaire enquêteur .....	44
11.2 Réponses aux observations du public (registres papier et dématérialisé) et commentaires du commissaire enquêteur.....	46
<b>Annexes : .....</b>	<b>49</b>
Annexes 1a et 1b : DEL-CC-2024-101 en date du 07 octobre 2024 et ARR_CC-2025-044 du 9 juillet 2025.....	49
Annexe 2 : Désignation Commissaire Enquêteur N°E25000013/83 du 18 mars 2025.....	49
Annexes 3 a, b, c et d : Publications de l’Avis de l’enquête dans Var information et Var Matin .....	49
Annexe 4 : Affichage réglementaire .....	49
Annexes 5 a, b et c : Procès-verbal de synthèse des observations du public .....	49
Annexes 6 a, b et c : Lettre des réponses apportées par la CASSB .....	49

## 1. Présentation de la procédure

### 1.1 Présentation du rôle de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume – CASSB et principales caractéristiques du bassin de mobilité

La CASSB fait partie des sept Etablissements Publics de Coopération Intercommunale – EPCI de la Région Sud Provence – Alpes – Côte d'Azur.

Elle est couverte par le SCoT Provence Méditerranée qui regroupe quatre EPCI : La Métropole Toulon Provence Méditerranée, la Communauté de Communes de la Vallée du Gapeau, la Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures et la CASSB.

Le bassin de mobilité est un découpage du territoire régional prévu par la Loi d'Orientation des Mobilités - LOM pour la mise en œuvre des Contrats Opérationnels de Mobilité - COM qui cadrent l'action commune des Autorités Organisatrices de la Mobilité - AOM et la coordination avec les autres acteurs du maillage territorial

La CASSB regroupe les communes de Bandol, Le Beausset, La Cadière d'Azur, Le Castellet, Evenos, Riboux, Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer et Signes. Elle comptait en 2021 une population de 64 093 habitants sur une superficie de 35 560 ha (recensement INSEE), soit une densité moyenne de 180 habitants/ km<sup>2</sup>

Traversé par l'autoroute A50, le territoire est situé entre deux grandes métropoles, celle de Marseille à l'ouest et celle de Toulon à l'est.

Il présente une densité de population plus faible au nord (moins de 100 hab./km<sup>2</sup>) sur les communes du Castellet, d'Evenos, de Riboux et de Signes, plus élevée au sud (plus de 500 hab./km<sup>2</sup>) sur les trois communes littorales (Bandol, Saint-Cyr-sur-Mer et Sanary-sur-Mer), Le Beausset constitue le quatrième pôle urbain.

La CASSB est l'autorité organisatrice de la mobilité - AOM sur son territoire. Celui-ci intersectant une agglomération de plus de 100 000 habitants (l'agglomération de Toulon), la réalisation du Plan de Mobilité - PDM est obligatoire.

L'activité économique est concentrée d'une part sur le littoral et Le Beausset et d'autre part sur le plateau de Signes au nord, déconnecté des pôles urbains, ce qui induit une problématique spécifique pour les déplacements.

L'emploi est déficitaire sur le territoire, entraînant des déplacements domicile-travail vers l'extérieur, en particulier en direction des deux métropoles voisines : seuls 38 % des flux domicile-travail sont internes à la CASSB, alors que 62 % sont des flux externes (« entrants » ou « sortants ») dont la majorité (41 % de l'ensemble des flux domicile travail) sont sortants.

L'utilisation de la voiture individuelle reste largement majoritaire pour les déplacements domicile-travail, que ce soit pour des déplacements externes (90 %, entrants ou sortants), entre communes différentes de la CASSB (95 %) ou au sein d'une même commune (74 %).



**Figure 1 : présentation du territoire de la CASSB. Source : rapport de diagnostic du plan de mobilité.**

Le caractère touristique du territoire lui confère des problématiques de mobilité spécifiques, en saison estivale. Le diagnostic identifie un enjeu à « faciliter l'accès au littoral depuis les communes du centre, tout particulièrement pendant la saison touristique d'été ».

L'offre de transports en commun s'articule autour des transports urbains de la CASSB, limités aux trois communes littorales, du réseau régional interurbain Zou et de l'axe ferroviaire Marseille-Toulon qui dessert les trois communes littorales.

Le territoire est concerné par le projet de réseau express régional (RER) toulonnais qui s'inscrit dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence-Côte-d'Azur (LNPCA)

## 1.2 Principaux enjeux de la mobilité du territoire de la CASSB

Le 27 juin 2022, la CASSB a engagé l'élaboration de son Plan De Mobilité - PDM pour répondre aux enjeux locaux suivants :

- faciliter les déplacements et promouvoir la mobilité durable entre les communes de la CASSB ;
- permettre l'accès aux réseaux de transports en commun des deux métropoles et de la Région ;
- rendre possible l'usage du vélo ;
- faciliter les liaisons entre le haut-pays et le littoral ;
- améliorer la traversée du Beausset ;
- améliorer les mobilités estivales vers les villages touristiques de l'arrière-pays (Vieux Evenos, Le Castellet, La Cadière, Signes) et vers Riboux.

Cette démarche a été conduite en concertation ; une enquête en ligne et un atelier de concertation avec « des représentants de la société civile » ont été réalisés.

Le diagnostic se conclut par l'identification des principaux enjeux de mobilité du territoire sous forme de cartographie (cf. figure 2 ci-dessous)

Des objectifs de parts modales à horizon 2034 sont listés en « synthèse générale » du plan d'actions.

Il est envisagé :

- une réduction de la part modale de la voiture comprise entre 20 et 25 % (64 % en 2022) ;
- une augmentation de la part modale de la marche à pied comprise entre 10 et 15 % (28 % en 2022) ;
- une augmentation de 2 à 2,5 fois de la part modale des transports collectifs (3 % en 2022) et du vélo (2,6 % en 2022).

*Dans son Avis du 13 mars 2025, la Mission Régionale d'Autorité Environnementale PACA - MRAe note que les objectifs de part modale à horizon 2034 pour les transports en commun (entre 6 et 7,5 %) et pour le vélo (entre 5,2 et 6,5 %) ne s'inscrivent pas dans les objectifs du SRADDET PACA, qui prévoit respectivement 15 % pour les transports en commun et 12,5 % pour le vélo à horizon 2030.*









Figure 2 : "Enjeux de l'écosystème de mobilité de l'agglomération Sud Sainte Baume". Source : dossier.

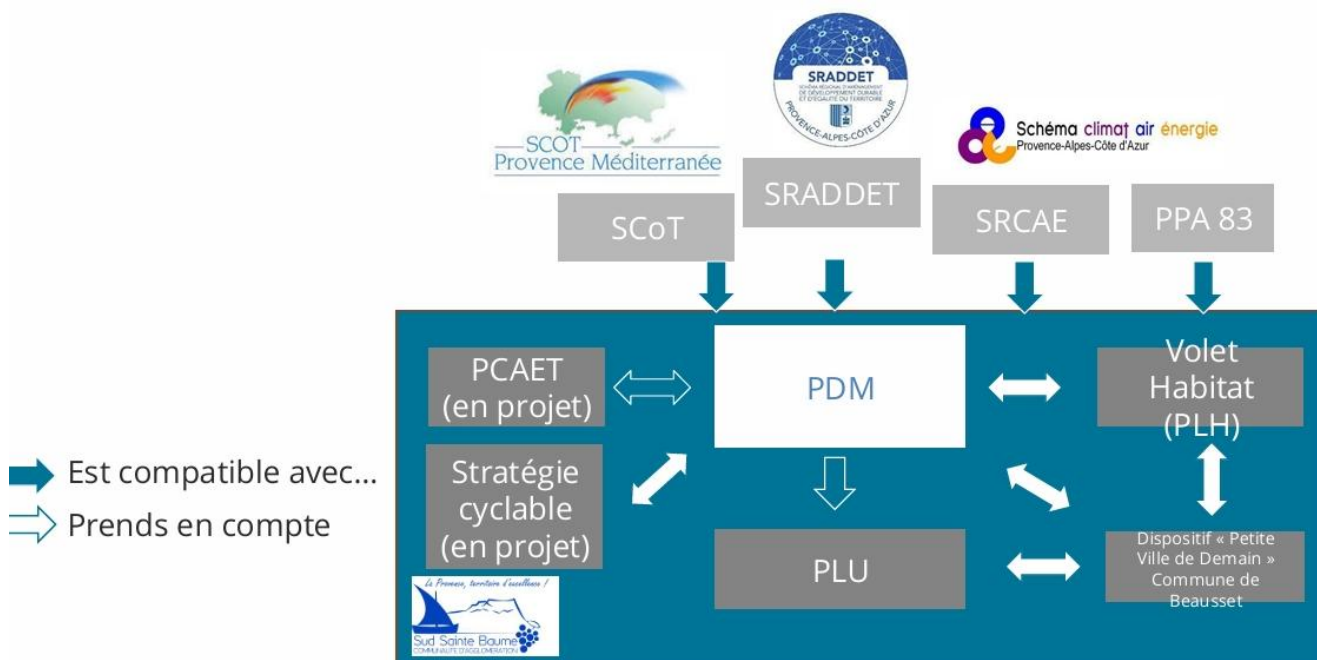
### 1.3 Le cadre juridique

1.3.1 L'article L1214-2 du Code des transports prescrit que le Plan de Mobilité vise à assurer 11 objectifs.



Ces objectifs sont rappelés en page 4 du document « Diagnostic et état initial de l'environnement : version du 26 janvier 2024 »

### 1.3.2 Cohérence du Plan de Mobilité avec les autres démarches



Le SCOT :

## **Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.**

Le SCoT comprend quatre grands objectifs issus du plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et 45 orientations. Ces orientations sont regroupées par thématiques qui comporte des mesures distinctes.

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

- Orientation n° 3 : Organiser le développement ensuivant les principes de recentrage et de cohérence urbanisme-transport
- Orientation n° 18 : Désenclaver par les transports en commun les secteurs qui le nécessitent
- Orientation n° 19 : Planifier un maillage complet et continu d'aménagements dédiés aux modes actifs
- Orientation n° 20 : Développer et répartir les aires de covoiturage
- Orientation n° 22 : Développer l'intermodalité
- Orientation n° 23 (1) : Développer les mobilités propres
- Orientation n° 23 (2) : Réduire et mieux organiser les flux de transport de marchandises

Le dossier mentionne que le Plan de Mobilité ne montre pas d'incompatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée. Il participe notamment à ses objectifs en termes de report modal, de qualité de l'air, d'énergie et de climat.

*Dans sa réponse à l'interrogation faite des PPA, le Président du Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée déclare compatible le PDM avec le SCoT approuvé en 2019.*

*La MRAe recommande de détailler l'examen de la compatibilité du Plan de Mobilité avec le SCoT en développant l'analyse à l'échelle de chaque orientation pertinente du SCoT, en particulier celles qui concernent spécifiquement la mobilité et/ou le territoire Sud Sainte Baume.*

*Précision de la CASSB : Le tableau d'analyse de la compatibilité du PDM au SCoT sera complété pour permettre d'identifier cette articulation à l'échelle des mesures du SCoT pertinentes en termes de mobilité.*

Le dossier mentionne que le Plan de Mobilité ne montre pas d'incompatibilité avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il participe notamment aux exigences de diminution de l'utilisation de la voiture individuelle, par l'amélioration de l'accès aux transports en commun et la sécurisation de la pratique du vélo, et à la mise en œuvre du schéma régional des véloroutes et voies vertes

*La MRAe recommande d'analyser la compatibilité du plan avec les règles LD1-OBJ3, LD2-OBJ38 A et LD2-OBJ38 BA du SRADDET et de prendre en compte les objectifs quantitatifs fixés par le SRADDET en matière de réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre et, le cas échéant, d'ajuster les ambitions du Plan de Mobilité de façon à améliorer sa contribution dans la bonne réalisation du SRADDET.*

*Précision de la CASSB : Le tableau d'analyse de la compatibilité du PDM au SRADDET sera complété pour permettre d'identifier cette articulation à l'échelle des mesures du SRADDET pertinentes en termes de mobilité.*

### *Plan de Protection de l'Atmosphère du Var – PPA 83*

Le dossier mentionne : En visant une diminution des déplacements en voiture individuelle thermique, le Plan de Mobilité participe à réduire les émissions de polluants atmosphériques issus de la

combustion du carburant dans le secteur des transports routiers. Il travaille notamment sur l'amélioration de l'accès aux transports en commun et aux modes actifs.

