DEPARTEMENT DU VAR

ENQUETE PUBLIQUE

RELATIVE AU PROJET DE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS TOULON PROVENCE MEDITERRANEE

CARQUEIRANNE – LA CRAU – HYERES – OLLIOULES – LA GARDE
LE PRADET – LE REVEST LES EAUX – SAINT MANDRIER SUR MER
SIX FOURS LES PLAGES – LA SEYNE SUR MER – TOULON
LA VALETTE DU VAR

du lundi 12 Septembre 2016 au samedi 15 octobre 2016

RENCONTRE AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE LE 21.10.16

Article 5 de l'arrêté AP 16/60 23 Août 2016

REMISE DE LA SYNTHESE LE MARDI 25.10.2016

Eléments de réponse du MOA
Dossier remis le 09/11/2016

Gisèle FERNANDEZ - Olivier VILLEDIEU DE TORCY - René FREMAUX
COMMISSAIRES ENQUETEUR

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

1 – Objet

L'enquête publique porte sur le projet de révision du PDU. L'article 5 de l'arrêté N° A 16/60 précise que la présidente de la commission rencontrera sous huitaine le président de TPM et lui communiquera les observations écrites ou orales.
Le vendredi 25 à 14h30, une rencontre a eu lieu avec le représentant du Président de TPM, les responsables du dossier.
Suite à cette réunion, le document de synthèse a été remis le 25 octobre soit 8 jours après la remise des dossiers (le lundi 17 octobre 2016 à 16H30).
Le Président de TPM dispose de 15 jours pour produire ses observations soit le mercredi 9 novembre.

2 - Déroulement de l'enquête

Accueil Mairie :
Les membres de la commission ont été parfaitement reçus sur chaque lieu de permanence.

A noter cependant :

- Commune de la Seyne : une remarque sur la difficulté d'accéder au bureau du CE difficilement identifiable
- Commune de la Crau : Une personne de 71ans est restée debout à l'accueil pour consulter le dossier….
- Pb de fermeture des mairies le samedi matin (ST MANDRIER – LA SEYNE/MER) mais aucune impossibilité ou refus d'accès au registre n'a été soulevé de la part du public.

Remarques de la commission : les permanences se sont déroulées dans le calme, sans aucun incident de nature à porter atteinte au bon déroulement. Les salles, lieu des permanences étaient soit fléchées, soit les personnes y étaient accompagnées. A noter, compte tenu de la mise en place des règles de sécurité, l'obligation de se présenter à l'accueil des différentes mairies.

3 - Les Dires, les lettres, les remarques orales

CARQUEIRANNE
Dires : 7
Lettres : 0
Remarques orales : 0

LA CRAU
Dires : 10
Lettres : 3
Remarques orales : 2

HYERES
Dires : 35
Lettres : 4
Remarques orales : 5

OLLIOULES
Dires : 26
Lettres : 1
Remarques orales : 3

LA GARDE
Dires : 30
Lettres : 4
Remarques orales : 5

LE PRADET
Dires : 55
Lettres : 12
Remarques orales : 0

LE REVEST LES EAUX
Dires : 9
Lettres : 2
Remarques orales

SAINT MANDRIER
Dires : 48
Lettres : 6
Remarques orales

SIX FOURS LES PLAGES
Dires : 14
Lettres : 3
Remarques orales : 4

LA SEYNE SUR MER
Dires : 41
Lettres : 9
Remarques orales : 0

TOULON
Dires : 30
Lettres : 1
Remarques orales : 5

TOULON TPM
Dires : 55
Lettres : 93
Remarques orales : 5

LA VALETTE DU VAR
Dires : 9
Lettres : 0
Remarques orales : 0

Soit un total de :

Dires : 369
Lettres : 138
Remarques orales : 29

On peut considérer que malgré ces chiffres (Dires et Lettres), le PDU a mobilisé peu d'habitants de l'agglomération même si les CIL, Associations diverses représentent un certain nombre d'adhérents.

Les PPA

CARQUEIRANNE : Avis favorable avec remarques
LA CRAU : Avis réputé favorable
HYERES Avis favorable
OLLIOULES : Avis favorable avec remarques
LA GARDE Avis favorable avec remarques
LE PRADET : Avis favorable avec remarques (le tableau récapitulatif de TPM ne le précise pas)

Les remarques du Pradet sont néanmoins annexées à leur délibération, mise à l'enquête publique dans le dossier « Avis des Personnes Publiques Associées »

LE REVEST LES EAUX : Avis favorable
SAINT MANDRIER : Avis favorable
SIX FOURS LES PLAGES : Avis réputé favorable
LA SEYNE SUR MER : Avis favorable avec remarques
TOULON : Avis favorable
LA VALETTE DU VAR : Avis favorable

SCOT : Avis favorable
DEPARTEMENT : Avis favorable avec remarques
ETAT PREFET : Avis favorable avec remarques
ETAT AE : Avis favorable avec remarques
ETAT PREFET MARITIME : Avis favorable avec remarques
ETAT PREFET REGION : Avis réputé favorable

La commission souhaite connaître les suites données aux remarques formulées par les PPA

Les réponses et les suites données aux remarques des PPA sont détaillées dans la note d'analyse correspondante (***Annexe 1 : Analyse de l'avis des PPA***). Cette note est communiquée à la commission d'enquête.

4 - Les remarques de la commission

Sur la forme du dossier : aucune remarque particulière sur la présentation générale mais nous notons :

- Echelle des cartes souvent trop petite
- Graphiques souvent peu lisibles
- La présentation par kakémonos a permis une approche synthétique du dossier facile d'accès.

Sur le fond du dossier :
A noter que les observations reprennent souvent nos propres remarques « générales », en particulier :

Remarques générales

- Pas de réelle passerelle explicative entre PDU 2005 et PDU 2015

Le PDU est un document de planification de la mobilité qui vise à organiser les déplacements des personnes et des biens sur le ressort territorial dont il dépend (ici, le territoire communautaire).

1/ Le lancement de la mise en révision du PDU

La **mise en révision du PDU** a été actée par **délibération n°14-06-107 du conseil communautaire du 19 juin 2014 (*Annexe 2*)**. Cette délibération rappelle les raisons de la mise en révision du Plan de Déplacements Urbains :

« En vertu des dispositions de l'article L1214-2 du Code des Transports, TPM, en sa qualité d'autorité organisatrice de transports urbains, doit élaborer un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Ce document a pour objet de déterminer les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus.

Le Plan de Déplacements Urbains de Toulon Provence Méditerranée actuellement en vigueur a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire, le 4 juillet 2006.
Ce PDU a été initialement établi pour 10 ans, pour la période 2005-2015.

Depuis, le contexte législatif a évolué. En particulier, la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II » impose aux collectivités d'intégrer davantage les objectifs du développement durable dans leurs politiques sectorielles.
Par ailleurs, sur le territoire communautaire, nombre d'évènements sont intervenus modifiant sensiblement le contexte dans lequel le PDU avait été élaboré :

- *L'intégration au sein de TPM en 2009 de la commune de La Crau ayant pour conséquence d'élargir le périmètre des transports urbains (PTU) ;*
- *L'engagement par d'autre collectivité ou entités publiques de programmes importants*

en matière d'organisation des déplacements, dont les incidences sur le territoire communautaire seront significatives : notamment l'ouverture du second tube de la traversée souterraine de Toulon et le programme régional de cadencement des services ferroviaires de Transport Express Régional (TER) entre Toulon et Hyères.

- *L'adoption en 2009 du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'aire Toulonnaise et sa mise en révision avec lequel le PDU doit être compatible.*

...il apparaît nécessaire d'engager la révision du PDU communautaire ***avant son terme originel de 2015****, tant les évolutions constatées ou attendues paraissent importantes.*
Il paraît donc opportun, afin de maintenir, voire renforcer, la dynamique actuelle en faveur d'une organisation différente des déplacements, de doter la Communauté d'Agglomération d'un document de planification en cohérence avec les autres politiques sectorielles communautaires, qui témoigne d'une ambition en matière de transport public et qui s'inscrit dans les orientations nationales, régionales et locales en faveur d'un développement durable, maîtrisé et responsable du territoire métropolitain.»

2/ Le Bilan du PDU 2005-2015

Dans cette même délibération, il est indiqué notamment que :

« Une évaluation du PDU en cours est obligatoirement prévue.
Celle-ci permettra de fournir un bilan des actions engagées dans ce cadre, mais aussi de préciser et mesurer toutes les évolutions induites par les différentes réalisations et les effets des nouvelles dispositions législatives et règlementaires.
L'évaluation d'une politique publique, comme celle des transports, doit être considérée comme un temps de réflexion stratégique sur à la fois le contenu et la méthode de mise en œuvre des actions du PDU communautaire.
Elle fait appel à des mesures quantitatives pour en évaluer l'efficacité ou l'efficience, mais également à des mesures qualitatives pour en évaluer la pertinence.
L'objectif de cette démarche d'évaluation consiste à apprécier l'impact de la politique publique en matière de mobilité au regard des attentes des différents acteurs et à établir la correspondance entre les axes stratégiques prioritaires et les actions menées. »

Avant de mener à bien la révision du PDU pour aboutir au projet PDU 2015-2025, le bilan du précédent projet a été réalisé et a été actée par **délibération n°16-02-1 du conseil communautaire du 12 février 2016 (*Annexe 3*)**.
Le bilan note notamment que *« Les 5 priorités regroupaient plus de 120 actions, dont plus de 80% ont aujourd'hui été livrées, sont en cours de mise en œuvre, ou en préparation. Plus de 90% des investissements initialement prévus ont été réalisés sur ces 10 années passées, soit près d'1 milliard d'euros. »*
Ce bilan constitue le trait d'union entre les deux projets, il a permis d'analyser l'exercice passé pour poser les bases du diagnostic sur la situation actuelle avant de se projeter sur les 10 ans à venir.

3/ Les éléments de diagnostic du PDU

Le diagnostic est une pièce à part entière dans ce nouveau projet : il rappelle de cadre réglementaire associé à cette démarche, les liens avec les documents prescripteurs et les différents schémas directeurs, les objectifs et défis auxquels il doit répondre et plusieurs

éléments nouveaux :

- les nouvelles échelles de réflexion (TPM à 12 communes avec l'intégration de la commune de La Crau en 2009, l'aire urbaine avec l'adoption du SCoT Provence Méditerranée en 2009 et sa révision en cours),
- les projets en matière de transports réalisés dans le cadre du PDU 2005-2015 (second tube de la traversée souterraine de Toulon, augmentation de la cadence des TER et aménagement des gares en pôles d'échanges multimodaux, reconfiguration et renforcement de l'offre Mistral, constitution de l'offre interurbaine de cars Varlib,...)
- les projets urbains de l'agglomération réalisés au cours des 10 dernières années (Hôpital Ste-Musse, Campus universitaire Porte d'Italie, Technopôle de la Mer, Quartier Porte Marine,...)

Ce nouveau contexte territorial ainsi que le nouveau contexte réglementaire (Loi Maptam et Notre qui ont été étendues les compétences des agglomérations en matière de transports) et le contexte économique de plus en plus en contraint, concourant à une approche rationnelle et pragmatique de l'action publique, ont conduit à réinterroger l'ensemble des projets à l'étude ou non réalisés inscrits dans le PDU 2005-2015 pour construire le PDU 2015-2025.

Le projet de PDU 2015-2025 s'inscrit dans la continuité du précédent PDU en réaffirmant la volonté de :

- doter l'agglomération d'un RER toulonnais avec une fréquence d'un TER toutes les 15 minutes en heure de pointe,
- développer le réseau de transport maritime de la petite Rade avec une augmentation des fréquences, l'aménagement des embarcadères et l'étude de nouveaux embarcadères,
- poursuivre la réalisation de parking-relais en lien avec le réseau urbain Mistral reconfiguré et renforcé autour de 4 LHNS,
- hiérarchiser, compléter le réseau routier primaire de l'agglomération et doter le territoire d'un plan de modération des vitesses
- finaliser les aménagements autoroutiers avec l'élargissement de l'A57 à 2x3 voies, en réservant la BAU aux transports en communs en période de congestion, et la réalisation de l'échangeur autoroutier d'Ollioules-Sanary
- proposer le doublement du réseau cyclable, le développement d'une offre de stationnement sécurisée pour les deux roues et promouvoir les zones de circulations apaisées dans les centralités du territoire
- réorganiser l'offre de stationnement et les transports de marchandises
- faciliter les déplacements en transports en commun par la mise en œuvre d'une billettique interopérable, d'une communication et d'une information renforcée aux arrêts de bus et par les outils du numérique

Les grands changements apportées par la révision du PDU concerne l'offre de transport en commun urbaine avec la volonté de construire une ossature du réseau Mistral autour de 4 LHNS présentant une fréquence aux 10 minutes et des corridors de site propre. Le projet de TCSP, dont les caractéristiques seront définis dans le cadre de la future DUP actuellement en cours de réalisation, s'inscrira au sein de cette ossature.
Le PDU 2015-2025 propose des avancées conséquentes sur l'offre interurbaine de cars qui n'apparaissait pas dans le précédent PDU avec la constitution d'un réseau de cars à haut niveau de service depuis les polarités voisines à l'agglomération avec une fréquence

d'un car toutes les 30 minutes. Enfin, il promeut également de manière plus importante les "nouvelles mobilités" (mobilité automobile "propre"), le covoiturage, les plans de mobilités (PDE, PDIE,...), la desserte des grandes portes d'entrée du territoire (aéroport, port, gares...) et les actions en faveur de la mobilité touristique

- Pas d'explication sur les choix retenus comme mode de transport

Il est ici intéressant de noter que dans son courrier d'avis en tant que personne publique associée, le Préfet du Var rappelle dans son courrier du 08 juillet 2016 qu' « il est acquis que le projet de réseau de transport urbain sera précisé sur son contenu et ses modalités de fonctionnement, notamment au regard du futur TCSP (sur les quatre LHNS, l'offre kilométriques à l'horizon 2025, les caractéristiques du matériel roulant... etc.) dans le cadre de la future déclaration d'utilité publique (DUP) dont la procédure est actuellement en cours. »
Le précédent PDU 2005-2015 a été construit sur la base d'un projet de tramway validé par une déclaration d'utilité publique (DUP 2000). L'organisation du réseau de transport étant une partie essentielle d'un PDU, le PDU 2005-2015 ne pouvait donc pas l'ignorer et a donc été bâti conformément à ce projet.
La DUP2000 a fait l'objet de modifications pour répondre aux nouveaux enjeux et développement du territoire, en 2005. En 2010, cette DUP modificative est devenue caduque ; il est intéressant de noter qu'aucun recours n'a alors été intenté par les personnes expropriées pour la réalisation des travaux au bénéfice du projet de TCSP ;

La situation d'aujourd'hui est différente : le projet de PDU doit se construire sans préjuger des études en cours sur l'organisation du réseau de transport de demain. Les études devant aboutir à une nouvelle DUP avec un mode de transport identifié sont actuellement menées (***Décision communautaire n°DC15/769 du 19 octobre 2015, Annexe 5***). Le PDU 2015-2025 ne pouvait pas présager des choix qui sont en train de s'opérer, la concertation préalable au projet de TCSP s'étant déroulée du 13 juin au 19 septembre 2016 (***Délibération n°16/02/2 du 12 février 2016, Annexe 6***), mais a toutefois identifié le besoin de mieux structurer et organiser le réseau de transports en commun. Cela s'est traduit par une segmentation des besoins en déplacements auxquels correspondent différents niveaux d'offres : les lignes à haut niveau de service (LHNS), essentielles et de proximité. In fine, le projet de TCSP en cours d'étude constituera une des quatre LHNS identifiées.

- Pas de fiche synthétique par commune

La commune n'est pas forcément l'échelle adaptée à la territorialisation d'un PDU communautaire. Si une échelle plus fine que l'agglomération est souhaitée, des fiches synthétiques par bassin de vie sur les 3 grands pôles urbains que sont La Seyne, Toulon et Hyères seront réalisées pour superposer les différentes solutions de mobilité proposées dans ce projet.

Ces fiches seront annexées au plan d'action.

- Chiffres 2008

L'utilisation des données issues de l'EMD2008 a été détaillée dans la note d'analyse des avis des PPA. Ces chiffres ne sont qu'une partie des données utilisées pour bâtir ce projet PDU 2015-2025 ; ils ont fait l'objet de traitement et d'actualisation pour construire un diagnostic mobilité actuel fiable et partagé.

Il est intéressant de noter que les services de l'Etat, dans leur courrier adressé à l'association Toulon Avenir, considère que « le grief fait à TPM de ne pas avoir réalisé de nouvelle enquête ménages-déplacements (EMD) avant révision du PDU [...] apparaît non fondée pour plusieurs raisons, ... »

Tous les dix ans environ, le ministère chargé des transports et l'Insee conduisent une enquête nationale sur les transports (ENT). La dernière, l'enquête nationale transports et déplacements (ENTD), s'est déroulée en 2007-2008.
L'enquête ménages déplacements (EMD) est un outil de connaissance des pratiques de déplacement d'une population urbaine.
En 2013, et depuis 1976, 98 EMD ont été réalisées dans 55 agglomérations.

Historique des enquêtes ménages sur Toulon

Enquête ménage de 1986

- Lancée en 1985 par le SITCAT, réalisée en 1986,
- 2500 enquêtes à domicile sur 8 communes du SITCAT
- Coût 2.5MF subventionnable à 50% par l'Etat

Enquête Ménage de 1998 – PDU 2005-2015

- Lancée en 1997, réalisée de décembre 1997 à avril 1998
- 2500 enquêtes à domicile sur 8 communes du SITCAT + 4 communes complémentaires (Si-Fours, La Farlède, La Crau, Solliès Pont)
- Coût de 3,5MF subventionné par l'Etat.
- Maîtrise d'ouvrage : DDE et SITCAT
- Maîtrise d'œuvre : INSEE Paca et CETE

Enquête Ménage Déplacements de 2008 – PDU 2015-2025

- Lancée en 2005, réalisée en 2007-2008
- 5241 ménages sur 44 communes concernées correspondant à l'aire urbaine
- Coût 1,4M€ avec 400 000€ TPM, 400 000€ Département, 400 000€ Région et 200 000€ Etat
- Maîtrise d'ouvrage : Conseil Générale du Var
- Assistance à maîtrise d'ouvrage : AUDAT et CETE Méditerranée
- Maîtrise d'œuvre : Bureau d'études privé

Une enquête ménage déplacements, étude très couteuse, se fait environ tous les dix ans, correspondant au rythme des enquêtes nationales sur les transports. Il est pertinent que la périodicité soit alignée sur les études nationales de transports réalisés par l'Etat. Il n'y a donc pas d'anomalie à ce que l'EMD sur TPM de référence soit celle de 2008, en cohérence avec l'enquête nationale de 2008.
Par ailleurs, il faut considérer le bassin de vie, tant dans sa configuration et que dans sa temporalité de mutation.
En effet, le bassin de vie impactant le territoire de TPM sur la mobilité est plus large que le ressort territorial de la collectivité. Il est donc pertinent d'élargir à l'aire urbaine le périmètre sous un pilotage Conseil Départemental comme cela a été fait en 2008 (ou dans les Bouches du Rhône, les Alpes Maritimes).

Par ailleurs, l'ouverture du second tube de la traversée souterraine de Toulon (mars 2014) ainsi que l'augmentation du niveau de service ferroviaire (novembre 2015) vont permettre, avec un phénomène de latence, un changement de la mobilité.

Pour toutes ces raisons, une enquête ménage déplacements à horizon 2018 permettra une bonne exploitation des données pour la révision à mi-parcours prévue en 2020, car de toute façon, la demande de réaliser une EMD n'est pas compatible avec les délais de réalisation du PDU. Une EMD prend environ 2 à 3 ans pour être réalisée.

Autres agglomération de la région

	Date PDU	Date EMD	Ecart
CA Pays d'Aix-en-Provence	2015	2009	-6
Marseille Provence Méditerranée	2013	2009	-4
CA Amiens Métropole	2013	2011	-2
CAVEM	2015-2016	2011-2012	-4
Grand Dijon	2012	2009	-3
Grand Besançon	2015	2005	-10
CA de La Rochelle	2012	2011	-1
Communauté de l'agglomération havraise	2012	2007	-5
Lorient Agglomération	2012	2004	-8
Montpellier Agglomération	2010	2003	-7
CA Rouennaise	2013	2007	-6
CA Royan Atlantique	2013	2010	-3
Eurométropole de Strasbourg	2012	2009	-3
Agglomération Tourangelle	2013	2008	-5
Grand Troyes	2014	1998	-16

Enfin, il sera fait observer que le précédent PDU adopté en 2005 se basait sur une EMD de 1998 sans que cela n'ait suscité de réactions particulières.

Les données actualisées utilisées sont les suivantes :

Réseau Mistral (réseau terrestre et maritime) :
- Fréquences lignes Mistral en 2014-2015 (JO - Samedi - Dimanche - Vacances scolaires - Eté)
- Fréquentation lignes Mistral 2012-2013-2014-2015
- Fréquentation par points d'arrêts Mistral ?
- Enquête O/D Mistral ?