*La remarque précédente de la MRAe reprend cette problématique.*

### 1.3.3 Cadre juridique et réglementaire de l'enquête publique

Il procède des textes et documents suivants :

- Code des transports : articles L1214-1 et suivants et R1241-1 et suivants ;
- Code de l'environnement : articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants ;
- Délibération du Conseil communautaire en date du 7 octobre 2024 approuvant le projet de Plan de Mobilité de la CASSB (**annexe 1**) ;
- Décision de désignation N°E25000013/83 du 18 mars 2025 prise par Madame Hermine LE GARS, Magistrate déléguée en charge des enquêtes publiques près le Tribunal Administratif de Toulon et désignant Monsieur Christian CARMAGNOLLE en qualité de commissaire enquêteur (**annexe 2**) ;
- Arrêté n° ARR\_CC-2025-044 du 9 juillet 2025, pris par Monsieur Jean-Paul JOSEPH, Président de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume prescrivant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le Plan de Mobilité (**annexe 3**).

## 2. Présentation du projet

Il est présenté par la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume sous forme de « diapositives » en quatre documents :

- Diagnostic et état initial de l'environnement : version du 26 janvier 2024,
- Etat initial de l'environnement, volet annexe du PDM : version du 1<sup>er</sup> février 2024,
- Plan d'actions : version du 22 septembre 2024,
- Rapport environnemental : version du 25 septembre 2024

Auxquels s'ajoutent :

- Un résumé non technique de l'évaluation environnementale : version du 1<sup>er</sup> février 2024
- Une annexe « accessibilité » : version du 19 septembre 2024
- Un document « Précisions apportées aux avis MRAe et Région », Version du 18 juillet 2025

Sont également joints au dossier :

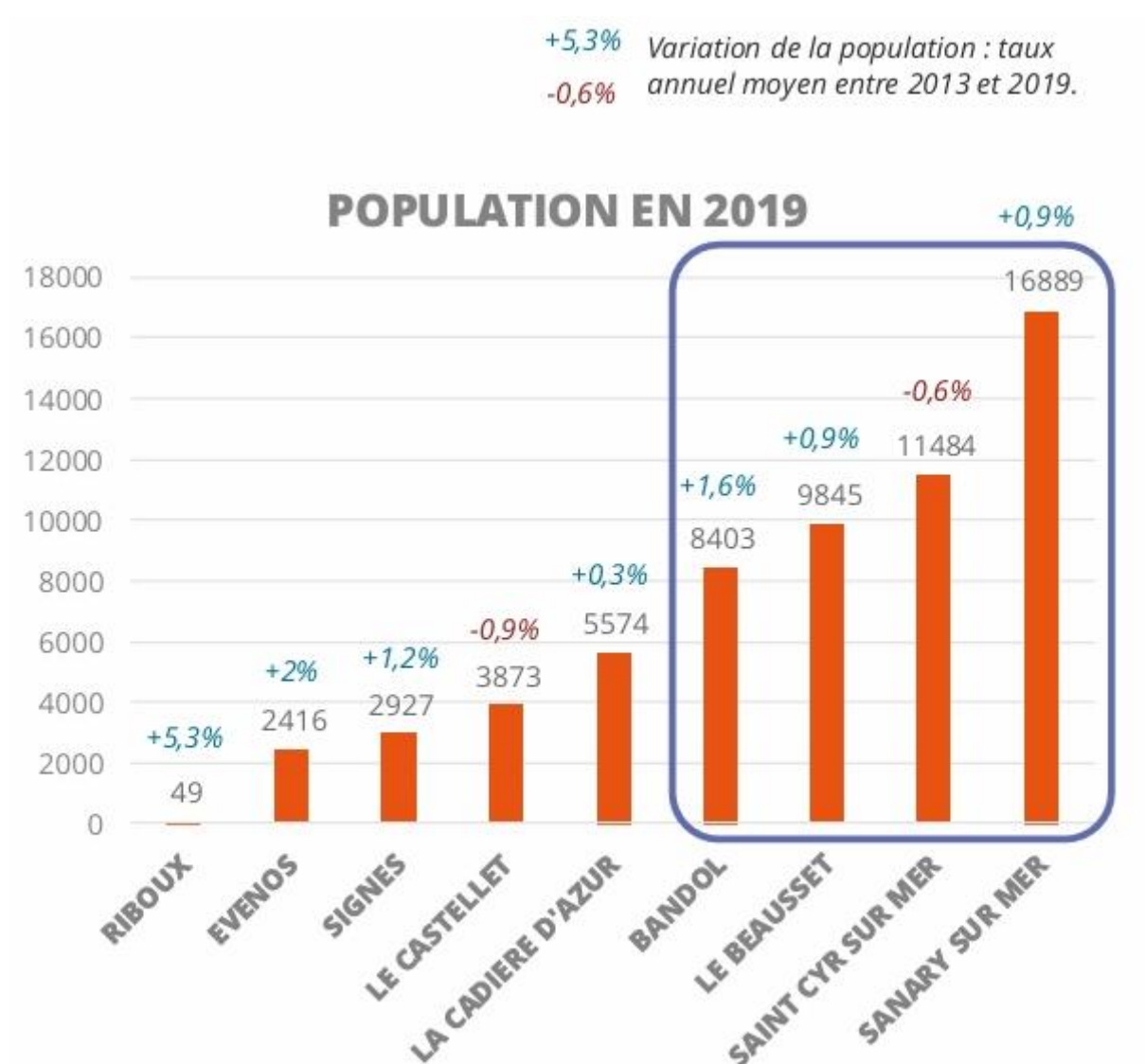
- Les avis rendus par les Personnes Publiques Associées,
- L'avis rendu par la MRAe
- Délibération du Conseil communautaire en date du 7 octobre 2024 approuvant le projet de Plan de Mobilité de la CASSB ;
- La demande de désignation d'un commissaire enquêteur au Président du Tribunal Administratif de Toulon en date du 3 février 2025 ;
- Décision de désignation N°E25000013/83 du 18 mars 2025 prise par Madame Hermine LE GARS, Magistrate déléguée en charge des enquêtes publiques près le Tribunal Administratif de Toulon et désignant Monsieur Christian CARMAGNOLLE en qualité de commissaire enquêteur ;

- Arrêté n° ARR\_CC-2025-044 du 9 juillet 2025, pris par Monsieur Jean-Paul JOSEPH, Président de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume prescrivant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le Plan de Mobilité.

## 2.1 Diagnostic des mobilités

### 2.1.1 Population

Une croissance démographique qui se concentre essentiellement sur les communes de l'intérieur, où les offres de mobilité sont le moins développées : augmentation du nombre d'habitants dépendant d'un véhicule personnel



### 2.1.2 Economie et emploi



- Un indice de concentration de l'emploi sur le territoire faible :
- Une spécialisation sectorielle marquée :
  - l'industrie agroalimentaire et les produits industriels, principalement sur la ZA de Signes,
  - l'hébergement, la restauration et l'immobilier en particulier sur les communes littorales,
  - la viticulture et l'oléiculture, en particulier sur les communes de la Cadière-d'Azur, du Castellet, du Beausset et d'Evenos.
- Une destination touristique importante et segmentée :
- Deux zones spécifiques :
  - Le plateau d'activité de Signes représente un pôle économique majeur du territoire. La zone d'activité compte près de 180 entreprises pour plus de 2000 emplois et est complétée par le circuit et l'aéroport du Castellet au sud de la zone.
  - La zone d'activité de la Baou, sur la commune de Sanary, à la limite d'Ollioules, est un pôle d'activité en devenir inscrit au SCoT. Un projet d'éco-technopole est ainsi porté, sur une surface de d'une vingtaine d'hectares entre l'échangeur autoroutier et la gare d'Ollioules Sanary.

### 2.1.3 Demande et besoins des flux de mobilité

Le territoire de la CASSB est partagé entre :

- ✓ Le sud touristique, peuplé de résidents plutôt âgés et d'afflux de touristes utilisant largement leur voitures mais dont les besoins de mobilité doivent être repensés dans un proche avenir,
- ✓ Des secteurs ruraux au nord dont l'accessibilité est plus limitée (alors que les nécessités de déplacements des jeunes sont fortes) et dont la faible densité ne favorise pas une offre lourde et capacitaire de transports collectifs.

## 2.2 L'offre de mobilité actuelle et projetée

### 2.2.1 Le réseau viaire au sein du périmètre de la CASSB

Un territoire organisé autour d'un axe majeur et deux axes structurants :

- L'A50 qui traverse le territoire sur sa partie sud,
- La D559 qui relie les trois communes du littoral,
- La DN8 desservant le Castellet, le Beausset et Evenos.

Du fait de la structuration viaire actuelle, des flux de transit importants sont observés au niveau des traversées des villages (notamment Le Beausset mais aussi Evenos, Le Castellet, La Cadière d'Azur).

La mise en place d'une Zone à Faible Emission – ZFE à Marseille risque d'impacter environ 14 000 véhicules du territoire de la CASSB et le développement de l'offre ferroviaire (LNPCA et RER métropolitain) est l'un des leviers les plus crédibles pour décarboner les mobilités vers la métropole marseillaise.

### 2.2.2 L'offre en transports collectifs au sein du périmètre de la CASSB



## **Le train**

La CASSB est traversée par la ligne ferroviaire reliant Aubagne à Toulon, qui dessert trois gares sur le territoire avec une fréquentation de 3 à 400 000 voyageurs par an

L'offre régionale Zou ! est dense avec fréquence importante et amplitude horaire large : 28 trains par jour dans chaque sens desservent le territoire (en semaine)

L'offre est très complexe avec 8 combinaisons de dessertes différentes sur l'ensemble de la ligne, qui impacte la lisibilité de l'offre pour les usagers.

Selon l'étude menée, pour l'ensemble des villes composant la CASSB l'accès en train à Toulon et Marseille reste concurrentiel à voiture personnelle, tout particulièrement au regard du coût du trajet où il l'est pour tous les modes de rabattement.

En ce qui concerne le temps de déplacement, la voiture reste plus souvent concurrentielle lorsque le mode de rabattement (trajet vers la gare la plus proche) est pratiqué à pied ou en vélo/VAE. Le couple « voiture/train » reste concurrentiel dans tous les cas.

## **Le bus**

Trois lignes régulières 880, 885 et 888 d'autocars régional Zou! desservent toutes les communes du territoire sauf Riboux, et permettent des connexions vers la Ciotat et Toulon.

Des services scolaires permettent en outre de rejoindre Toulon depuis le territoire de la CASSB.

L'offre très complexe et peu lisible, impacte négativement le potentiel de développement de l'usage

Une tarification simplifiée comporte encore de nombreux tarifs, mais est adaptée aux différents profils actifs / télétravailleurs / touristes, en comportant un volet solidaire selon les revenus.

## **Offre globale train/bus**

En ce qui concerne les possibilités de séjours pour des **motifs de déplacements pendulaires** (départ avant 9h et retour avant 19h30 toute l'année) vers les pôles extérieurs de Toulon et Marseille et à l'échelle des 9 communes de CASSB :

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

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

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

En ce qui concerne les possibilités de séjours pour des **motifs de déplacement quotidien**, elles restent peu significatives pour la majorité des communes, que ce soit pour rejoindre les pôles.

Le Beausset, Le Castellet et La Cadière d'Azur ont 1 possibilité de séjour vers Saint Cyr et Bandol voir sur Toulon (Le Beausset)

Evenos bénéficie d'un 1 possibilité de séjour sur Toulon.

## **Réseaux urbains**

## **Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.**

Offre de transports publics urbains de la CASSB (AOM) est répartie dans trois réseaux urbains : Bandol : quatre lignes urbaines, Sanary (ColomBUS) : trois navettes urbaines et Saint-Cyr : une ligne inter-quartiers et une navette dominicale

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

### **2.2.3 Réseaux des métropoles voisines**

#### **Réseau Mistral**

A l'Est du territoire, la métropole Toulon Provence Méditerranée dispose du réseau de bus et bateaux-bus Mistral.

La ligne 81 dessert, avec une offre importante qui peut répondre aux besoins des déplacements quotidiens, la commune de Sanary-sur-Mer depuis La Seyne-sur-Mer et son terminus des Sablettes.

#### **LeBus**

En rabattement de la gare d'Aubagne, la ligne 11 du réseau les lignes de l'Agglo– lebus par La Métropole Mobilité (Aix-Marseille-Provence Métropole) dessert Cuges-les-Pins, de manière dense en semaine et allégée le weekend.

#### **Synthèse des améliorations à apporter**

- Développer et clarifier l'offre de transports interurbains pour la desserte des communes du centre et nord du territoire
- Proposer une offre de transport adaptée aux zones peu denses du territoire, en rabattement sur les autres offres de transports collectifs
- Développer et unifier l'offre de transport sur le littoral
- Intégrer une réflexion sur l'adaptation des services pendant la saison touristique
- Intégrer la notion de rabattement aux gares dans le développement de l'offre ferroviaire

#### **Les projets de RER Toulonnais et Marseillais**

RER Toulonnais en terminus Ouest à Saint-Cyr-sur-Mer et Marseillais en terminus Est à La Ciotat

RER constitué d'une offre de TER diamétralisée autour de Toulon, qui s'intègre dans le projet LNPCA et dessert les 3 gares du territoire.

Ces projets impliquent de travailler le rabattement sur les gares des usagers pour favoriser les transports collectifs et modes actifs. Il existe un projet de PEM à Saint Cyr.

## **2.3 Aménagements et services dédiés aux modes actifs et engins de déplacements personnels**

### **2.3.1 L'offre cyclable**

#### **Usage quotidien**

- Aménagements / infrastructures cyclables
  - 29 kilomètres d'aménagements cyclables sur la CASSB dont plus de la moitié dans deux communes du littoral (Bandol et Saint Cyr).
  - 8% des infrastructures constituent la V65.

- Parmi les infrastructures existantes, on recense peu d'aménagements en site propre (piste cyclable ou voie verte).
- Les zones de circulations apaisées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne)
  - Les 9 communes du territoire ont mis en place au moins un type de ZCA et les 2/3 au moins 2 types : la zone 30 étant la plus répandue
  - Plus de la moitié des zones 30 peu lisibles : identification du périmètre des zones difficile, peu d'aménagements marquant la zone et incitant au ralentissement, pas de marquage au sol pour souligner la réglementation de la zone.
- En termes de stationnement
  - 239 places de stationnement sur la CASSB dont 37% sont des « pincés-roues ».
  - Une offre de stationnement inégalement répartie sur le territoire.

### **Usage touristique/loisirs**

Un territoire soumis à une forte influence touristique et pour lequel le vélo constitue également un levier d'attractivité important pour ce public (tourisme, loisirs).

Enjeu du passage de la vélo route V65 sur le territoire via les trois communes littorales pour connecter Six-Fours aux Bouches du Rhône.

Aucune structure labélisée accueil vélo sur le territoire.

#### **2.3.2 L'offre en matière d'engins de déplacement personnel**

Les engins de déplacement personnel motorisés définis comme « des engins tels que les différents modèles de trottinettes et patinettes électriques, les gyropodes, les monoroues ou les hoverboards. »

L'enjeu vis-à-vis de ces nouveaux modes de déplacement est d'anticiper et accompagner leur développement en particulier en intermodalité avec les transports collectifs.

### **2.4 Les autres offres de mobilité**

#### **2.4.1 Covoiturage/autopartage**

Deux aires de covoiturage officielles et bien utilisées sont aménagées.

La première est située à la limite de la Cadière d'Azur– Le Castellet (physiquement sur la commune du Castellet) au niveau de la route des Sources, échangeur 11 (A50). La seconde est située à Bandol au niveau de la sortie 12 (A50).

En octobre 2023, 381 passagers ont été transportés soit 376 véhicules partagés.

Sur ce périmètre, les trajets sont principalement réalisés depuis et vers Signes (et sa zone d'activité) et entre Saint-Cyr et Aubagne ainsi qu'entre Sanary / La Cadière d'Azur et les agglomérations à l'Ouest du territoire (Aix en Provence, Marseille)

L'enjeu pour le covoiturage est d'accompagner la pratique en informant (localisation des aires, applications de mise en relation, dispositifs et primes d'incitation) et en sensibilisant : mise en avant les bénéfices. Un second enjeu est de poursuivre le déploiement des IRVE (Infrastructures de Recharges de Véhicules Électriques) à proximités des principaux pôles générateurs de déplacements du territoire.

#### 2.4.2 Livraisons en ville

Les horaires de livraisons dans les centres-villes des communes du littoral sont réglementés. Elles sont parfois limitées aux matins, parfois également autorisées l'après-midi, pour un tonnage sans limite autorisé ou variable de 9 à 13t sans dérogation. Des places de stationnement sont souvent dédiées.

Un enjeu d'harmonisation en découle, pour coordonner les réglementations des livraisons en centres-villes et faciliter le processus au sein de la communauté d'agglomération.2.5

### 2.5 Le management de la mobilité

Depuis la loi d'Orientation des Mobilités (LOM– 2019) de nouvelles obligations ont été mises en place pour les entreprises :

- Obligation pour les sites d'entreprises de plus de 50 salariés à mener des négociations avec les représentants du personnel au sujet des mobilités. Si aucun accord n'est trouvé à la suite des NAO, il y a alors obligation de réaliser un Plan de Mobilité Employeur.
- Création d'un Forfait Mobilité Durable (FMD), pour aller au travail en vélo ou en covoiturage (et EDP : engins de déplacements personnels, autopartage ...) : modes de déplacements éligibles et montant des plafonds variables en fonction du public et du privé.

Une démarche de Plan de Mobilité Employeur pourrait tout à fait être adaptée à la zone d'activité du Plateau de Signes en continuité de l'enquête menée actuellement auprès des collaborateurs pour identifier les pratiques actuelles afin d'identifier des synergies d'actions entre les établissements présents.

La CASSB peut lever le versement mobilité (VM) auprès des employeurs du territoire. Le Versement Mobilité est une fiscalité prélevée sur la masse salariale brute des employeurs de plus de 11 salariés du ressort territorial dédiée aux AOM (hors Région).

Déjà en place avec un taux de 0,55 % jusqu'à fin juin 2023, le taux du versement mobilité a été réévalué à 0,80 % (effectif au 1er juillet 2023) à la suite d'une délibération votée par la CA en avril 2023.

## 2.6 Synthèse analyse Atouts/Opportunité/Faiblesses/Menaces

### **Atouts**

- **Une offre ferroviaire qui structure bien le territoire d'est en ouest, attractive et performante pour la desserte des communes littorales en connexion avec le cœur urbain des métropoles toulonnaise et marseillaise.**
- **Un PEM d'envergure régionale en développement en lieu et place de la gare de St-Cyr-Les-Lecques-La-Cadière**
- **Une interconnexion des transports publics avec le réseau Mistral à Toulon existante et sur laquelle s'appuyer pour faciliter la desserte de la métropole toulonnaise.**
- **Un réseau urbain organisé par l'agglomération avec une tarification harmonisée mais dont la structuration de desserte est organisée sur chaque commune littorale.**
- **Un réseau Zou ! interurbain reliant une partie des communes entre elles et garantissant une desserte minimale de l'ensemble des communes du territoire (à l'exception de Riboux).**
- **Une pratique du covoiturage autour du plateau de Signes et avec l'autoroute déjà existante et non négligeable.**
- **Des aires de covoiturage dont la localisation est adaptée mais qui sont victimes de leur succès (stationnement sauvage sur les abords de l'aire attestant de leur saturation).**



### Opportunités

- Une augmentation de la capacité et de la performance de l'offre ferroviaire à venir avec les projets de RER métropolitain et LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur).
- L'opportunité d'interconnexions avec les réseaux de transports publics marseillais à l'ouest à étudier.
- Un souhait de développer un réseau de transports collectifs à l'échelle de l'agglomération avec des lignes structurantes intercommunales et d'envisager l'expérimentation d'une offre de transport à la demande pour desservir les secteurs ruraux et peu denses du territoire.
- La véloroute 65 traverse le territoire d'est en ouest et pourra représenter un tremplin au développement de la pratique cyclable touristique mais également quotidienne (desserte de nombreux pôles générateurs de déplacements).
- Des distances relativement limitées et une topographie compensée par le développement du vélo à assistance électrique : un potentiel important pour le développement de la pratique cyclable quotidienne et loisirs / tourisme.
- Un potentiel important pour le développement du covoiturage du quotidien (planifié) autour de la desserte du plateau de Signes mais également de l'axe autoroutier.
- Une étude sur l'accessibilité du plateau de Signes en cours.
- L'intérêt de la collectivité à promouvoir les PMEC sur le territoire peut représenter un levier fort pour le développement de la mobilité durable chez les actifs.
- Un taux de couverture numérique de bon niveau qui permet de promouvoir la démobilité (services nomade, télétravail), même dans les zones rurales et peu denses.
- Une enquête menée par la CCI auprès de l'ensemble des entreprises du Plateau de Signes afin d'identifier les pratiques actuelles, comprendre les problématiques rencontrées dans les déplacements des collaborateurs et enfin sonder les besoins / attentes en matière de mobilité.



### **Faiblesses**

- Une très faible intermodalité physique et tarifaire entre les réseaux routiers et ferroviaires.
- Un réseau Zou ! Interurbain existant mais à vocation essentiellement scolaire et dont le niveau d'offre ne permet pas de possibilités de séjours suffisantes pour les motifs de déplacements pendulaires et de vie quotidienne.
- Une carence d'offre en transports collectifs pour les communes de l'intérieur qui impacte notamment les conditions d'accès au plateau de Signes.
- Un point dur de circulation routière au cœur du Beausset et dans l'accès à la zone d'activité du plateau de Signes.
- Une hétérogénéité des réglementations relatives à la livraison en milieu urbain.
- Pas de continuité ni jalonnement cyclable à l'échelle de la CA.
- Très peu d'aires de covoiturage à l'exception des échangeurs autoroutiers ne permettant pas de mailler le territoire.
- Pas de tiers-lieux sur le territoire.
- Des informations sur les offres de mobilité peu accessibles et peu lisibles qui contribuent à la faible attractivité des offres alternatives existantes.

### **Menaces**

- Le projet de RER marseillais prévu en terminus à La Ciotat et ne permettant pas une liaison entre les deux projets de RER.
- Des nouveaux projets routiers qui soulèvent un risque de faire augmenter le trafic global dans le secteur, sauf à promouvoir et accompagner fortement les modes alternatifs.
- Le développement massif des engins de déplacement personnel en milieu urbain avec des pratiques parfois dangereuses doit être mieux anticipé en termes de réglementation et de services dédiés (stationnement, consignes, etc.).
- Le déploiement d'une politique globale de mobilité peut être un facteur d'augmentation des conflits d'usage, entre les modes mais également entre les habitants et les publics occasionnels.
- Des difficultés potentielles de recrutement au regard des conditions d'accès, notamment pour les zones d'emploi les plus excentrées, qui se cumulent aux difficultés de logement sur le territoire.

### 3. Concertation et consultation

#### 3.1 L'enquête en ligne

Une enquête en ligne destinée aux personnes résidant et/ou travaillant sur le territoire mais aussi également aux touristes et visiteurs présents sur le territoire notamment lors de la période estivale, a été réalisée du 12/07/2023 au 20/10/2023. Au total, l'enquête a permis de recueillir plus de 1800 contributions dont 1376 exploitables.