Réseau maritime vers les îles d'or (TLV)
- Fréquences lignes vers les îles d'or : 2012-2014
- Fréquentation des lignes vers les îles d'or : 2012-2014

Réseau téléphérique

- Fréquentation de la ligne en 2014
- Réseau Varlib
- Fréquences des lignes Varlib en 2014-2015
- Fréquentation des lignes Varlib en 2012-2013--2014
- Fréquentation par points d'arrêts 2014
- Enquête O/D par ligne 2013

Réseau TER
- Fréquentation des gares et fréquences des gares 2009-2014

Réseau routier
- Trafics routiers du réseau départemental 2008 à 2013
- Trafics routiers DIRMED de 2006 à 2014
- Trafics routiers sur les grands boulevards toulonnais avant et après ouverture du tunnel 2013-2014-2015
- Etudes de circulation menées par les communes
- Données accidentologie 2009 à 2013
- Données vitesse de circulation autorisée 2015
- Données congestion 2015

Stationnement (données partielles)
- Nombres de places payantes sur voirie et en ouvrage 2015
- Nombre de places gratuites et en zone bleue sur voirie en 2015
- Nombre de places deux roues en 2015
- Nombre de places PMR en 2015
- Nombre d'aires de livraisons en 2015

Modes actifs
- Trafics vélo sur la piste cyclable du littoral 2012 à 2015

Portes d'entrée du territoire
- Nombre de passagers ferries et croisières au port de Toulon : 2000 à 2013
- Nombre de passagers aéroports Hyères-Toulon 2005-2014

Données sociodémographique :
- Recensement de la population INSEE 2006 à 2011
- Migrations domicile-travail 2006 à 2011
- Nombre d'emplois salariés 2014 (DIANE+)
- Constructions logements 1999 à 2013 (SITADEL)

Les actions portées par le projet PDU tiennent compte de ces données, comme en témoignent par exemple les actions 1 à 3 sur l'amélioration des transports en communs de l'agglomération ou l'action n°9 sur le renforcement de la place du TER

Remarques sur le dossier

L'ensemble du dossier d'enquête publique est conforme à la réglementation.
Le PDU lui-même comprend une évaluation environnementale et une annexe

« accessibilité ».
Les avis des personnes associées ont été recherchés dans les délais. Les avis recueillis sont rassemblés dans un document aisé à consulter.
Le dossier des pièces complémentaires est complet. Il atteste que l'enquête a été prévue et enclenchée conformément à la règlementation.

S'agissant du projet de PDU

Le résumé non technique est complet et clair.
Le diagnostic D2 prend judicieusement en compte les derniers projets de développement de TPM (page 15 – dernier paragraphe), les futurs générateurs/émetteurs de flux (planche page 15) et les points de congestion observés dans l'agglomération (planche page 30). En parallèle, l'offre de transport présente avec pertinence la réalité de la situation et des évolutions pour l'améliorer.
On peut noter qu'une fois encore le chapitre « transport de marchandises » est le plus négligé. Déjà fixé comme une des priorités du précédent PDU, il n'a enregistré aucun progrès notable pendant les 10 ans de sa mise en œuvre (ref. synthèse du bilan du PDU 2005-2015 – page 12, approuvée par décision du Conseil Communautaire du 12 février 2016). Dans le présent diagnostic, ce point fait l'objet d'un double constat (« les règles d'acheminement des marchandises en villes manquent de visibilité » et « l'accueil des poids lourds dans les zones d'activité est à structurer »), sans donner d'orientation pour améliorer les choses.
Le document Plans d'actions D3 gagnerait à expliquer en préambule qu'il s'agit d'un plan, et qu'en tant que tel, il doit définir les grands principes de la politique publique de mobilité sans aller dans les détails. Il est important d'avertir d'emblée le lecteur que des documents de mise en œuvre viendront charpenter le projet en donnant une véritable substance aux actions décrites.
Ce préambule est en cours d'écriture et sera ajouté au plan d'action.

A cet égard on peut noter que les lignes à haut niveau de service sont tracées sur les différentes planches, sans qu'il soit vraiment possible de savoir quelles voies ou rues elles empruntent, et sans qu'elles soient étudiées dans un des schémas directeurs. **Question : pourquoi ne pas lire page 93 « schéma directeur des LHNS et des sites propres ».**
Nous souhaitons dissocier l'infrastructure de l'offre de transport. L'offre de transport doit être améliorée et structurée (action 1). Son efficacité dépend entres autres de l'infrastructure sur laquelle elle va se déployer, en site propre ou non, avec une priorité aux carrefours, … (action 2).

Le Plan d'Actions se décline logiquement en orientations et actions. Toutefois il ne permet pas aux habitants d'une commune de bien se rendre compte de ce qui va changer pour eux dans l'offre de transport. **Serait-il possible de compléter le document par une fiche par commune ?**
Ceci sera fait par la réalisation de fiches synthétiques par bassin de vie (cf. remarque

générale).

Il est acquis, comme le précise le Préfet du Var (lettre du 08 juillet 2016 – annexe page 6, 2ème paragraphe), que les caractéristiques du matériel roulant fonctionnant sur les lignes à haut niveau de service seront fixées dans la DUP en cours. A ce stade, le PDU ne doit donc pas privilégier trop explicitement l'option bus.

L'objectif n'est pas de privilégier l'option bus et les erreurs relevées seront corrigées sans faire apparaitre un mode privilégié sur les LHNS

Ainsi ne serait-il pas souhaitable de :

- Doc 3 – page 8 – colonne droite –ligne 20 : supprimer le mot « bus »

OK, nous parlerons ici de « transport en commun ». Cette correction sera également apportée page 9, dans les indicateurs et dans le compte de déplacement page 5, action 37.

- Doc 3 – page – 11 – colonne gauche – 1er paragraphe : donner également la vitesse de déplacement d'un tramway

Idem, nous parlerons ici de vitesses des transports en commun, qui est fonction de l'infrastructure sur lequel il circule : en site propre ou non.

- Doc 3 – page 22– légende – lire lignes à haut niveau de service ?

OK

L'action 24 prévoit la constitution d'un groupe de travail pour mener des réflexions et dégager des solutions relatives à l'amélioration de la gestion des flux de marchandises. Il n'est pas mentionné parmi les instances de mise en œuvre du PDU (page 92). **Ce groupe de travail ne devrait-il pas figurer aux côtés du groupe de travail urbanisme/déplacements qui lui ne traite pas de cette problématique (page 97) ?**

Il s'agit d'un oubli dans les instances de suivi et de mise en œuvre du PDU.

Un groupe de travail spécifique à la gestion des flux de marchandises sera ajouté ; en effet, les problématiques et les interlocuteurs sont différents lorsqu'on traite de l'urbanisme et de la logistique urbaine.

Le compte de déplacements, document D4, devrait retranscrire fidèlement les données financières du plan d'actions. Ainsi :

- Action 7, page 3, ne sont mentionnés que Europe, Etat, Région, Département comme partenaires

OK, le document sera corrigé en conséquence.

- Action 17, page 4, ligne « partenaires », supprimer SNCF et rajouter ESCOTA

OK, le document sera corrigé en conséquence.

Ne faudrait-il pas expliquer pourquoi l'action n°8 transports interurbains (D3 p. 21)

indique un coût de fonctionnement de 8M€/an alors que le financement par le département et la région s'élève à 20M€/an (D4 page 8) ?

Il s'agit de deux choses différentes :

- L'action n°8 concerne le réseau de transport interurbain départemental Varlib' uniquement, dont les coûts de fonctionnement annuels sont de 8M€/an sur la durée du PDU.
- Les 20M€/an évoqués dans le compte de déplacement représentent le financement des réseaux de transports interurbains départementaux et régionaux (le réseau Varlib', les TER et les LER).

L'évaluation environnementale et l'annexe accessibilité n'appellent pas de remarque particulière.

La commission souhaite avoir des réponses et des explications qui lui permettront de mieux formuler son avis définitif

5 - Synthèse des demandes

Les grilles analytiques des 12 communes sont jointes à cette synthèse. Les observations et les avis de la commission y sont précisés mais elles seront reprises quant à la forme (numérotation des différents points, éventuelles fautes de frappe… elles ne sont aujourd'hui qu'un outil de travail)

Point 1 : CRITIQUE DU DOSSIER

- Pas de bilan du premier PDU

Bilan fait et approuvé par délibération n°16/02/1 du conseil communautaire du 12 février 2016 (***Annexe 3***).
Une synthèse de ce bilan a également été réalisée, disponible sur le site internet de l'agglomération. (***Annexe 4***)

- Pas une réelle révision

La révision a été votée par le conseil communautaire le 19 juin 2014 (***Annexe 2***)
Cf. remarque générale

- Manque d'information – publicité à minima – pas de transmission des remarques par internet – pas de réunion publique

Toutes les informations ont été mises à la disposition du public sur le site internet de l'agglomération

Les mesures de publicité réglementaires ont été respectées ; des campagnes d'affichage supplémentaires ont été réalisées dans les bus du réseau Mistral, sur les panneaux d'affichages et d'informations lumineux de la ville de Toulon, et les magazines édités par certaines communes.

La prise en compte des remarques par courriel n'a pas été souhaitée par le maitre d'ouvrage, en accord avec la commission d'enquête.

Des ateliers consultatifs ainsi que des présentations dans différents CIL se sont déroulées.

- Manque de concertation voire même absence volontaire (CIL non représenté malgré demande écrite…) Non-respect des articles L.1214-14 à L.1214-24 du code des transports

Il faut bien distinguer deux phases dans l'élaboration du projet PDU, les modalités réglementaires de la concertation étant bien différentes :

- La phase d'élaboration du projet, avant son arrêt par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité
- La phase d'arrêt du projet, entre le moment où le projet est arrêté et le moment où il est approuvé

Pendant la première phase, rien d'obligatoire n'est prévu par le code des transports ; l'article L1214-14 précise juste que :

« Les services de l'Etat, de même que les régions et les départements au titre de leur qualité d'autorités organisatrices de transport ou de gestionnaires d'un réseau routier et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 122-4 du code de l'urbanisme sont associés à son élaboration.
Les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, **à leur demande**, sur le projet. »
La délibération n°15-06-110 du 18 juin 2015 précise les modalités d'association et de consultation relatives à la révision du plan de déplacements urbains :

« Les orientations du PDU sont le fruit d'une réflexion collégiale et constructive d'association encadrées par :

- Un Comité de Pilotage qui planifie les étapes clés d'analyse, définit et valide le programme de travail et entérine les résultats (diagnostic, projet). Il décide des orientations stratégiques.
- Un Comité Technique qui prépare la commande. Il suit la réalisation des études, propose des scénarii et options et est chargé de l'instruction des décisions à prendre par le comité de pilotage.

Lors de l'élaboration du projet, les acteurs institutionnels et réglementaires constituant le comité technique se réuniront en plus pour travailler au cours :

Des ateliers thématiques où seront approfondis les différents volets de ce nouveau PDU, et sans que cette liste soit limitative :

- Intermodalité et articulation des Autorités Organisatrices des Transports (AOT)
- Les transports urbains
- Voirie, sécurité et stationnement
- Modes actifs et éco-mobilité
- Mobilité maritime et interface littorale
- La logistique

Des ateliers territoriaux, où les thèmes évoqués ci-dessus seront déclinés au niveau des territoires concernés :

- A l'Ouest (Sant-Mandrier, Six Fours, La Seyne, Ollioules, Toulon)
- Au centre (Toulon, Le Revest, La Valette, La Garde)
- A l'Est (Le Pradet, Carqueiranne, La Crau, Hyères, Toulon)

Des ateliers consultatifs, où seront présents les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement, qui en auront préalablement fait la demande, au cours d'ateliers qui se dérouleront avant l'arrêt du pré-projet.