##### 3.1.1 Visiteurs et touristes

###### **Pratiques actuelles :**

Usage majoritaire de l'automobile pour venir sur le territoire (57%) mais quelques pratiques alternatives : train (25%).

Une fois sur le territoire, pratiques alternatives plus importantes (46%)

Toutefois, encore 35% des répondants utilisent la voiture pour se déplacer sur le territoire.

###### **Difficultés rencontrées :**

Manque d'aménagements cyclables (sécurisés, directs, maillés...), problématiques d'embouteillages et de stationnement sur la CASSB ainsi qu'un déficit d'offre en transports collectifs.

###### **Améliorations souhaitées :**

Création d'aménagements cyclables sécurisés et/ou la mise en place de navettes urbaines pour relier les principaux lieux d'intérêt touristiques.

##### 3.1.2 Résidents et travailleurs

###### **Pratiques actuelles :**

La voiture personnelle thermique est le mode le plus souvent utilisé pour se rendre sur son lieu de travail/études ou d'études (à hauteur de 63%).

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

###### **Améliorations souhaitées :**

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

#### 3.2 Ateliers de concertation et sa synthèse

##### 3.2.1 Atelier du 28 novembre 2023

## **Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.**

Dans le cadre du diagnostic, un atelier de travail avec des représentants de la société civile a été organisé le 28/11/2023.

L'objectif de cet atelier était de mieux connaître les pratiques actuelles de mobilité sur le territoire (ce qui fonctionne bien et moins bien), les besoins et, le cas échéant, les solutions imaginées ou identifiées comme pertinentes.

### **Synthèse par mode**

#### **Train**

Enjeu d'avoir un RER métropolitain Marseillais (RER+) cadencé à 15 mn (St Charles Aubagne – La Ciotat) qui devrait être prolongé jusqu'au futur PEM de Saint-Cyr, ce qui permettrait de raccorder au RER métropolitain Toulonnais

Enjeu de dessertes des gares et notamment le futur PEM de St Cyr pour les communes des « hauts »

#### **Bus**

Enjeu d'offrir des dessertes depuis les communes du haut pays vers les plages mais également vers les villages touristiques

Enjeu de développer un réseau urbain à l'échelle de la CASSB en complément du réseau ZOU (peu lisible et ne répondant pas aux besoins de mobilité hors publics scolaires)

Enjeu de développement de desserte de navettes communales (Signes, Le Beausset) pour se rendre au marché. Réflexion sur des navettes type TAD mutualisées à l'échelle de la CASSB ?

Enjeu de faciliter la mobilité des personnes en situation de précarité (mobilité inclusive) qui éprouve des difficultés à se rendre dans les points d'accueil (CAF, pôles d'emploi, Missions locales) situés dans la Métropole Toulonnaise

#### **Vélo**

Enjeu à garantir une bonne desserte piétonne autour des équipements les plus sensibles (écoles, collèges, lycée, équipements sportifs, etc.)

Enjeu de rabattement en modes actifs vers les principaux pôles générateurs de déplacements

Enjeu spécifique de rabattement vers les gares avec de bonnes conditions de stationnement vélo à développer

Enjeu de sécurisation des déplacements à vélo sur le territoire

Enjeu de jalonnement des itinéraires vélo et piéton

#### **Automobile**

Un enjeu à développer les aires de covoiturage sur le territoire et les rendre plus visible

Un enjeu à travailler avec les entreprises du territoire (notamment les entreprises situées sur la zone du plateau de Signes)

Un enjeu de réflexion également à l'échelle territoire sur la mise en relation via une plateforme pour du covoiturage du quotidien

Un enjeu à développer de l'autopartage dans les villages

### **Bornes de recharge électrique**

Un enjeu à mieux informer, communiquer sur la localisation des bornes de recharge et leur utilisation  
Un enjeu de réflexion sur les incitations financières : tarifs préférentiels ?

Un enjeu à développer des bornes de recharge pour vélos à assistance électriques

### **Vie sociale et professionnelle**

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

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

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

### **3.2.2 Atelier de mars 2024**

Le deuxième atelier réalisé en mars 2024 a été l'occasion de travailler collectivement sur les solutions à apporter afin de répondre aux enjeux du territoire exposés dans le diagnostic.

A partir de pistes d'action et des modalités opérationnelles proposées, les acteurs ont pu débattre de leur opportunité, leur intérêt pour le territoire et leur faisabilité. Ils ont également pu proposer des pistes supplémentaires.

C'est ainsi que 41 pistes de solution ont été parcourues, auxquelles 5 pistes ont été ajoutées par les participants.

## **4. L'évaluation environnementale**

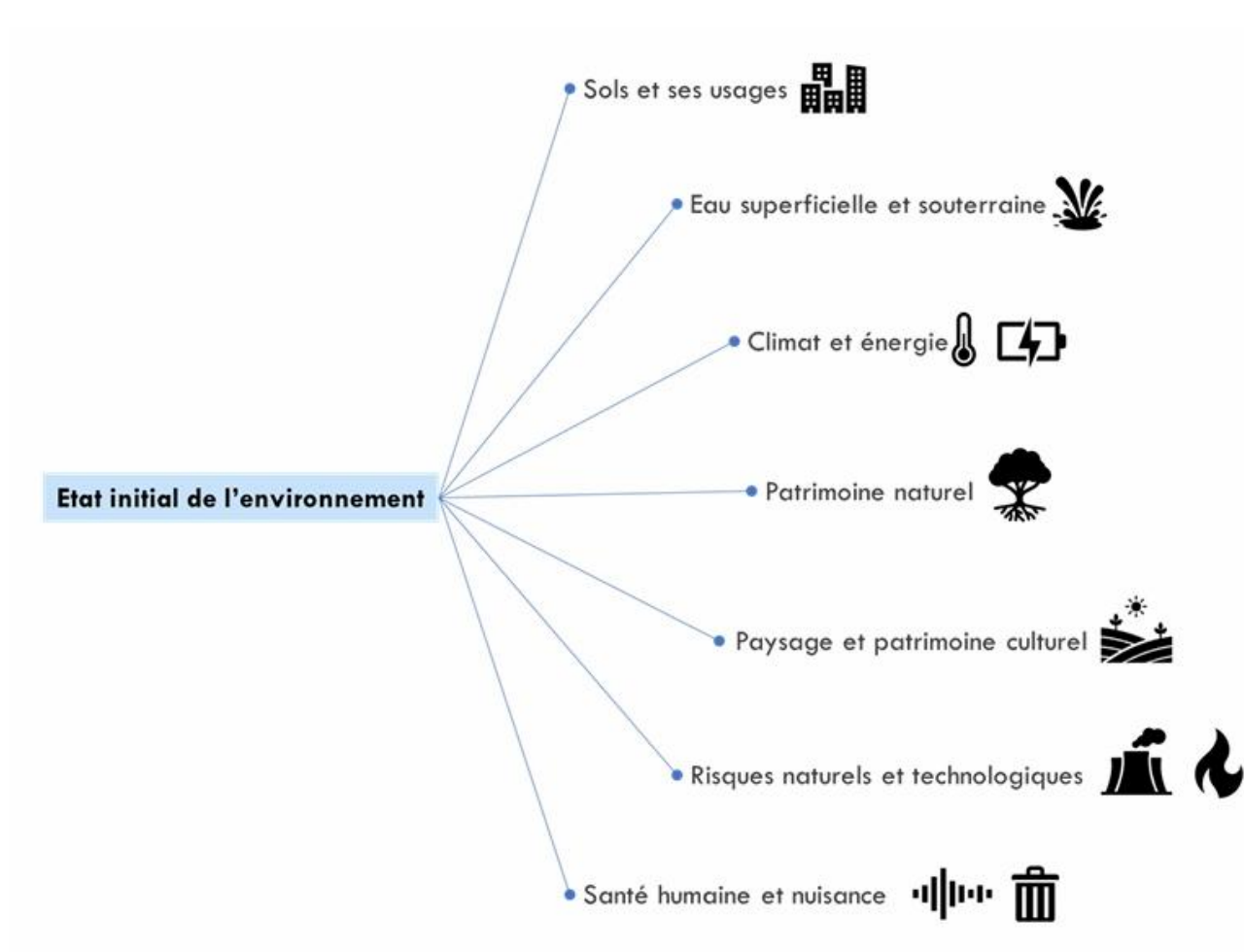
L'évaluation environnementale des plans et programmes dite « Évaluation Environnementale Stratégique » (EES) est régie par la directive européenne n°2001/42/CE du 27 juin 2001 et le Code de l'environnement (articles L.122-4 à L.122-11).

Le rapport environnemental est réalisé conformément à l'article R.122-20 du Code de l'environnement qui en décrit le contenu.

La réalisation d'une évaluation environnementale du Plan de Mobilité (PDM) de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume (CASSB) est une obligation réglementaire.

### **4.1 Etat initial de l'environnement et résumé des effets probables du Plan de Mobilité**

#### 4.1.1 Problématiques des études menées sur l'état initial de l'environnement



#### 4.1.2 Résumé des effets probables du Plan de Mobilité

**Les sols et leur utilisation - Effets probables du Plan de Mobilité :** peu ou pas d'impact

**Les eaux superficielles et souterraines - Effets probables du Plan de Mobilité :** peu ou pas d'impact

**Le climat et l'énergie - Effets probables du Plan de Mobilité :** dynamique est favorable à la diminution des émissions de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie dans le secteur des transports.

**Le patrimoine naturel - Effets probables du Plan de Mobilité :** peu ou pas d'impact

**Incidences probables du Plan de Mobilité sur Natura 2000 :** pas d'impact

**Le paysage et le patrimoine culturel - Effets probables du Plan de Mobilité :** pas d'impact ou impact positif

**Les risques naturels et technologiques - Effets probables du Plan de Mobilité :** pas d'augmentation des risques dans le territoire mais vigilance sur l'imperméabilisation éventuelle des aires de stationnement.

**La santé humaine et les nuisances - Effets probables du Plan de Mobilité :** impact positif



## 4.2 Mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les effets probables négatifs

Plusieurs mesures d'évitement, réduction, compensation sont proposées afin de limiter au maximum les effets négatifs éventuels :

- Limiter au maximum la consommation d'espaces naturels, semi-naturels ou agricoles, notamment en s'appuyant au maximum sur l'existant ;
- Utiliser des matériaux perméables dans le cadre de la réalisation des aménagements pour le stationnement et envisager leur végétalisation ou leur équipement par des installations EnR ;
- Adapter les modalités des transports en commun routiers de façon à éviter la concurrence avec le transport ferroviaire (trajets, horaires, capacité, etc.) ;
- Prévoir la mise en place d'une flotte de véhicules peu polluants, voire électriques, dans le cadre du développement des transports en commun routiers ;
- Maîtriser l'ouverture éventuelle d'entrepôts dédiés en centre-ville, consommateurs d'espaces et sources potentielles de nuisances pour le voisinage ;
- Intégrer les enjeux paysagers en présence dans les projets (sites, tracés, intégration paysagère, etc.) et les adapter en fonction ;
- S'assurer de l'absence d'augmentation des risques d'inondation (protection des champs d'expansion des crues et des axes de ruissellement, gestion des eaux pluviales adaptée, etc.). Il s'agira également de prendre des mesures visant à éviter ou réduire les effets négatifs dans le cadre de la réalisation d'aires de covoiturage et de pistes cyclables (respect des sites à enjeux écologiques, limitation de l'imperméabilisation des sols, réflexion sur les éclairages, etc.).

Le rapport environnemental doit présenter plusieurs indicateurs qui permettront, tout au long de la mise en œuvre du Plan de Mobilité, de retranscrire les effets réels du document sur l'environnement et la santé humaine. Afin de répondre à cet objectif, l'évaluation environnementale propose le suivi de 16 indicateurs.