Ces ateliers seront l'occasion de partager les travaux réalisés avec les différents acteurs des questions de mobilité sur le territoire. »

La seconde phase concerne la transmission du dossier aux personnes publiques associées suivie de l'enquête publique.

Demandes reçues pour la participation aux travaux de révision

Association	Agrée* / L.1214-14 CT	Interlocuteur
CIL La Coupianne Valsud	Non	Jean-François GUYETAND
Le Pradet Environnement	Non	Chantal MOUTTET
Toulon Var Déplacements	Oui	Jean-Paul KLEIN Maurice FRANCESCHI Michel PIERRE
UDVN83	Oui	Ramon LOPEZ Michel PIERRE
Toulon Avenir	Non	Valentin GIES
Vélo pour Tous	Non	Jean-Marie CANO
APAJH	Oui	Jean-Marc PEDRONA

*La liste des associations agrées pour la protection de l'environnement dans le Var est disponible sur le site internet de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

Listes des participants aux ateliers consultatifs du 26 janvier et 22 mars 2016

Atelier du 26 janvier 2016	Atelier du 22 mars 2016
Magalie TOUITOU (Association Environnement et Partage), **Philipe CRETIN** (Président de la FNAUT PACA), **Jean ECOCHART** (Président du mouvement d'action pour la Rade de TOULON), **Jean-François GUYETAND** (Collectif Tramway), **Michel PIERRE** (UDVN 83), **Ramon LOPEZ** (Président UDVN 83), **Chantal DANIEL** (UFC Que Choisir), **Denis PASTORELLI** (UFC Que Choisir), **Jean BRUET** (Vélo pour tous Saint MANDRIER), **Jean-Charles BOURGEOIS** (Vélo pour tous), **Jean-Marie CANO** (Vélo pour tous), **Maurice FRANCESCHI** (Toulon VAR Déplacement), **Alain KHELIL** (ADAPEI du VAR), **Françoise BEART** (Comité de Réflexion Ethique et de Reconnaissance des Ainés), **Geneviève BOUGNIERES** (Comité de Réflexion Ethique et de Reconnaissance des Ainés), **Luc MINARD** (Association pour adultes et jeunes handicapés du VAR), **Jean-Marc PEDRONA** (Association pour adultes et jeunes handicapés du VAR), **Jean Paul KLEIN** (Collectif et masse critique / Association Française des Vélos routes et des voies	**Magalie TOUITOU** (Environnement et Partage), **Françoise MARTIN** (FNAUT PACA, CIL de La Gare à Hyères), **Jean ECOCHARD** (Mouvement d'action pour la Rade de TOULON), **Jean-François GUYETAND** (FNAUT PACA, Collectif Tramway), **Michel PIERRE** (UDVN 83), **Michel BLAISE** (UDVN 83), **Denis PASTORELLI** (UFC Que Choisir), **Jean ROULET** (Vélo pour tous Saint MANDRIER), **André ARNEAU** (Vélo pour tous Saint MANDRIER), **Jean-Marie CANO** (Vélo pour tous), **Maurice FRANCESCHI** (Toulon VAR Déplacement), **Vincente CHASTEL** (Toulon Var Déplacements), **Alain KHELIL** (ADAPEI du VAR), **Jean Paul KLEIN** (Collectif masse critique / Association Française des Vélos routes et des voies vertes), **Gilles LEHMAN** (Collectif Masse Critique), **Stéphane DELORMES** (Association des Paralysés de France), **Mickaël COQUIDE** (Association pour adultes et jeunes handicapés du VAR), **Joseph DHO** (Famille rurale ORGECO), **François CALZADA** (Famille Rurale ORGECO), **Francis POURCHIER** (CIL La Seyne Ouest et Sud), **Andrée PATIES** (CIL des Mouissèques), **Bruno ANTHONY** (Fédération des CIL de l'Ouest Toulonnais), **André BONIFAY** (OTRE83), **Jean-Claude ALBERIGO** (Démocratie Locale et Participative), **Jean-Louis BANES** (Démocratie Locale et Participative), **Solange BOTTELA** (Association Pour l'Environnement à

vertes), **Jean Marc MONTAGNEL** (Professionnel du Transport dans le VAR), **Pierre BONIFACIO** (Union départementale des associations de Var), **Stéphane DELORMES** (Association des Paralysés de France)	Saint- Mandrier), **Valentin GIES** (Toulon Avenir), **Jean-Paul LEROY** (Toulon Avenir / Pradet Environnement), **Colette PINHAS** (UNAFAM), **Alain EVENT** (Fédération des CIL de l'Est Toulonnais), **Anne-Marie REBOUL** (Fédération des CIL de l'Est Toulonnais), **Alain VITTET** (Taxis)

Par ailleurs, seul le CIL La Coupiane – Valsud a fait une demande alors que ce CIL n'entre pas dans le cadre défini par l'article L1214-14 du Code des Transports. Pour les CIL, le Groupement Départemental des Associations d'Intérêts de Quartiers (GDAIQ) a été invité à participer aux deux ateliers consultatifs en tant que représentant des CIL, l'ensemble des CIL ne pouvant pas être matériellement convié à ces ateliers. Pour information, le président du CIL La Coupiane – Valsud a tout de même participé aux ateliers consultatifs en tant que Président du Collectif Tramway

- Aucune liaison explicative entre le PDU 2005 et celui mis à l'enquête publique

Cf. remarque générale

- Aucune comparaison de scénarios pour les choix retenus

Deux scénarii ont été étudiés : le scénario « fil de l'eau » et le scénario « projet ».
Ces scénarii ont été travaillés lors des différents ateliers thématiques et territoriaux (5 ateliers thématiques et 3 ateliers territoriaux).
Ces scénarii sont décrits dans le rapport environnemental (Projet PDU, document 5, pages 25 et suivantes)

- Pas de fiche synthétique par commune

Cf. remarque générale

- Carte illisible

Cf. remarque générale

- Diagnostic : chiffres erronés ou dépassés

Cf. remarque générale

- Incohérence entre PDU et certains PLU

Les PLU en vigueur disposent d'un délai de 3 ans pour se mettre si nécessaire en compatibilité avec les dispositions opposables du PDU. Les PLU élaborés ou révisés postérieurement au PDU devront respecter la même obligation.
Ce sont donc les PLU qui doivent être en conformité avec les documents supra-communaux. Pour mémoire, ce projet PDU a été construit de manière collégiale, en associant les communes du territoire avant tout autre partenaire.

- Insuffisance des outils de mise en œuvre et de suivi des actions

Le Plan d'Action du PDU liste pages 92 à 97 les outils de mise en œuvre qui seront mis en place : les documents de programmation détaillés, les guides d'aménagements, et les

outils de suivi et d'aide à la décision.

- Actions trop « générales » et « floues »...

Le PDU constitue la feuille de route pour les 10 ans à venir, ce n'est pas un programme de travaux détaillé.
La rédaction de fiches de synthèse détaillées et évoquées ci-dessus sur les 3 grands bassins de La Seyne, Toulon et Hyères viendront préciser le projet de façon plus précise.

- Le compte de déplacement : peu explicite sur le mode de calcul.

Le compte de déplacement doit présenter le chiffrage global cohérent au regard du plan d'action et des capacités financières des partenaires acteurs de la mobilité sur le territoire de TPM.
Il fait la synthèse des dépenses d'investissement et de fonctionnement associées à chaque action, pour en donner l'enveloppe sur les 10 années du PDU.
Chaque action a été valorisée par les partenaires pour disposer de ratio, de coûts moyens qui ont permis de bâtir un « budget prévisionnel » pour les 10 ans à venir. Cette enveloppe budgétaire a ensuite fait l'objet de discussions pour aboutir au scénario présenté, où les coûts des actions présentées reflètent les dépenses à venir et en cohérence avec les capacités financières de tous les partenaires.

L'observatoire permettra de suivre l'évolution des dépenses années par années, et la révision à mi-parcours des ajustements.

- flux des marchandises : PDU très discret, pas de plateformes logistiques à l'est et à l'ouest…

Les enjeux liés aux flux des marchandises et à la logistique urbaine en général ont été traités lors de la révision du PDU : deux ateliers spécifiques sur la « logistique décarbonée » ont été organisés par TPM. Les transporteurs, les acteurs économiques, les fonctionnaires en charge de développement économiques ont ainsi pu échanger sur ces sujets, et constater leurs complexités.
La mise en place d'un groupe de travail dédié est la première des mesures nécessaire qui est ressortie de ces ateliers : la multiplicité des acteurs, les contraintes propres à chacun, les impacts forts sur le quotidien des entreprises et de la population imposent à la collectivité une vision claire et pragmatique des choix à venir.

C'est donc un choix de la collectivité de ne pas porter la réalisation de plateformes logistiques dans son projet. Cette action ne présente pas aujourd'hui le niveau de maturation nécessaire au regard des 10 années à venir. Il n'est donc pas raisonnable de l'afficher tout en sachant qu'elles ne seront pas réalisées dans les 10 ans à venir.

Le PDU fera cependant l'objet d'une évaluation à mi-parcours et la question de la gestion du flux des marchandises se posera à nouveau à la lumière des nouvelles réflexions menées entres autres par le groupe de travail transport de marchandises.

- Coût des expropriations ?

Les expropriations relèvent du projet de TCSP en cours d'étude, et ne concernent donc pas directement le PDU.
Les montants correspondant aux expropriations sont toutefois disponibles dans le rapport

de la chambre régionale des comptes qui a validé l'utilisation du versement transport majoré au bénéfice des travaux réalisés dans le cadre du projet TCSP (***Annexe 7***).

- Montant des versements des entreprises et quelle utilisation ?

Le versement transport fait l'objet d'un vote du conseil communautaire (***Délibération n°09/07/24/129 du 04 juillet 2009, Annexe 8***). Son utilisation est faite conformément à la réglementation (cf. rapport de la chambre régionale, p.34 : « La totalité du montant de la majoration prévue par l'article L. 2333-67 du CGCT, soit 185,6 M€ fin 2012, est affectée à des travaux correspondant au projet du TCSP et réalisés en particulier dans la ville de Toulon ».
Pour mémoire, le versement transport a permis de financer une partie des aménagements préalables au projet de TCSP comme les parkings relais, les gares, ou les ouvrages SNCF.

- Adéquation future souhaitée entre PDU et PLU

Cf. remarque précédente – Les PLU en vigueur disposent d'un délai de 3 ans pour se mettre si nécessaire en compatibilité avec les dispositions opposables du PDU. Les PLU élaborés ou révisés postérieurement au PDU devront respecter la même obligation.
Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document de rang supérieur. L'article L.131-4 du code de l'urbanisme rappelle cette compatibilité du PLU vis-à-vis du PDU.