## 5. Plan d'actions

Le plan d'actions comporte 21 actions :

- deux actions en faveur du développement de l'offre de transports en commun interne (développement du réseau géré par la CASSB, compléter l'offre par des dessertes spécifiques)
- deux actions en faveur des dessertes en transports en commun en lien avec l'extérieur (implication dans les projets structurants de la Région, renforcement des dessertes avec les métropoles voisines) ;
- trois actions relatives aux modes actifs (maillage cyclable et piéton, stationnement et services vélo) ;
- quatre actions visant à limiter l'usage ou l'impact de l'usage de la voiture (déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques, aires de covoiturage, lignes de covoiturage, autopartage) ; Avis du 13/03/25 sur l'élaboration du plan de mobilité de la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume (83) Page 8/16 PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
- trois actions concernant la politique de stationnement et le transport de marchandises ;
- une action en faveur de la mobilité inclusive (réflexion sur la mise en place d'un service de transport d'utilité sociale (TUS)7 sur les communes les plus rurales du territoire) ;



**Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.**

- six actions de « management de la mobilité » (communication, collectivité exemplaire, accompagnement des entreprises, intégration tarifaire et billettique, renfort en ingénierie de la CASSB, lien urbanisme-mobilité).

Déclinées en 62 mesures réparties comme suit :

- 22 mesures sur 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),
- 25 mesures sur le moyen terme : 5– 6 ans et correspondant à des actions à engager et/ou nécessitant des études préalables => horizon fin 2029,
- 15 mesures sur le long terme : correspondant à des actions à planifier et/ou nécessitant des études préalables / réflexions partenariales importantes => horizon 2030 et +

Le détail est repris dans les tableaux suivants, extraits du document « Plan d'actions : version du 22 septembre 2024 ».

Chaque action donne lieu à une fiche détaillée dans le corps dudit document.

*La MRAe et la Région notent :*

*« Que les objectifs de part modale à horizon 2034 pour les transports en commun (entre 6 et 7,5 %) et pour le vélo (entre 5,2 et 6,5 %) ne s'inscrivent pas dans les objectifs du SRADDET PACA, qui prévoit respectivement 15 % pour les transports en commun et 12,5 % pour le vélo à horizon 2030 ».*

*Précision de la CASSB : L'ambition fixée dans le PDM semble réaliste car en 4 ans d'ici à 2030, il est peu probable de passer de 1,3% à 12,5% sur le territoire.*

*« La MRAe invite à compléter le dossier en indiquant les moyens, humains et financiers, dédiés à la mise en œuvre des actions. ».*

## 5.1 Actions à lancer d'ici fin 2026

<b>Action</b>		<b>Mesure</b>
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
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)
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
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)
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
C.1.3	Maillage cyclable et piéton du territoire	Poursuivre et terminer l'aménagement de la véloroute 65 sur le territoire
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
C.3.2	Services vélo et apprentissage	Accompagner le déploiement du Savoir rouler à vélo (SRAV) dans les écoles du territoire
C.3.4	Services vélo et apprentissage	Accompagner le développement d'offres de location de vélos sur le territoire

<b>Action</b>		<b>Mesure</b>
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.
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
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
E.2.1	Améliorer le transport de marchandises	Encourager les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les centralités, notamment sur les communes littorales
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
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

**Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.**

<b>Action</b>		<b>Mesure</b>
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...
G.1.2	Stratégie de communication	Organisation d'un à deux événements annuels autour de la mobilité : Mai à Vélo, Semaine Européenne de la mobilité, Semaine du Développement Durable ...
G.2.1	Collectivité exemplaire	Travailler sur la transition des flottes de véhicules de service
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
G.5.1	Renfort ingénierie CASSB	Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité
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
G.6.2	Conforter le lien urbanisme-mobilité	Intégrer systématiquement les mobilités dans les OAP des PLU(i) (Orientations d'Aménagement et de Programmation)

## 5.2 Actions à lancer entre 2027 et 2029

<b>Action</b>		<b>Mesure</b>
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)
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)
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
C.1.1	Maillage cyclable et piéton du territoire	Poursuivre l'apaisement des centre-bourgs, pour faciliter et sécuriser les déplacements des modes actifs
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
C.1.3	Maillage cyclable et piéton du territoire	Poursuivre et terminer l'aménagement de la véloroute 65 sur le territoire
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
C.2.1	Stationnement vélo	Développer une offre de stationnement vélo sécurisée sur le littoral et le long des plages
C.2.2	Stationnement vélo	Développer une offre de stationnement vélo sécurisée autour des collèges et écoles
C.2.3	Stationnement vélo	Développer une offre de stationnement vélo sécurisée autour des gares
C.2.4	Stationnement vélo	Développer une offre de stationnement vélo sécurisée dans les centre-bourgs et autour des commerces
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
C.3.3	Services vélo et apprentissage	Accompagner le développement d'offres de location de vélos sur le territoire
C.3.4	Services vélo et apprentissage	Accompagner le développement d'offres de location de vélos sur le territoire

**Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.**

<b>Action</b>		<b>Mesure</b>
D.2.1	Aires de covoiturage	Travailler avec le département et les communes sur la densification des aires de covoiturage sur le territoire
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)
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
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

<b>Action</b>		<b>Mesure</b>
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
G.1.2	Stratégie de communication	Organisation d'un à deux événements annuels autour de la mobilité : Mai à Vélo, Semaine Européenne de la mobilité, Semaine du Développement Durable ...
G.2.1	Collectivité exemplaire	Travailler sur la transition des flottes de véhicules de service
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
G.4.1	Intégration tarifaire et billettique	Travailler avec les territoires limitrophes sur une cohérence tarifaire et billettique des titres de transport
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
G.6.2	Conforter le lien urbanisme-mobilité	Intégrer systématiquement les mobilités dans les OAP des PLU(i) (Orientations d'Aménagement et de Programmation)

### 5.3 Actions à lancer à partir de 2030 et +

## Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.

	Action	Mesure
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
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
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
C.1.1	Maillage cyclable et piéton du territoire	Poursuivre l'apaisement des centre-bourgs, pour faciliter et sécuriser les déplacements des modes actifs
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
C.1.3	Maillage cyclable et piéton du territoire	Poursuivre et terminer l'aménagement de la véloroute 65 sur le territoire
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
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 »...)
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
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

	Action	Mesure
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
G.1.2	Stratégie de communication	Organisation d'un à deux événements annuels autour de la mobilité : Mai à Vélo, Semaine Européenne de la mobilité, Semaine du Développement Durable ...
G.4.1	Intégration tarifaire et billettique	Travailler avec les territoires limitrophes sur une cohérence tarifaire et billettique des titres de transport
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
G.6.2	Conforter le lien urbanisme-mobilité	Intégrer systématiquement les mobilités dans les OAP des PLU(i) (Orientations d'Aménagement et de Programmation)

## 6. Pièces composant le dossier

### 6.1 Dossier papier

Le dossier au format papier mis à la disposition du public comporte les pièces suivantes :

Un dossier administratif et un dossier technique du PDM arrêté de la CASSB comprenant :

- I. La délibération du Conseil Communautaire n° DEL-CC-2024-101 en date du 07 octobre 2024 arrétant le projet du Plan de Mobilité de la CASSB (**Annexe 1 a**).
- II. La demande de désignation d'un Commissaire Enquêteur au Président du Tribunal Administratif de Toulon en date du 03 février 2025.



- III. La décision de désignation N°E25000013/83 du 18 mars 2025 prise par Madame Hermine LE GARS, Magistrate déléguée en charge des enquêtes publiques près le Tribunal Administratif de Toulon et désignant Monsieur Christian CARMAGNOLLE en qualité de commissaire enquêteur.
- IV. L'arrêté ARR\_CC-2025-044 du 9 juillet 2025 arrêtant l'ouverture de l'Enquête Publique (**Annexe 1b**).
- V. Un Diagnostic et état initial de l'environnement (version du 26 janvier 2024).
- VI. Un Etat Initial de l'Environnement, volet annexe du PDM (version du 1<sup>er</sup> février 2024).
- VII. Un Plan d'Actions (version du 22 septembre 2024) et son tableau de synthèse des actions (annexe).
- VIII. Un Rapport Environnemental (version du 25 septembre 2024).
- IX. Un résumé non technique de l'évaluation environnementale (version du 1<sup>er</sup> février 2024).
- X. Une annexe « accessibilité » (version du 19 septembre 2024).
- XI. Les avis rendus par les personnes publiques associées.
- XII. L'avis rendu par la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE).
- XIII. Les précisions apportées aux avis de la Région et de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe), récapitulées dans un document rédigé par la CASSB version du 18 juillet 2025.

## 6.2 Registres papier

Au total, dix registres papier ont été mis à disposition du public aux heures d'ouverture du siège de la CASSB et des mairies des neuf communes incluses dans le périmètre de l'enquête.

Ils ont été complétés, signés et paraphés par mes soins le 8 juillet 2025.

Les services de la CASSB ont questionné régulièrement les mairies pour obtenir un scan des contributions inscrites sur leur registre papier, afin de l'inclure, à titre d'information, sur le site dématérialisé.

Néanmoins, certaines inclusions n'ont été adressées qu'en fin d'enquête et figurent dans le Procès-Verbal de synthèse.

## 6.3 Support numérique et site dédié

Le site « dédié <https://www.registre-dematerialise.fr/6378> » a été mis en ligne, à la disposition permanente du public, durant toute la durée de l'enquête, du jeudi 11 septembre 2025 (9h) au lundi 13 octobre 2025 (17h).

Il contient les mêmes informations concernant le dossier d'enquête et permet au public de prendre connaissance en permanence, « au fil de l'eau », des observations dématérialisées et des observations écrites du registre papier, incluses sur le site, sous la réserve précédente concernant l'envoi de certaines communes.



## 7. Organisation de l'enquête

### 7.1 Désignation du commissaire enquêteur

Je soussigné Christian CARMAGNOLLE, ai été désigné en qualité de commissaire enquêteur, en remplacement de Monsieur Jean-François MALZARD, par Madame Hermine LE GARS, Magistrate déléguée en charge des enquêtes publiques près le Tribunal Administratif de Toulon (décision de désignation N°E25000013/83 du 18 mars 2025 en **Annexe 2** pour conduire l'enquête publique relative au projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.

Cette désignation répondait à la requête du Président de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume en date du 6 février 2025.

### 7.2 Contacts avec Madame Véronique GOUBE, Responsable du Service Mobilité et Transports de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume

Je me suis rendu dans les locaux de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume le mercredi 26 mars 2025 à 13h 30 où j'ai rencontré Madame GOUBE pendant environ deux heures.

Après un bref historique de genèse du projet par la Communauté d'Agglomération, qui est opérationnelle pour les transports de son périmètre de compétences depuis 2019, j'ai appris qu'une étude de faisabilité portant sur la réalisation d'un barreau d'accès à la zone de Signes était en cours.

Cette étude menée par la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var est co-conduite par les Départements du Var et des Bouches-du-Rhône, de la Métropole de Toulon Provence Méditerranée, de la Métropole d'Aix en Provence, de la Région Sud et de la Communauté d'Agglomération, en liaison avec les communes concernées.

Elle s'attache aux problématiques de transports soulevées par la Zone d'Activité de Signes, afin d'en permettre le développement. Un diagnostic est établi, des scénarii posés et un Comité de Pilotage devrait se tenir au premier semestre 2025.

L'entretien du 26 mars avait pour objectif de définir les modalités pratiques de l'enquête (permanences, lieux de disponibilité des dossiers en mairies, site dématérialisé, mesures de publicité, etc.).

Dans les semaines qui ont suivies, après différents entretiens téléphoniques et courriels, pour tenir compte de l'organisation, de la coordination au sein de la CASSB et de la période estivale, la date de l'enquête a été prévue mi-septembre 2025.

Le mardi 8 juillet, je me suis rendu dans les locaux de la CASSB pour parapher les dix registres papiers et un exemplaire du dossier d'enquête papier et discuter les dernières modalités pratiques.