Point 2 : MANQUE D'AMBITION

- Précipitation pour réaliser ce document sans attendre « la Métropole », sans attendre le SCOT, sans prise en compte réelle des communes limitrophes (la Londe, Cuers..) ce qui a pour conséquences des choix dépassés (TER, lignes SNCF...)

La révision du PDU est une nécessité, puisque le précédent projet s'achevait en 2015. Concernant le SCoT et la Métropole, la révision de l'un et la venue de l'autre ne doivent pas geler l'avancée des réflexions nécessaires au développement de l'agglomération.

- Les objectifs sont identiques voire même plus faibles que dans le PDU 2005

Les objectifs ont été définis avec tous les acteurs de la mobilité, et constituent une réponse pragmatique au besoin de l'agglomération, en accord avec ses capacités financières et celles de ses partenaires.
Dans le PDU 2005-2015, les objectifs ont été définis sur la base de volumes de déplacements estimés en 2004 qui se sont avérés erronés au regard de l'EMD2008 :

Mode	Estimation 2004	Objectifs 2015	EMD2008	Objectifs 2025
Voiture	64%	57%	58%	50%
Transports en commun	6%	10%	6%	10%
Marche à pied	27%	28%	30,90%	33%
Vélos	3%	5%	1,30%	3%

Au niveau des ambitions, il est faux de dire qu'elles ont été revues à la baisse, le vélo en est un bon exemple :

PDU 2005-2015
En tenant compte des flux estimés en 2004, l'objectif affiché était de passer de 46.000 déplacements à 81.000 (+76%) à l'horizon 2015. Au regard de l'EMD 2008, le nombre de déplacements à vélo était en fait de 18.000 (-60% par rapport à l'estimation 2004)...

PDU 2015-2025
Objectif de passer de 18.000 déplacements à 44.500 (+150%) à l'horizon 2025, soit le double de l'ambition du précédent PDU.

Pour mémoire :

Flux journaliers et parts modales "horizon projet de PDU"

	VP	TC	Vélo	Marche	Total
Flux 2004	856 000	84 000	46 000	367 000	1 353 000
Parts modales 2004	64%	6%	3%	27%	100%
Flux 2015 avec PDU	924 000	162 000	81 000	454 000	1 621 000
Parts modales 2015 avec PDU	57%	10%	5%	28%	100%
Ecart/2004	68 000	78 000	34 500	87 000	267 500
Progression en %	8%	93%	74%	24%	20%

Point 3 : TRAMWAY

- Abandon du projet sans explication
- Flou sur le mode de transport dissimulant le choix politique d'abandon du Tramway
- Quid du versement transport affecté au tramway ?
- Quid de la DUP ?
- Absence de réelle comparaison : coût global, environnement, qualité de transport
- Qui paie les conséquences du changement de choix,
- Quid des expropriations ?

La question du tramway ne peut pas se régler dans le cadre de la révision du PDU2015-2025. Comme expliqué ci-dessus, il s'agit d'un ancien projet dont la déclaration d'utilité publique (DUP) a expiré et qui fait actuellement l'objet d'études pour l'obtention d'une nouvelle DUP.
Ce projet PDU ne peut donc pas préjuger du choix qui sera fait, il propose une organisation du réseau urbain de transport en commun basé sur une hiérarchisation des besoins auquel répond une hiérarchisation du réseau, le projet de TCSP à l'étude n'étant qu'un maillon de ce nouveau réseau.

Enfin, ce projet de TCSP a fait l'objet de nombreux débats qui ont été repris en séance du conseil communautaire le 12 février 2016, lors de la présentation du bilan du PDU2005-2015. Ces débats sont retranscrits dans le Procès-Verbal associé (***Annexe 9***).

La concertation préalable du projet de TCSP qui s'est déroulée du 13 juin au 19 septembre fera l'objet d'un bilan soumis au vote du prochain conseil communautaire.

Point 4 : QUALITES DE L'AIR – ENVIRONNEMENT

Le PDU respecte strictement les directives énoncées dans les documents supérieurs (SRCAE, PPA). L'explication détaillée se trouve dans la note d'analyse de l'avis des PPA pages 21 et 22.

Il est ici intéressant de noter l'avis de l'Autorité Environnementale, qui en préambule de ses remarques, note que « L'évaluation environnementale globalement de qualité s'appuie sur une analyse exhaustive, réaliste et équilibrée, des effets du PDU sur l'environnement, couvrant tous les champs des enjeux concernés. »

- Le PDU s'engage sur des évolutions en matière d'énergie et de rejet de GES sans relevé de la situation actuelle

La situation actuelle en matière d'environnement est décrite dans l'Etat Initial de l'Environnement (EIE), page 27 de l'Evaluation Environnementale. Il est intéressant de préciser qu'une telle évaluation ne peut pas se faire sans cet EIE.

- Importance du choix des moyens de transport non précisé dans le PDU

Le PDU se propose d'organiser les conditions de mobilité sur le territoire, sans en définir le mode. Les mesures en faveur de la transition énergétique sont décrites dans les actions 36 à 38 du Plan d'Action. Elles concernent les véhicules personnels électriques, les flottes de véhicules des collectivités, et le réseau de transport en commun.

Il est important de souligner que suite à l'adoption de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (TECV), le décret concernant les matériels roulants n'est pas encore paru au journal officiel.

- Pas de prise en compte des énergies renouvelables

Le développement des mobilités renouvelables est pourtant envisagé, dans les actions 36 à 38 évoquées ci-dessus, mais aussi dans les mobilités douces objets de la troisième orientation du PDU.

- Consommation d'énergie : PDU non conforme avec le SRCAE

Les objectifs du SRCAE sont respectés et rappelés dans la note d'analyse des réponses adressées par les PPA, en page 23.

- L'hypothèse de la consommation de 15000T de biocarburant (évaluation environnementale page 166) est contestée par l'association ACTénergie S pour les trois raisons suivantes :
  - utilisés purs ces 15000T permettraient de rouler 37,5 M de KM, alors qu'actuellement les bus du réseau Mistral ne parcourent que 12,5M de KM
  - ce biocarburant doit être dilué à hauteur max de 7%
  - quelle serait l'origine de ce biocarburant sachant que le Var en produit très peu???

Il y a confusion entre deux unités de mesure : la tonne (t) et la tonne équivalent pétrole (tep). La tep représente la quantité d'énergie contenue dans une tonne de pétrole brut
Le graphique page 160 de l'évaluation environnementale est exprimé en tonne équivalent pétrole, et fait apparaitre une consommation en biocarburant à horizon 2025 de 14.775 tep.
Le « biocarburant pur » est constitué d'éthanol d'origine végétale incorporé à du carburant conventionnel pour pouvoir être utilisé et qualifié de biocarburant. Les 15.000 tep affichées représentent les tonnes équivalent pétrole de biocarburant (éthanol + carburant)

Ce graphique représente l'évolution des consommations énergétiques sur le territoire tous modes confondus : transports en commun, mais aussi automobile, poids lourds, etc...
La production de carburant en France est assurée par les différentes raffineries présentes sur le territoire national, comme la raffinerie Total de Fos sur Mer.

- PDU : trop général sur les moyens d'atteindre les objectifs de réduction de consommation de carburant et de rejets de GES

Le premier objectif d'un PDU est rappelé dans l'article L1214-14 du code des transports : « L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé ». Les objectifs 4 et 5 concernent la diminution du trafic automobile et le développement des Transports en Commun et des modes actifs.
C'est la somme des actions proposées dans ce projet de PDU 2015-2025 qui doit parvenir à faire évoluer les comportements de mobilités des citoyens, permettant in fine l'amélioration des conditions de déplacement et de qualité de l'air.

- PDU muet sur les moyens de rendre moins polluants les TC

L'action n°37 décrit pourtant les conditions d'amélioration de la qualité environnementale du matériel roulant (50% du matériel composé de véhicules à faibles émission en 2020 ; 100% en 2025, conformément à la loi sur la Transition Energétique et la Croissance Verte...)

- Pas d'engagement sur le passage, au moins partiel, de véhicules à la motorisation électrique

L'agglomération a fait le choix d'utiliser du matériel hybride, tout en respectant les impératifs réglementaires rappelés ci-dessus.
Le parc de matériel roulant et navigant se modernise avec 22 bus hybrides et 2 éco bateau bus ce qui en fait le 2ème réseau le plus propre de France.
La technologie électrique se développe et atteint des niveaux de performance qui seront bientôt compatible avec l'exploitation de notre réseau. La collectivité continuera ainsi ses efforts en matière de mobilité durable.

- Pas d'incitation au co-voiturage

Le covoiturage fait l'objet de l'action n°34 qui prévoie la mise en place d'un schéma départemental du covoiturage, avec aires de stationnement, plateforme d'échange communautaire et dispositif d'animation. Au-delà de ça, des aires de covoiturages sont imaginées autour des échangeurs autoroutiers, et les conditions de stationnement sur voirie ou dans les parcs en ouvrages seront facilitées.

- Pas d'incitation réelle au TC

C'est l'objectif premier d'un PDU : favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes actifs.

- Prise en compte COP21

La COP 21 a fixé des objectifs, repris ensuite dans plusieurs textes de loi (exemple local : les Territoires à énergie Positive pour la Croissance Verte, TEP-CV). Ces lois font évoluer le cadre réglementaire général, et particulier certaines actions qui composent ce PDU.

- Pollution due au trafic maritime dans le port de Toulon

La pollution maritime dans le port de Toulon est prise en compte : les deux derniers bateaux bus du réseau mistral fonctionnent grâce à une motorisation hybride, et ne produisent plus d'émissions lorsqu'ils sont au port et pendant les manœuvres d'amarrage. L'évolution des motorisations de la flotte des bus et bateau bus du réseau Mistral est décrite dans l'action n°37.

- Bruit – atteinte au paysage – eaux…

Les incidences du PDU sur ces différents éléments sont décrits partie 4 de l'Evaluation Environnementale, et concernent la qualité de l'air, les nuisances sonores, la consommation énergétique et les émissions de GES, la consommation d'espace, la biodiversité et les paysages, les sites Natura 2000, la ressource en eau, les risques naturels et technologiques, et la sécurité routière.

Point 5 : LHNS - TCSP- BHNS

- Incompréhension des corridors (problème d'échelle ?) : ligne qui se croisent, priorités ???

Nous avons voulu séparer deux choses : l'offre de transport et l'infrastructure. L'offre de transport correspond au réseau hiérarchisé suivant 4 niveaux pour répondre à 4 types de besoins identifiés, l'infrastructure correspond aux corridors sur lesquels vont circuler les lignes du réseau (Action n°1)

- Les LHNS sont les 4 lignes structurantes identifiées qui circuleront dans les corridors privilégiés avec site propre et priorité aux carrefours, là où ils seront nécessaires
- Le TCSP correspond à une de ces lignes structurantes
- Le BHNS est une solution de transport en commun qui associe entres autres une fréquence élevée, amplitude horaire étendue, parcours rationnalisé, et itinéraire partiellement ou complètement en site propre, priorité aux carrefours, et accessibilité assurée pour les PMR.

- Demande de plus de site propre

C'est l'objet de l'action 2 : déployer un réseau de sites propres et doubler le linéaire disponible aujourd'hui pour atteindre les 30km.

- Demande de prolongement des lignes vers les communes de la couronne

C'est l'objet de l'action 1 : réorganiser le réseau de TC pour distribuer l'offre là où elle est pertinente.
La Carte présentée sera complétée par les principes d'un 3ème niveau de lignes TC : le réseau de proximité où figurent les liaisons dont toutes les communes vont bénéficier.

- Discontinuité sur les graphiques

Les cartes seront corrigées / précisées si besoin

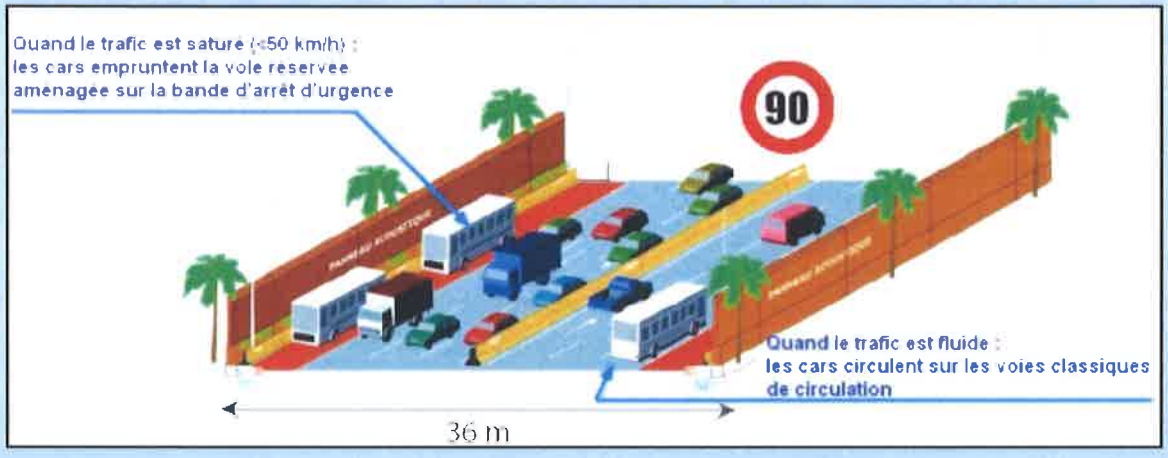
- Bande d'arrêt d'urgence A57 : critiques +++

L'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence par les TC lorsque la vitesse de circulation descend sous les 50km/h a fait l'objet d'une concertation menée par les services de l'Etat en 2008, et constitue le scénario retenu par la population.
Il s'agit de rendre les TC compétitifs vis-à-vis de la voiture (première orientation du PDU), en mutualisant l'espace disponible sur la bande d'arrêt d'urgence lorsque les conditions de circulation deviennent urbaines (<50km/h) et l'utiliser comme un site propre.

Extrait du dossier de concertation de l'Etat :
« Le premier principe propose une gestion confondue du trafic de proximité et du trafic de transit. Il conserve donc le fonctionnement actuel de l'autoroute. Il favorise le report modal vers les transports collectifs.

Ce scénario consiste à élargir à 2x3 voies l'autoroute en conservant son principe de fonctionnement actuel. Pour favoriser le report modal, elle améliore les conditions de circulation des cars sur l'autoroute, ce qui fait des cars une alternative efficace et concurrentielle à la voiture particulière. En effet, lorsque le trafic est dense et sous certaines conditions, les autocars peuvent emprunter une voie

réservée qui se substitue à l'habituelle bande d'arrêt d'urgence (BAU), ce qui leur permet de franchir rapidement les embouteillages. »



Ce projet d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies avec circulation autorisé des transports en commun sur la bande d'arrêt d'urgence lorsque la vitesse est inférieure à 50km/h a été initiée par les services de l'Etat et est aujourd'hui confiée dans le cadre d'une concession à la société ESCOTA, fera l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique et sera mené dans le respect des réglementations (études d'impacts, sécurité routière, environnement, ...).

- Remise en cause du tracé en zone A

Le projet de TCSP prendra en compte les études d'impact obligatoires pour arrêter son itinéraire définitif, objet de la déclaration d'utilité publique.

- Revoir le terminus au niveau du Bois Sacré

Le projet de TCSP a été soumis à la concertation préalable et cette demande sera étudiée dans ce cadre.
Un pôle d'échange terrestre et maritime est cependant à étudier au niveau de Bois Sacré. A ce stade, il ne parait pas nécessaire de modifier dans le PDU l'itinéraire porté à la concertation préalable du projet de TCSP.

Point 6 : DEMANDE DE LIGNES NOUVELLES : MODIFICATION DE LIGNES

- manque de liaison entre de nombreux centres –villes et quartiers extérieurs : Six Fours Ollioules, Hyères, Le Pradet….
- Manque de coordination entre les lignes et les horaires
- Bateau bus
- Navette maritime
- Navette terrestre

Nous ne listons pas toutes les demandes mais souhaitons connaître la suite que leurs donnera TPM à la lecture des grilles analytiques. Nous souhaitons préciser que souvent, les besoins dépassent l'intérêt privé...

Ces demandes sont déjà étudiées au cas par cas, dans le cadre des réorganisations annuelles nécessaires du réseau et dans la perspective du réseau hiérarchisé de l'action 1 et du développement maritime de l'action 3.

Point 7 : DEMANDE D'AMELIORATION PONCTUELLES :

- Amplitude (Soir, Week-end…)

Cf. Action n°5

- Fréquence
- Arrêt
- Appel Bus
- Bouclage plus pertinent de certains secteurs

Ces quatre points renvoient à l'action n°1

- Accroissement démographique à prendre en compte

Les hypothèses d'évolution démographiques sont précisées page 1 du plan d'action, et sont de +0,3% par an sur les 10 ans du PDU, sur la base des travaux menés dans le cadre de la révision du SCoT.

- Signalisation et amélioration de la voirie, capacité des bus, embouteillages « Avenue 83 » et autres secteurs

Les problématiques de signalisation et de cheminement des piétons sont traitées au travers des actions 30 et 31.
Concernant le gabarit des bus, le parc du matériel roulant est dimensionné pour absorber la charge aux heures de pointes avec la meilleure efficience sur le plan social, économique et environnemental.
Enfin, la gestion de la voirie et des conditions de circulation en général font l'objet de la seconde orientation du PDU relative au partage de la voirie et à la circulation automobile maitrisée.

Point 8 : PISTES CYCLABLES

Les cinq points évoqués ci-dessous font l'objet des 4 actions n°26 à 29.

- Insuffisance des pistes,

Le développement des pistes cyclables fait l'objet de l'action n°26, pour le développement d'un réseau cyclable du quotidien. L'objectif de ce PDU est de doubler le linéaire de pistes cyclables actuelles, pour le porter à 400km d'ici 2025.

- Dangerosités des bandes cyclables, Manque d'entretien

Les pistes et aménagement cyclables dépendent aujourd'hui de plusieurs maitres d'ouvrages différents : le communes, les syndicats, le département, TPM... L'harmonisation prochaine liée à la métropolisation du territoire permettra de rationaliser la gestion de ces aménagements pour en améliorer le fonctionnement.

- Manque de sécurité

Les demandes particulières sont traitées en collaboration avec les partenaires concernés et les associations d'utilisateurs pour trouver des solutions aux problèmes relevés sur le terrain.

- Manque de liaison entre les pistes et surtout manque de signalisation

Le maillage des aménagements cyclables est également pris en compte dans l'action n°26, afin de connecter ensemble tous les tronçons déjà réalisés et à venir.

- Discontinuité

Idem, le maillage des aménagements cyclables est également pris en compte dans l'action n°26, afin de connecter ensemble tous les tronçons déjà réalisés et à venir.

- Absence de VELIB

Des réunions de travail ont été menées en présence du monde associatif, sur la réalisation d'itinéraires cyclables sur le territoire. Ces usagers ont fait remonter le besoin absolu de développer les infrastructures cyclables de qualité, pour permettre le développement de l'usage des deux roues en toute sécurité. Le développement d'un réseau cyclable « du quotidien » objet de l'action n°26 est donc bien une priorité, contrairement au développement d'une offre de vélos en libre-service.

A ce sujet, il est intéressant de noter que les retours d'expériences menées dans plusieurs grandes agglomérations ont montrées le coût important et le faible ratio socio-économique des solutions de mobilité type Vélo en Libre-Service. La Communauté d'Agglomération TPM a donc fait le choix de promouvoir les modes de déplacements doux dans les déplacements quotidien, par la mise en place d'une aide à l'achat de vélos à assistance électrique.

Nous avons réfléchis à la mise en place de bornes de vélos en libre-service, identiques à celles qui existent dans d'autres villes comme Lyon ou Paris. Le coût fonctionnement annuel d'un vélo est estimé entre 2500 et 4000€, 25 à 40 fois plus que la moyenne du déficit budgétaire en matière de mobilité alloué par habitant et par an par les collectivités

en France.

Par contre, certaines communes comme Toulon par exemple vont profiter du renouvellement de leur délégation de service public concernant la gestion de leurs parkings pour y implanter un système de vélos en libre-service pris en charge par le prestataire et financé par les automobilistes.

Par ailleurs, dans l'édition du 03 octobre 2016 de Var matin, le collectifs pour l'essor du vélo à Toulon s'exprime : « ce n'est clairement pas la priorité. Il faudrait déjà aménager des routes et des pistes cyclables en ville pour assurer la sécurité et favoriser la multiplication des cyclistes. »

C'est pourquoi, l'action n°26 reprend le développement des itinéraires complétés par l'action n°28 sur le stationnement qui permet de garantir une chaine de déplacement complète et sécurisée en vélo.

Enfin, la collectivité a fait le choix d'encourager les déplacements à vélos, par la mise en place d'une aide à l'achet de VAE depuis 2014. Cette aide sera poursuivie et fait l'objet de l'action n°29.

- Aide insuffisante VAE

Cette aide est pourtant un vif succès. Fin septembre 2016, 1300 dossiers ont été reçus en moins de deux ans et plus de 300.000€ d'aides auront été versées.
Concernant les kits, seule une dizaine de demandes a été déposée.

- Quid des pistes cyclables en accompagnement des futurs projets routiers

Les aménagements cyclables sont systématiquement pris en compte dans les projets de réaménagement de voirie, ou lors de création de voirie.

- Accepter le « contre sens » dans certains secteurs

Il en existe déjà (exemple à Toulon ou La Seyne) Cf. action 26 et 27.