### 7.3 Mesures de publicité

L'article R.123-11 du Code de l'environnement qui a repris et complété l'article L.123-10 de ce même Code, prévoit qu'un avis doit être publié en caractères apparents (c'est-à-dire lisibles) au moins quinze jours avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le ou les départements concernés.

## **Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.**

Une publication de l'Avis de l'enquête a été faite dans Var Matin et la Provence le lundi 25 août 2025, soit 17 jours calendaires avant le début de l'enquête.

Une publication de l'Avis de l'enquête a été répétée respectivement dans la Provence et Var Matin conformément à l'article susvisé, le 12 et le 13 septembre soit un et deux jours calendaires après le début de l'enquête

Ces publications font l'objet des **Annexes 3, 3 bis, 3 ter et 3 quater**.

Lors de mes différentes permanences j'ai pu vérifier la présence de l'affichage de l'Avis réglementaire d'enquête disposées dans les commune.

Les certificats d'affichage réglementaire font l'objet de l'**Annexe 4**.

## **8. Déroulement de l'enquête**

### **8.1 Permanences**

Au total, 12 permanences ont eu lieu, réparties sur quatre sites (Le Beausset, Saint Cyr sur mer, Sanary sur mer et Signes) choisis pour assurer la couverture des localités les plus peuplées et réduire les déplacements des habitants des autres communes concernées.

Ainsi, sur chacune des communes désignées, trois permanences ont été tenues sur la durée de l'enquête.

J'ai pu vérifier lors de mon arrivée aux permanences la présence des avis d'affichage réglementaires dans les espaces dédiés des mairies.

**Permanence N° 1 à Saint Cyr sur mer, le mardi matin 16 septembre 2025.**

Durée : 3 heures

Trois visiteurs locaux et aucune observation :

**Monsieur et Madame THIBAUD Jean-Jacques et Gisèle :**

Sont venus se renseigner sur le projet.

Vont consulter le site dématérialisé et inscrire éventuellement leurs observations.

Sont inquiets du projet de ligne nouvelle LGV et surtout de la disparition annoncée de la gare actuelle.

**Madame BYL Patricia :**

Est venus se renseigner sur le projet.

Va consulter le site dématérialisé et inscrire éventuellement ses observations.

Elle me mentionne ses souhaits :

- ✓ Remettre les liaisons maritimes entre la Madrague et les Lecques et en modifier la formule afin de rentabiliser la liaison,
- ✓ Remettre en fonctionnement le « petit train visite » de ST Cyr,
- ✓ Installer une piste cyclable entre Port Valon et St Cyr,
- ✓ Sécuriser avec des « coussins berlinois » le rond-point à l'entrée des Lecques et le rond-point d'entrée d'autoroute,
- ✓ S'inquiète de la future ligne LGV

**Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.**

- ✓ S'inquiète de la suppression du parking Deferrari à Bandol pour créer un vaste parc et son remplacement par des parkings en hauteur jugés disgracieux.

[Permanence N° 1 à Sanary sur mer, le mardi après-midi 16 septembre 2025.](#)

Durée : 3 heures

Trois visiteurs locaux et aucune observation :

**Monsieur TOULMAY François :**

Est venu s'informer du projet. Va aller sur le site dématérialisé et inscrire éventuellement sa contribution.

Pas d'expression particulière sur le projet durant notre échange.

**Monsieur JAMAULT Philippe :**

Est venu s'informer du projet. Va aller sur le site dématérialisé et inscrire éventuellement sa contribution.

Préoccupations exprimées : la desserte bus et leurs parkings de délestage. Bus plage en été.

**Madame ANTON-PERRET Marie-Jeanne :**

Est venue s'informer du projet. Va aller sur le site dématérialisé et inscrire éventuellement sa contribution.

[Permanence N° 2 à Signes, le vendredi matin 19 septembre 2025.](#)

Durée : 3 heures

Un visiteur local et aucune observation :

**Monsieur Roland RAMIN :**

Considérant que les habitants de Signes ne travaillent que marginalement dans la zone industrielle de Signes, il déplore que les gens doivent prendre leur voitures pour aller travailler loin.

Va étudier le dossier sur le site dématérialisé et écrire éventuellement une contribution.

[Permanence N° 2 au Beausset, le vendredi après-midi 19 septembre 2025.](#)

Durée : 3 heures

Deux visiteurs habitant Le Castellet/le Brulât et aucune observation :

**Monsieur Joël MACH et Monsieur Daniel ESTEVES :**

S'inquiètent du projet de construction d'une voie de déviation de la circulation entre la sortie d'autoroute et la zone industrielle de Signes dont les rumeurs disent qu'elle passerait à proximité de leurs propriétés au Brulât.

Monsieur MACH m'indique avoir déposé une contribution sur le registre papier du Castellet.

Je leur ai indiqué les différents moyens de se renseigner au-delà des rumeurs ; interrogation des « sponsors » cités dans la presse (CCI, Région, etc.), étude des emplacements réservés dans les PLU des communes concernées par le tracé futur, interrogations des services urbanismes desdites communes, etc.

Permanence N° 3 à Saint Cyr sur mer, le mercredi matin 24 septembre 2025.

Durée : 3 heures

Deux visiteurs locaux et aucune observation :

**Madame Catherine JASELME :**

Est venue se renseigner sur l'objet de l'enquête, va visiter le site dématérialisé et adresser une contribution le cas échéant

**Monsieur Philippe SERRE :**

Est venu expliquer son point de vue différent des orientations prises par le commune et la SNCF concernant l'implantation de la nouvelle gare terminus « RER Toulonnais » de Saint Cyr.

Il m'a longuement expliqué son approche et va déposer une contribution détaillée.

Je note que plusieurs requêtes de son projet alternatif de gare, qu'il a instruites à titre personnel ou au nom de l'association « Saint Cyr Citoyenne Ecologique et Sociale », n'ont pas abouties.

Il a également participé activement à l'enquête du PLU de Saint Cyr qui englobait la projet de la gare dans une OAP.

Permanence N° 3 à Sanary sur mer, le mercredi après-midi 24 septembre 2025.

Durée : 3 heures

Quatre visiteurs locaux et une contribution écrite remise :

**Monsieur DUCANOIR-JOYEUX Raymond :**

Est venu déposer un document de cinq pages concernant la desserte bus ligne 72 dont le terminus à été déplacé.

Il propose dans son dossier des itinéraires alternatifs mais regrette qu'une réponse négative lui ait été adressée par la CASSB.

Après avoir évoqué la tarification des bus, il termine son exposé en mentionnant des difficultés de circulation sur les ponts de la Reppe.

**Madame Martine PORTE :**

Est venu s'informer du projet. Reviendra le lire en mairie et inscrire éventuellement sa contribution.

**Madame et Monsieur RECEVEUR Florence et Bruno :**

Sont venue mentionner l'absence de navette régulière de transport routier entre le nouveau port des Lecques et la Madrague, où ils résident.

Regrettent cet état de fait et souhaiteraient sa mise en place ou la desserte par voie maritime autrefois présente.

Inscriront une contribution sur le site dématérialisé.

**Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.**

[Permanence N° 4 au Beausset, le lundi matin 29 septembre 2025.](#)

Durée : 3 heures

Aucune visite et aucune observation sur le registre papier à cette date

[Permanence N° 4 à Signes, le lundi après-midi 29 septembre 2025.](#)

Durée : 2 h30 heures

Aucun visiteur et aucune observation sur le registre papier à cette date

[Permanence N° 5 à Sanary, le jeudi matin 2 octobre 2025.](#)

Durée : 3 heures

Aucune observation sur le registre papier

**Monsieur DUCANOIR-JOYEUX** est passé en coup de vent déposer quelques pièces complémentaires à son courrier (sans en modifier le sens)

**Madame Anne-Marie SABATINI**

Habite chemin Saint Roch et utilise la navette pour se déplacer.

Regrette que le circuit proposé ne desserve pas plus d'espaces

Fait remarquer que le bus n° 885 est souvent vide et n'est pas pratique dans ses destinations.

Indique revenir avec d'autres personnes avoisinantes pour inscrire leurs contributions sur ces thèmes.

[Permanence N° 5 à Saint Cyr, le jeudi après-midi 2 octobre 2025.](#)

Durée : 3 heures

Aucune observation sur le registre papier

**Monsieur Gérard ROBINOT** Association Arcade

M'a déposé une contribution écrite souhaitant une communication plus large des projets liés aux pistes cyclables et une intégration du PDM aux révisions des PLU.

Va inscrire cette contribution sur le site dématérialisé.

**Madame Monique BETEILLE**

Doit se rendre deux fois par mois à la Ciotat pour des raisons médicales et constate avec stupeur la modification apportée le 1<sup>er</sup> septembre 2025 au trajet du Bus ZOU 880, qui a pour conséquence de l'éloigner significativement de son point de rendez-vous habituel.

Elle s'interroge sur la manière de pallier cette modification de terminus, étant dans l'incapacité de marcher longuement.

[Permanence N° 6 à Signes, le jeudi matin 9 octobre 2025.](#)

Durée : 3 heures

Aucune visite et aucune observation sur le registre papier à cette date

[Permanence N° 6 au Beausset, le jeudi après-midi 9 octobre 2025.](#)

Durée : 3h heures

Aucun visiteur et aucune observation sur le registre papier à cette date



## 8.2 Clôture des registres d'enquête

Compte tenu des dix registres mis à la disposition du public dans des lieux éloignés l'un des autres, je me suis rendu au siège de la CASSB le 16 octobre clôturer l'ensemble des registres qui avaient été retirés de l'accès du public dès la clôture de l'enquête publique, le lundi 13 octobre à 17h et transmis au siège de la CASSB dans les jours suivants.

In fine, seul les deux dernières contributions provenant du siège de la CASSB à la Cadière d'Azur et du Castellet n'ont pas été reportées sur le registre matérialisé.

Mais toutes ont été bien prises en compte dans mon Procès-Verbal de synthèse.

De plus, le registre de la mairie de Riboux (cinquante habitants) n'a pu être récupéré dans le délai convenu (mairie fermée).

Pour éviter un aller-retour inutile et coûteux entre mon domicile et le siège de la CASSB, Madame Reynier a clôturé le registre en mon nom et m'en rendu compte en m'adressant un scan du registre, ne contenant aucune contribution, par courriel du 29 octobre 2025.

## 8.3 Fréquentation et téléchargements du public sur le site dédié à l'enquête publique <https://www.registre-dematerialise.fr/6378>

Le tableau de bord du site dématérialisé clos le 13 octobre 2025 à 17h mentionne :

### Fréquentation

**4 195 visiteurs uniques ont consulté** le site web, soit environ 6,50% de la population

**970 visiteurs ont téléchargé au moins un des documents** de présentation

*Soit 23,10 % des visiteurs*

### Téléchargements

**1674 téléchargements** ont été réalisés

#### Les 5 documents les plus téléchargés

##### Nombre de téléchargement

Avis d'enquête publique : **417**

Arrêté d'enquête publique : **229**

7-PDM CASSB arrêté Plan d'Actions : **151**

5-PDM CASSB arrêté Diag et Etat initial Env : **107**

8-PDM CASSB arrêté Tableau synthèse Plan d'Actions : **71**

**Contributions inscrites : 83 par 63 personnes ayant inscrit au moins une contribution, dont 27 sous forme anonyme (soit 31,76 %)**

**Dossier E25000013/83 : Projet de Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.**

Compte tenu de ces deux contributions non transmises au gestionnaire du site dématérialisé, le nombre total aurait été de 85.

Sept contributions des registres papier sont inscrites sur le site dématérialisé, ce qui réduit à **76 les contributions dématérialisées**.