- Permettre de prendre Bus et Bateau avec Vélo (plage arrière)

La prise en charge des vélos sur les bus n'est pas souhaitée suite aux retours d'expériences négatifs d'autres collectivités pour des questions de réglementation, de sécurité, et de performance des transports en commun.
Le cas des bateaux-bus est différent : certains bateau-bus ont pu faire l'objet d'adaptations permettant d'embarquer une dizaine de vélo et la collectivité cherche à développer ce système.

- Ecole de Vélo
- Communication sur tous les nouveaux itinéraires
- Création d'événements : journée du vélo

Ces trois points pourraient faire partie des dispositifs innovants objets de l'action 35.

Point 9 : PARKINGS

- Parking vélos sécurisés à prévoir avec services mis à disposition : consignes bagages, point d'eau…

Ceci est développé dans l'action 28

- Parkings relais insuffisants pour incitation au co-voiturage

De nombreux P+R existent déjà, et cet effort va se poursuivre. C'est l'objet de l'action 20.

- Gratuité des parkings pour incitation aux TC

Les P+R sont gratuits, sous réserve de la présentation d'un titre de transport validé. Parallèlement, dans les autres parkings, il est admis qu'une offre de stationnement gratuite est un appel à utiliser son véhicule personnel, et donc un frein à l'utilisation des TC.

- Limiter les parkings en ville pour limiter les voitures

Même s'il ne s'agit pas de supprimer le stationnement dans les centres-villes, c'est l'objet de l'action 21 sur la limitation du stationnement aux abords des sites bien desservis par les TC.

- Remise en cause du choix des emplacements des futurs parkings ou des parkings actuels ne répondant plus aux besoins (La Pauline, Gare de Hyères, Espace Marine La Seyne…)

Le schéma directeur des P+R vise à organiser l'offre de stationnement en lien avec le développement des TC. L'observatoire du stationnement devra de son côté analyser l'offre globale sur l'agglomération (outils de mise en œuvre).

Le précédent schéma directeur date de 2009, il sera révisé dans le cadre du PDU 2015-2025.

- Parkings relais La Chaberte, Arromanche, la Bâtie sont trop éloignés des lignes HNS

Ils ont le mérite d'exister. A terme, leur utilisation pourra véritablement décoller avec la réorganisation de la desserte interurbaine, l'OGS et la circulation sur la Presqu'îles de Giens et le Port de Hyères, ou la montée en puissance de la gare de La Garde.

Point 10 : GRATUITE – TARIFICATION - BILLETTIQUE INTEROPERABLE

- Demande de la gratuité totale des transports pour en faciliter l'accès et limiter les voitures

La gratuité dans les TC n'est pas souhaitée par l'agglomération, d'autant plus que le prix du voyage sur le réseau Mistral est de plus l'un des moins chers de France.

Il est ici intéressant de rappeler la position du Groupement des Autorités responsables de Transport (GART) concernant ce point : « Si celle-ci peut être pertinente dans certains réseaux où les recettes tarifaires sont très faibles, voire inférieures au coût de la perception, elle ne peut toutefois pas être généralisable à l'ensemble des territoires. C'est pourquoi, le GART n'encourage pas cette pratique ». (***Annexe 10***)

Les différents experts s'accordent en effet pour dire qu'au regard de leur différentes études les avantages sont peu nombreux et les inconvénients plus soutenus. Il faut cependant prendre en compte le contexte du territoire concerné qui peut être propice à cette politique publique des déplacements.
C'est généralement le cas pour des petites et moyennes collectivités (moins de 100 000 hab.) à faible niveau de service, avec des recettes faibles où le poids financier de cette mesure n'impacte pas ou peu les équilibres qui peuvent être compensé soit par le Versement Transports, soit par la Fiscalité.

Ce n'est pas le cas de Toulon Provence Méditerranée qui par ses caractéristiques est un réseau avec :

- Un niveau de qualité de service important : fort taux de couverture et fréquence acceptable et acceptée
- Des investissements lourds à réaliser
- Une tarification déjà basse
- Un niveau de recette non négligeable
- Une volonté de ne pas augmenter la fiscalité

- Demande de tarifs préférentiels (socio-économiques)

La gamme tarifaire a été jugé lisible, cohérente et particulièrement attractive car le réseau Mistral figure parmi les réseaux les moins chers de France. Même le PDU traite de tarification à travers l'action n° 10 qui vise à améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable complète pour une tarification combinée et à faciliter les modalités de paiement, il n'a pas vocation à rappeler les textes de loi qui s'appliquent sur la construction même de la gamme tarifaire.
Il n'évoque pas non plus la convention qui lie le Conseil Départemental du Var, Pôle Emploi, et TPM pour favoriser l'accès aux transports aux personnes en situation de recherche d'emplois, par exemple.
C'est pour ces raisons que la gamme tarifaire des réseaux de transports collectifs n'a pas été abordée dans le PDU.

- Billets à durée de validité plus grande (problèmes quand retards...)

Les correspondances ont été récemment améliorées : depuis juillet 2016, l'heure de correspondance est valable quel que soit le trajet effectué, aller-retour compris.

- Demande de billets interopérables

Cette offre existe déjà (Mistral + TER). Il est prévu de l'étendre également au réseau interurbain Varlib'. (Objet de l'action n°10)
Il est également prévu d'étendre cette interopérabilité aux services proposés sur les pôles de correspondance, comme les parcs vélos sécurisés ou l'accès aux P+R.

Point 11 : CIRCUITS PIETONS

- Trop peu de circuits piétons « confortables » accessibles aux PMR, fléchés, sécurisés…
- Discontinuité importante

Ce travail est entrepris par les communes depuis des années ; il sera poursuivi. C'est l'objet des actions 30 à 33

Point 12 : PMR

- Problème des quais souvent trop hauts
- Gênes crées par le mobilier urbain
- Créer des abris-bus pour les PMR et personnes âgées (parfois trop espacés) mais problème : le mobilier urbain peut gêner les PMR.

Les quais bus et le mobilier urbain font partie de la problématique générale des cheminements piétons. Ils font l'objet d'un traitement spécifique via les actions 30 à 33.

- Offres TC à améliorer et à adapter pour les PMR et personne âgées.

L'amélioration de l'offre TD est prévue de manière quantitative (action 1, 2, et suivantes…), mais aussi de manière qualitative (action n°32 en particulier).
Il faut ici souligner que plus de 30% des points d'arrêt sont accessibles (contre 18% sur la moyenne nationale), et que 100% du matériel roulant est accessible.

Point 13 : LES TER – LES GARES - SNCF

- Trafic des TER Hyérois : problème du passage à niveau de la gare
- Dommage de ne pas avoir prévu le déplacement de la gare de Hyères
- Ligne SNCF/PACA pas prise en compte
- Lignes nouvelles et TER : prévoir une ouverture de la gare de Toulon au Nord
- Ouverture des haltes de l'Escaillon et Ste Musse sans attendre la 3ème ligne

Les études et travaux correspondants sont en cours (LNPCA, CPER). Ils font l'objet d'un traitement particulier dans l'action 9.

- Correspondance, Fréquence et amplitude des trains à améliorer

C'est l'objet des actions 8 à 14, sur l'optimisation et le renforcement des réseaux de transports interurbains et l'amélioration des interfaces entre ces offres de transports.

Point 14 : DANGEROSITE DE CERTAINS SECTEURS

- Etat de la voirie, notamment Pont de la Clue, RD18 à ST MANDRIER, et autres…
- Chemin de la Foux
- RD 46
- …

L'amélioration de la voirie est prévue au travers de la deuxième orientation du PDU, ou plus spécifiquement pour les piétons avec l'action 33 ; le PDU n'est par contre pas un programme de travaux.

Point 15 : LE GRAND SITE – GIENS / Porquerolles – Le Levant – Port Cros

- La mobilité sur le Grand Site à revoir quels que soient les modes de transport

Le grand site de Giens fait l'objet d'une réflexion globale, dont le volet transport constitue la première thématique identifiée. L'action 45 traite la problématique des accès et de la circulation sur la presqu'île, parallèlement aux avancées des travaux menés par l'OGS.

Cet OGS se déroule en 3 étapes :

- un état des lieux, pour aller à la « rencontre» des acteurs et des partenaires pour recueillir la vision du site de chacun afin de détecter les points de convergences et divergences locales sur l'état et l'avenir du site
- un diagnostic assortis d'enjeux, pour produire du « sens » pour les actions de réhabilitation et de mise en valeur du Grand Site au travers d'une interprétation paysagère de la fréquentation et de la vie locale
- et pistes d'orientations pour faire partager « solidairement » par les différents acteurs une volonté d'agréger les différentes initiatives géographiquement éparses dans une stratégie de gestion globale sur l'ensemble du site

Pour info, des études sont en cours avec les comptages réalisés cet été et cet automne.

- Départ pour Porquerolles / Port Cros / Le Levant
  - Multiplier les bus pour acheminer les passagers

L'offre est multipliée par 3 en période estivale, mais est confrontée aux problèmes de congestion du trafic, annulant ainsi le bénéfice de l'action publique. C'est pourquoi la multiplication n'est pas suffisante et devra s'accompagner par une réflexion plus globale sur la gestion des déplacements sur la presqu'île sur la période perturbatrice liée à la saison estivale.
Cette desserte de la presqu'île de Giens fait partie des sujets traités dans le cadre de l'OGS. Des études sont en cours pour développer l'offre de transports en commun, les

infrastructures (sites propres, parc relais) et des services dont une tarification combinée entre le stationnement, le transport terrestre et maritime.

- Rajouter des bus depuis le parking Arromanches

L'utilisation de ce parking en P+R de rabattement à destination des îles d'Or est prévue, au niveau du schéma directeur des parkings relais (action n°20), mais aussi dans le cadre du développement touristique du territoire (action n°45).

- Contribution du port St Pierre

La desserte des îles de Port Cros et du Levant sont assurées depuis le port Saint Pierre, et un travail est mené dans le cadre de l'action 1 pour améliorer la connexion depuis le centre-ville de Hyères, le parking Arromanche, et l'aéroport.

- Douze ports desservent l'Ile de Porquerolles : il faut répartir les départs

La communauté d'agglomération ne peut organiser les transports que sur le territoire qui la concerne. Le port du Lavandou par exemple est hors de son périmètre des transports, et les liaisons qui s'y opèrent depuis se font hors du champ de compétence de TPM.
Pour autant, l'action 3 indique en page 14 du plan d'action que la collectivité souhaite organiser les transports de passagers par voie maritime, notamment en encadrant la destination des îles par un outil de type « règlement d'obligation de service public ».

- La gestion du fret pour Porquerolles n'est pas satisfaisante : trop gros tonnages

La livraison cet été de l'Archipel V est venue renforcer les conditions d'approvisionnement de l'île par l'amélioration de la productivité du moyen de transport et son impact sur l'environnement. Il est prévu notamment de repenser la gestion et l'organisation du fret pour l'organisation des îles d'or dans l'action n°3 et l'action n°24 avec la desserte sur Porquerolles assurée en véhicules électriques

Des adaptations sont cependant faites en saison touristique, pour éviter de croiser les flux de personnes et de marchandises et seront complétées par les réflexions en cours sur le réaménagement de l'embarcadère à Porquerolles.