Il est à noter la prédominance des contributions inscrites de la part d'habitants des villes côtières :

Sanary	29	37%
Saint-Cyr	17	22%
Bandol	10	13%
Le Beausset	4	5%
Autres	18	23%
<b>Total</b>	<b>78</b>	<b>100%</b>

*\*Autres : correspond à des habitants d'autres communes concernées ou à des personnes « anonymes » dont je n'ai pas pu déterminer le lieu de résidence.*

*NB : le nombre (83) de contributions est différent du nombre total (78) mentionné dans le tableau car j'ai regroupé des contributions en doublon :*

- ✓ Contributions 1 et 8
- ✓ Contributions 2 et 3,
- ✓ Contributions 47 et 48,
- ✓ Contributions 57 et 58
- ✓ Et contribution 65 et 66

*soit 5 contributions en moins (83 moins 5 égale 78)*

*Il est à noter le fort décalage entre le nombre de visiteurs/les téléchargements opérés et le nombre de contributions. Je n'ai pas d'explication particulière sur ce constat.*

## 9. Observations des Personnes Publiques Associées – PPA

### Consultation des Personnes Publiques Associées sur le projet de Plan de Mobilité de la CASSB

Personnes Publiques Associées	Demande envoyée le	Avis Formulés
Commune de Bandol	27/11/2024	mail du 05/05/25
Commune du Beausset	27/11/2024	mail du 11/04/25
Commune de La Cadière d'Azur	27/11/2024	Pas d'avis formulé
Commune du Castellet	27/11/2024	mail du 24/02/25
Commune d'Evenos	27/11/2024	mail du 11/03/25
Commune de Riboux	27/11/2024	mail du 28/11/24
Commune de Saint-Cyr-sur-Mer	27/11/2024	Pas d'avis formulé
Commune de Sanary-sur-Mer	27/11/2024	courrier du 06/01/25
Commune de Signes	27/11/2024	Pas d'avis formulé
Métropole Toulon Provence Méditerranée	27/11/2024	courrier du 18/03/25
Métropole Aix Marseille Provence	27/11/2024	courrier du 14/03/25
Communauté d'Agglomération Provence Verte	27/11/2024	courrier du 24/02/25
Préfecture du Var / DDTM	27/11/2024	Pas d'avis formulé
Conseil Régional Sud PACA	27/11/2024	courrier du 02/06/25
Conseil Départemental VAR	27/11/2024	courrier du 07/01/25 mail du 22/02/25
SCOT Provence Méditerranée	27/11/2024	courrier du 27/02/25
DREAL - Mission Régionale d'Autorité Environnementale	13/12/2024	courrier du 13/03/25

## 9.1 Résumé des réponses des communes

### **Bandol : Avis favorable**

#### **Le Beausset : Pas d'avis formel et remarques suivantes :**

- La commune insiste sur l'importance des liaisons entre les villages du haut pays avec les gares de St Cyr, Bandol et Sanary,
- La commune insiste sur l'intégration complète dans le Schéma Directeur Cyclable du projet de voie verte entre les écoles et le collège le long de la D559b,
- La commune insiste sur la nécessité d'équiper rapidement les gares du territoire en abris à vélo sécurisés de capacité suffisante,
- Les aires de covoiturage sont un élément essentiel du développement de ce mode de transport et leur aménagement doit être prévu au plus vite, si possible avant 2027 – 2029,

#### **Le Castellet : Avis favorable et remarques suivantes :**

- Rectifier le chiffre exact de la population totale de notre agglomération, soit au 1er janvier 2025 de 6061 habitants contre 3920 habitants dans le dossier d'enquête,
- Zones de covoiturage : supprimer La Cadière dans les légendes photos et texte car l'échangeur autoroutier N°11 est entièrement sur la commune du Castellet),
- Concernant l'accès au plateau de Signes et les projets émis proposés par la CCI, seule la solution du barreau est acceptable.

#### **Evenos : Pas d'avis formel et remarques suivantes :**

- Concernant la première thématique A « Transports en commun : dessertes internes », Evenos peut s'inscrire dans la mesure A.1.2, pour une liaison des écoles de Sainte Anne avec le nouveau projet des Hermites.
- Pour la thématique B, Evenos souhaite s'inscrire dans la mesure B.2 .1 « Prolonger les lignes du réseau métropolitain depuis Ollioules.
- Concernant la thématique C.1.1 « Poursuivre la réflexion sur l'apaisement des centres bourgs » rappel de la mesure « liaisons minibus et douces des écoles de Sainte Anne avec le nouveau projet des Hermites ».
- Toujours concernant la thématique pour la mesure C.1.4 « Travailler spécifiquement sur l'amélioration des conditions de rabattement sur les gares et les collèges » Evenos s'inscrit pour une réflexion sur le trajet Sainte Anne – Collège du Beausset.
- Mesure C.2.4 « développement de stationnement vélo sécurisé dans les centres bourg », cette mesure nous intéresse dans le cadre de l'opération des Hermites engagée par la SPLM et qui doit permettre le réaménagement du centre du village de Sainte Anne.
- Mesure C.3.2 « accompagner le développement du savoir rouler » pour nos écoles.
- Enfin sur la thématique F « Mobilités inclusives » notre CCAS pourrait être intégré à la mesure F.1.1 concernant l'étude d'opportunité.

### **Riboux : Avis favorable**

### **Sanary sur mer : Avis favorable**

**La Cadière d'Azur, Saint Cyr sur mer et Signes : avis non exprimés**

## 9.2 Résumé des organismes locaux

**Métropole Toulon Provence Méditerranée : Avis favorable**

**Métropole Aix Marseille Provence : Pas d'avis formel et remarques suivantes :**

- **Action B.1.2 :** Importance du dossier relatif au Service Express Régional Métropolitain – SERM pour renforcer la connectivité entre les territoires,
- **Action B.2.1 :** Dessertes en transports en commun vers les métropoles voisines : A ce jour, aucun prolongement des lignes métropolitaines, au-delà des communes de la CASSB, n'est envisagé. Concernant un éventuel prolongement au-delà de Cuges-les-Pins, la longueur des liaisons actuelles avec Le Beausset et le Castellet ne permet pas de l'envisager.
- **Action C.1.2 :** Pas d'objection de principe à l'extension du maillage cyclable vers les communes limitrophes de la CASSB. Nécessité d'une étude préalable approfondie pour les connexions des aménagements de la RD559 vers Cuges-les-Pins et Ceyreste.

**Agglomération Provence Verte : Avis favorable**

**Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ; Avis favorable avec réserves (liées au tracé de la vélo route V65) et 32 remarques :**

- Tracé de la vélo route : opposition aux nouveaux tracés mentionnés dans la PDM et affirmation du seul tracé fixé dans le Schéma régional des vélo routes et voies vertes,
- Augmentation de la part modale vélo trop faible vis-à-vis de l'objectif régional et national,
- Les actions de la CASSB prévues pour les dessertes des transports en commun en lien avec l'extérieur n'entrent pas dans son champ de compétences mais elles pourraient être complétées par des actions dont elle a la pleine maîtrise. Principalement, il pourrait être question d'améliorer le rabattement et le rayonnement des gares de Saint Cyr sur mer, Bandol et Sanary, dont les enjeux sont identifiés dans le PDM,
- La Région ne s'engage sur aucun cofinancement indiqué dans les fiches actions, ces derniers devant être examinés au cas par cas dans les formes habituelles.

**Conseil Départemental du Var : Pas d'avis formel et remarques suivantes :**

- Plusieurs itinéraires vont nécessiter des aménagements le long du réseau départemental, il sera donc nécessaire, comme cela a toujours été le cas, d'être associés le plus en amont possible.
- La gouvernance de ces aménagements reste à définir, ainsi que leur financement.
- Entre la Ciotat/St Cyr/Bandol, il existe un fort enjeu pour le tracé V65, avec la nécessité d'un aménagement séparatif le long de la RD559.
- Il semble essentiel de maintenir l'option V65 sur le littoral.
- Les relations partenariales représentent le principal enjeu pour la réalisation de cet itinéraire pour assurer la continuité vers la Ciotat.

## 9.3 Avis du Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée

- Confirmation de la compatibilité du PDM avec les grandes orientations du SCoT,
- Expression de la poursuite de l'accompagnement dans la mise en œuvre,
- Rappel de la révision en cours du SCoT et affirmation de la vision commune à long terme du développement urbain et des pratiques de mobilité.



## 9.4 Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale – MRAe Provence Alpes Côte-d'Azur

**Note :** Un certain nombre d'avis de la MRAe sont reportés en italique dans les différentes sections du présent document.

De plus, en synthèse, les principaux avis de la MRAe sont les suivants :

1. Les ambitions de la collectivité sont difficiles à appréhender en **l'absence de document stratégique**. La MRAe recommande de réorganiser le dossier en identifiant une partie stratégique découlant des enjeux issus du diagnostic et de justifier ainsi le contenu du plan d'action.
2. La MRAe recommande de **préciser le dispositif de gouvernance et de suivi opérationnel de la mise en œuvre du plan de mobilité** en s'appuyant sur des indicateurs pertinents, en précisant les valeurs initiales et les valeurs cibles, et en détaillant les modalités de mise en œuvre de ce suivi à l'horizon 2034.
3. La MRAe recommande également de **renforcer l'opérationnalité du plan d'actions** sur le volet de la cohérence entre urbanisme et transport, en **édicteant des principes opposables aux PLU**, afin de traduire les ambitions du plan de mobilité.
4. **L'évaluation environnementale du plan de mobilité reste théorique et non quantifiée**, notamment sur les volets qualité de l'air, bruit et biodiversité.

## 9.5 Précisions apportées par la CASSB dans un dossier daté du 18 juillet 2025 et faisant partie de la documentation de l'enquête

### 9.5.1 Précisions concernant la MRAe

Des précisions sont apportées à 17 points soulevés par la MRAe et plus particulièrement :

- **Sur le point 1 :** Confirmation de la pertinence de la présentation du dossier de la CASSB,
- **Sur le point 2 :** Les indicateurs définis dans le PDM sont des indicateurs de moyens permettant d'atteindre les objectifs de parts modales fixés. Un complément de ratios de référence par rapport à des réseaux de même taille sera précisé,
- **Sur le point 3 :** En tant que PPA, la CASSB est sollicitée dans le cadre des révisions des PLU locaux. Le PDM sera opposable aux collectivités dès son approbation. Des études sont en cours pour l'élaboration du PLH intercommunal.
- **Sur le point 4 :** Il n'est pas possible, dans le cadre de ce 1er PDM, de réaliser une évaluation précise des effets de ces aménagements sur les enjeux écologiques et de biodiversité du territoire. Cependant, le rapport environnemental présente des points de vigilance qui seront à intégrer dans les projets afin de limiter au maximum tout effets négatifs sur ces enjeux.

### 9.5.2 Précisions concernant la Région

Des précisions sont apportées aux 32 points soulevés par la Région et plus particulièrement :

- Sur la réserve exprimée concernant le **tracé de la véloroute V65** : La réserve de la Région sera traitée suite au rapport du commissaire enquêteur,
- Sur la **part modale vélo** : L'ambition fixée dans le PDM semble réaliste car en 4 ans d'ici à 2030, il est peu probable de passer de 1,3% à 12,5% sur le territoire,
- Sur les **dessertes de transport en commun** : Pour plus de clarté, les actions transports collectifs relevant de la compétence de la CA Sud Sainte Baume ont été dissociées dans un axe à part (A – Transports en Commun – 7 dessertes internes). Cela concerne notamment le réseau urbain de la CASSB ainsi qu'une réflexion sur une offre TAD (transport à la demande),

Sur le reste, la CASSB n'a pas de remarque ou renvoi à la fin de l'enquête publique pour se prononcer.

## 10. Envoi du Procès-Verbal de synthèse des observations du public

Le mardi 21 octobre, soit 8 jours après le clôturé de l'enquête publique, j'ai adressé par courriel à l'attention de Madame Reynier mon Procès-Verbal de synthèse accompagné d'un fichier Excel comportant trois onglets.

Ces documents ont été transmis au Président de la CASSB et à leur cabinet conseil, la Coopérative Iter.

Le Procès-Verbal et le contenu des deux premiers onglets font l'objet des **Annexes 5, 5a et 5b** sous format PDF.

## 11. Réponses et précisions apportées par la Commune et commentaires du commissaire enquêteur

### 11.1 Précisions apportées aux avis de la MRAe et de la Région et commentaires du commissaire enquêteur

Comme mentionné aux paragraphes 9.5.1 et 9.5.2, le document XIII du dossier d'enquête publique apporte les précisions aux avis de la Région et de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAe), récapitulées dans un document de 19 pages, rédigé par la CASSB, version du 18 juillet 2025.

Je souhaite faire un focus sur quelques points évoqués :

#### **MRAe :**

La MRAe recommande différentes améliorations dans la rédaction des divers documents et d'apporter des précisions sur divers axes : objectifs chiffrés de part modale, dispositif de gouvernance et de suivi opérationnel, compatibilité du PDM avec le SCoT, etc.)

Les réponses apportées sont plutôt favorables à suivre les recommandations et indique que des « correctifs et/ou ajouts seront apportés aux documents concernés ».

Pour ma part, je retiendrai deux réponses qui me semblent illustratives de la nature, de l'ambition et des limites intrinsèques du PDM :

- Réponse à recommandation de l'avis MRAe, page 11 : *Le PDM constitue la première étude stratégique en lien avec la mobilité de l'agglomération. Les actions à mettre en œuvre émanent en premier lieu d'une ambition politique (garantissant la réalisation et la réussite du PDM).*
- Réponse à une recommandation de la MRAe en page 14, concernant l'opérationnalité du plan d'action du PDM : *En tant que PPA, la CASSB est sollicitée dans le cadre des révisions des PLU locaux. Le PDM sera opposable aux collectivités dès son approbation. Des études sont en cours pour l'élaboration du PLH intercommunal.*

Ainsi exposé, le PDM est un outil stratégique (et non pas tactique) dont la traduction opérationnelle est assumée par les divers responsables, dont les communes en large partie à travers leurs PLU.

Dans sa lettre du 5 novembre 2025 accompagnant le fichier détaillant les réponses de la CASSB au Procès-Verbal de synthèse, Monsieur le Président de la CASSB indique la détermination de l'Agglomération à « accélérer la mise en œuvre d'actions visibles et utiles au quotidien » et « traduire rapidement cette ambition collective en résultats concrets pour nos habitants ».

Ceci reflète bien les quelques propos recueillis au cours des permanences par les élus qui m'ont fait l'honneur de leur visite (de courtoisie et non contributive) et me semble traduire à la fois l'ambition : le PDM est un consensus largement discuté avec les représentants des communes concernées et les limites : mais il reste une « ligne stratégique » qui devra être intégrée dans les actions futures sans pouvoir affirmer que ces dernières seront effectivement entreprises.

#### **Région :**

De la même façon qu'avec la MRAe, beaucoup de réponses sont favorables aux avis et remarques de la Région et n'entraîne pas de commentaires de ma part.

Cependant, la Région émet une réserve sur les alternatives de la V65 (Piste cyclable Véloroute) et demande à la CASSB de « revoir sa copie » et de travailler conformément à la règle LD1-OBJ22A du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

La réponse me semblait ambiguë « La réserve de la Région sera traitée suite au rapport du commissaire enquêteur » et j'ai souhaité que la CASSB complète ce point dans mon Procès-Verbal de synthèse.

Dans le mémoire en réponse, je n'ai pas trouvé de référence directe à la réserve de la Région, la CASSB faisant mention du Schéma Directeur Cyclable arrêté le 31 mars 2025 et qui prévoit, par tranches, la création de 91 kms de pistes cyclables.

Je perçois ici une autre « limite » du PDM : son champ d'action s'inscrit dans les compétences attribuées aux communes le composant et aux fonctions dédiées de l'agglomération mais doit également « composer » avec les autres acteurs (Région, Métropole, SNCF, etc.)

Je traiterai ces points dans mes conclusions.

## 11.2 Réponses aux observations du public (registres papier et dématérialisé) et commentaires du commissaire enquêteur

J'ai reçu le mémoire en réponse par courrier électronique le mercredi 5 novembre 2025 sous forme de lettre en format PDF signée par Monsieur le Président de la CASSB accompagnée d'un fichier Excel contenant un onglet (ci-après Onglet 1) construit sur la base de mon fichier cité au paragraphe 10 du présent rapport, auquel ont été ajoutées des colonnes apportant les réponses à chaque contribution (papier et numérique).

Il ne fait aucun doute que les réponses figurant dans ce tableau engagent la CASSB, quand bien même il est indiqué qu'elle a été rédigée par le conseil de la CASSB, la Société Coopérative Iter (ci-après « le Conseil »).

Un onglet complémentaire (ci-après Onglet 2) traite les réponses des contributions apportées durant les permanences.

Un autre onglet complémentaire (ci-après Onglet 3) présente la synthèse des réponses apportées par le Conseil.

La lettre et les onglets 1, 2 et 3 mentionnés ci-dessus forment **les Annexes 6, 6a, 6b et 6c**.

Dans les Onglets 1 et 2 du fichier Excel chaque contribution a fait l'objet d'une réponse d'ordre « technique » de la part du Conseil et le cas échéant d'une réponse qualifiée de « politique et/ou technique » de la CASSB.

Dans la quasi-totalité de ses réponses, le Conseil indique que la problématique a « été bien intégrée au PDM ».

L'Onglet 3 synthétise les réponses apportées par le Conseil sur cinq thématiques : Transport collectif, Modes actifs (Vélo et marche), Circulation et voirie, Stationnement et intermodalité et Covoiturage.

Mes commentaires sont encadrés ci-dessous.

000

La problématique de « **desserte bus/Transport collectif** » identifiée dans l'ensemble des contributions dématérialisées représente, selon mes estimations, 29% des observations. J'ai également observé trois expressions sur ce sujet durant les permanences.

Les réponses apportées par le Conseil mentionnent que ces problématiques sont traitées, en précisant que « Le PDM prévoit une restructuration complète de l'offre de bus urbaine, un travail sur l'accessibilité des arrêts étant identifié comme une action prioritaire et un service de transport à la demande est prévu, en complémentarité du réseau urbain, afin de desservir les secteurs moins denses de la CASSB ».

La CASSB complète les réponses du Conseil en apportant des « apaisements » à certains contributeurs qui exposent un cas particulier, comme à la demande faite en permanence par une habitante du chemin Saint Roch à Sanary.

La desserte bus entrant, pour une partie des besoins exprimés, dans la compétence directe de la CASSB, il est plus facile de « rassurer » les contributeurs sur la prise en compte de leur besoins. Mais sans surprise, l'engagement de la CASSB ne peut aller plus loin dans le cadre du projet de PDM.

Et, sans surprise également, lorsque le besoin n'entre pas dans l'action de la CASSB, l'expression du besoin est seulement « relayée » auprès de l'organe concerné...

Le thème « **Modes actifs (Vélo et marche)** » a recueilli, selon mon décompte, 36% des contributions exprimées. L'association Arcade, venu en permanence, a également inscrit une contribution (n°53).

Je note que le Conseil inscrit en regards de cette contribution, comme à plusieurs reprises dans le fichier Excel, un commentaire indiquant « ne pas être en possession des documents joints ». Je ne peux que regretter la mauvaise communication entre la CASSB et le Conseil, l'ensemble des documents joints aux contributions papier/numériques étant en possession de l'Agglomération et/ou visible sur le site dématérialisé auquel le conseil a normalement accès !

Néanmoins, le Conseil et la CASSB ont pu apporter des éléments de réponse à la contribution de l'association Arcade en précisant que la communication et l'échange restaient de mise sur les actions prévues dans le PDM et en rappelant que le PDM doit être pris en compte dans les « documents cadres », notamment le PLU.

La synthèse des réponses met en avant le Schéma Directeur Cyclable, arrêté en avril 2025 par la CASSB et qui déroule des actions de création et/ou aménagement de pistes cyclables sur certains axes, à l'horizon 2030.

La CASSB conclut ce thème en réaffirmant que « l'objectif général du PDM sur ce volet est de renforcer la continuité et la sécurité des itinéraires actifs à l'échelle du territoire ».

Je note une convergence entre le diagnostic actuel (Paragraphe 2.3), les besoins exprimés de « mobilité active » et les axes stratégiques ;

entraînant un programme d'actions au niveau de la CASSB.

Je note ici encore, que les actions de la CASSB se cantonnent à leur domaine de compétence et que, comme déjà souligné au paragraphe 11.1 ci-dessus, les « actions » ne sont pas toujours exprimées dans le même sens entre différents acteurs locaux (tracé de la véloroute V65 de la région versus Schéma Directeur Cyclable)

Mais je note également que certaines communes, notamment Sanary, plusieurs fois citée, se refusent à s'engager dans les aménagement/créations de pistes cyclables pour des raisons « politiques » et/ou budgétaires (dixit un élu d'une autre commune durant une permanence).

Le thème « **Circulation et voirie** » correspond à ma classification « Mobilité douce » qui a retenu l'attention de 11% des contributeurs.



Ici encore les réponses rassurent les « usagers » sur la volonté de « partage apaisé des voiries » entre les divers modes de circulation et renvoient à d'autres acteurs les aménagements qui échappent à la CASSB (voie de détournement, réglementation routière, etc.)

J'ai déjà exprimé mon étonnement sur la faible participation des habitants du Beausset et de Signes, connaissant les problématiques fortes et anciennes du « transport routier » traversant ces communes, impactées par la zone d'activité du plateau de Signes.

Ici plus que sur les autres thèmes, le PDM exprime des « visions » stratégiques et des orientations de long terme, réaffirmées dans les réponses au Procès-Verbal de synthèse, sans apporter de solutions concrètes immédiates.

Je vois dans la passivité de réaction des habitants des deux communes les plus impactées, un signe de lassitude et d'impuissance face aux promesses, faites de longue date, de solutions qui ne se matérialisent pas.

Le thème « **Stationnement et intermodalité** » a été abordé par les contributeurs en même temps que les thèmes de mobilité douce et d'intermodalité des transports.

Je note que les orientations et actions inscrites dans le PDM auront des concrétisations pratiques à travers les « documents cadres », notamment les PLU, lorsqu'il s'agit de constituer des « emplacements réservés » pour créer des aires de stationnement, des aires de recharge électrique publiques, et autres aménagements urbains indispensables à la cohérence de l'intermodalité, notamment les accès aux gares actuelles et futures.

A propos de gare, celle de Saint Cyr sur mer semble encore un sujet de discussion selon la réponse apportée à la contribution n°60.

Pour finir, concernant le « **Covoiturage** », ce thème est « transversal » dans les contributions mais peu exprimé in extenso.

Je note que le sujet s'inscrit à la fois dans une action directe des communes avec les « infrastructures associées » (aires, jalonnement, signalétique) et dans une action plus large de communication et de sensibilisation pour changer les habitudes...dont nous savons bien qu'elles sont bien ancrées !

In fine :

- Je considère que le projet de PDM et son plan d'action est cohérent avec « l'état des lieux » et l'expression des enjeux, tels que décrits dans le rapport de présentation du dossier,
- Je souligne l'effort de la CASSB qui a pris soin de répondre à chaque contribution,
- Je note la différence notable de « temporalité » entre les besoins pratiques et immédiats exprimés et les réponses stratégiques et inscrites dans un calendrier long terme, soumis à conditions : volonté politique des communes, coordination des acteurs, questions budgétaires, séquences des révisions de PLU, etc.

Et je renvoie le lecteur à mes conclusions et avis dans le document séparé.

Fait à Fréjus, le 10 novembre 2025

Christian Carmagnolle  
Commissaire Enquêteur

## Annexes :

Annexes 1a et 1b : DEL-CC-2024-101 en date du 07 octobre 2024 et ARR\_CC-2025-044 du 9 juillet 2025

Annexe 2 : Désignation Commissaire Enquêteur N°E25000013/83 du 18 mars 2025

Annexes 3 a, b, c et d : Publications de l'Avis de l'enquête dans Var information et Var Matin

Annexe 4 : Affichage réglementaire

Annexes 5 a et b : Procès-verbal de synthèse des observations du public

Annexes 6 a, b et c : Lettre des réponses apportées par la CASSB