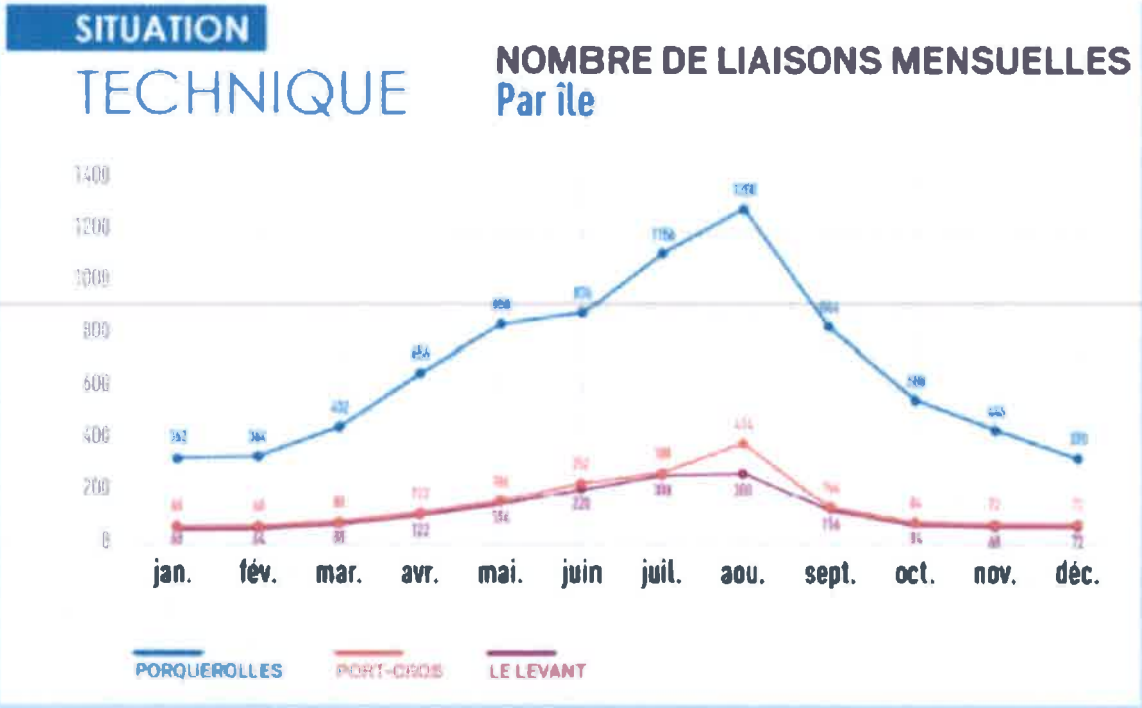
- Il faut une réorganisation de la desserte de Porquerolles

L'amélioration de la desserte de Porquerolles est actuellement à l'étude, au niveau de la presqu'île de Giens (cf. ci-dessus), mais aussi au niveau du port de Porquerolles où un réaménagement des infrastructures est envisagé.

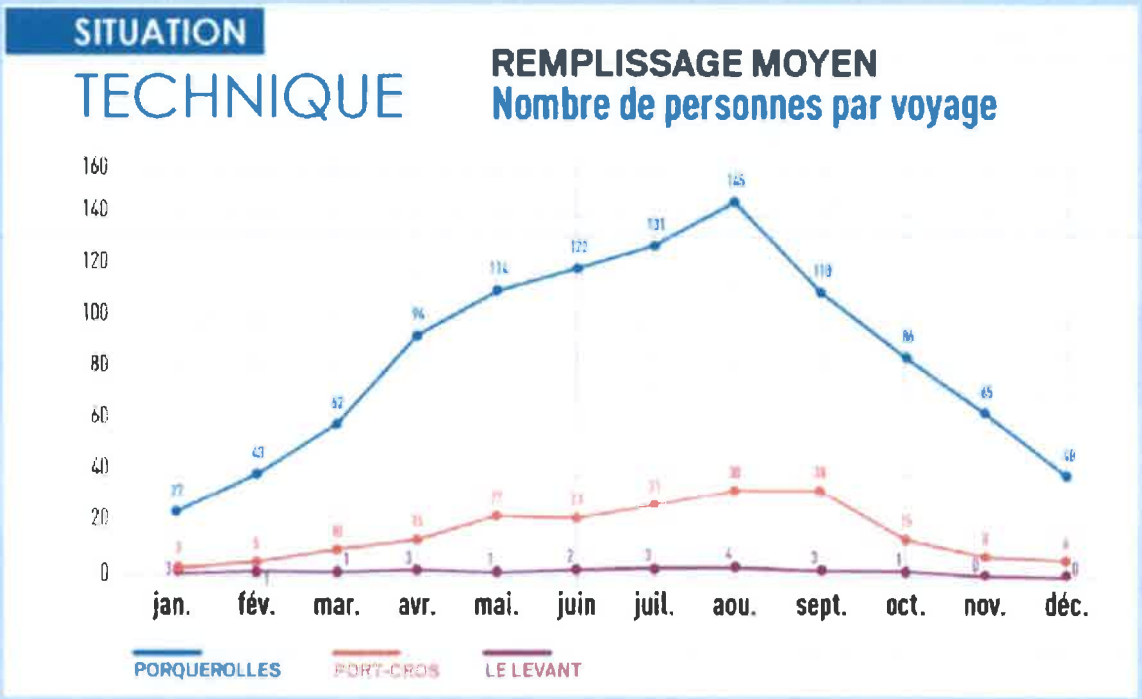
- Manque de desserte des îles Du Levant et Port Cros en dehors de la saison estivale

La desserte des îles du Levant et de Port Cros s'effectue à partir du Port de Hyères pour les passagers et les marchandises et à partir de la Tour Fondue pour les véhicules.

Concernant l'offre, le nombre de liaisons mensuelles varient en fonction des mois de l'année, comme en témoigne le graphique suivant. Au plus bas de l'année, 70 liaisons mensuelles environ sont réalisées pour la desserte des îles du Levant et de Port Cros, ce qui se traduit par une offre de service de 4 allers/retours par semaine.



Le taux de remplissage moyen des bateaux-bus permet de connaitre la réponse à l'offre et donc de préciser la demande. Pendant l'hiver, les bateaux-bus comptent en moyenne 6 voyageurs par service et l'essentiel de l'activité se concentre sur le transport de marchandises qui bénéficie à l'activité du transport de passagers avec des bateaux-bus mixtes.



La desserte des îles du Levant et de Port Cros existe et la continuité territoriale est offerte aux usagers toute l'année.

Les moyens sont adaptés en fonction de la saisonnalité et de la fréquentation.
L'Autorité Organisatrice de la Mobilité reste prudente et mesurée sur le développement de l'offre en basse saison qui concerne essentiellement les quelques 130 habitants de ces îles tout en poursuivant un objectif d'accompagnement dans le renforcement de l'attractivité de ces îles sur l'année en lien avec l'action 3 du Plan de Déplacements Urbains 2015 – 2025.

- Il faudrait que la DSP prenne en compte la liaison le Lavandou, Port Cros Le Levant, aménager les horaires dans le cadre de la DSP, aménager les horaires du bus entre Gare, aéroport et départ des bateaux

L'article 48-1 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite loi LOTI), créé par la loi du 27 février 2002 précise la nature des autorités organisatrices (AO) des dessertes maritimes des îles :
« Les transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles sont organisés par le département et, dans les cas où l'île desservie appartient à une commune continentale, par cette dernière. Ils sont assurés par la collectivité organisatrice ou des entreprises publiques ou privées. »
Par principe, c'est au Département qu'incombe la responsabilité d'organiser la desserte des îles au large de son territoire. Cependant, par exception, lorsque ces îles appartiennent à une commune continentale, c'est à la commune concernée d'assurer cette responsabilité.
En l'espèce, les Iles d'Or (Porquerolles, Port-Cros, Le Levant) appartiennent toutes trois à la commune d'Hyères. Par conséquent, c'est la commune d'Hyères qui a la charge d'assurer la desserte maritime des Iles d'Or qui constituent son territoire. Cette dernière ayant délégué la compétence Transports à la Communauté d'Agglomération de Toulon Provence Méditerranée, c'est à TPM, Autorité Organisatrice de la Mobilité, d'assurer la desserte des Iles d'Or.

Le port du Lavandou est hors du ressort territorial de la Communauté d'Agglomération de Toulon Provence Méditerranée, et les liaisons qui s'y opèrent depuis se font hors du champ de compétence de TPM au sens de la LOTI.

Par ailleurs, la compagnie privée des Îles d'Or et du Corsaire opère des relations entre le port du Lavandou et les îles de Port-Cros et du Levant.
Le trajet maritime est plus court (13kms environ) que vers Hyères (20,5kms environ) et surtout, les conditions de vent et de houle sont bien plus favorables. Ce n'est que de façon exceptionnelle que le service doit être suspendu un jour d'hiver en cas de tempête.



Il s'agit d'un service permanent avec des fréquences de desserte adaptées à la saisonnalité.
Cependant, sont proposés au minimum 2 allers-retours par jour, 6 jours par semaine, tant entre le Lavandou et Port-Cros qu'entre le Lavandou et le Levant.

Au Lavandou, les voyageurs peuvent faire correspondance avec plusieurs lignes Varlib sur l'axe Saint-Tropez – Toulon pour rejoindre le Centre-Ville, La Gare ou l'Aéroport (Lignes 7801, 7803, 7821 etc..).

Les flux traités sont de l'ordre de 20 000 passagers par an vers l'Ile du Levant (5 000 dans le cadre de la DSP) et de l'ordre de 50 à 60 000 passagers par an vers Port-Cros (55 000 dans le cadre de la DSP).

La desserte vers le port du Lavandou par cet opérateur privé (Compagnie des îles d'Or et du Corsaire) s'avère « suffisante » au sens du droit européen, ce qui interdit à TPM de conclure une convention de délégation de service public sur cette liaison.

Au regard de ces éléments, TPM ne peut donc pas intervenir sur l'organisation de la desserte vers le port du Lavandou dans le cadre de sa délégation de service public (DSP).

- Manque d'une gestion publique des transports sur l'Ile du Levant : coût excessif !!

Nul ne peut nier que les habitants des îles, à fortiori ceux du Levant, sont dans une situation particulière par rapport à ceux qui résident sur le continent. Le maintien de la continuité territoriale est pour eux une nécessité autant qu'un défi : il s'agit de préserver à leur avantage une capacité minimum de déplacement tout en préservant l'état des

finances publiques.
A cet égard, l'effort de TPM en faveur des résidents de l'île du Levant est incontestable et ne se dément pas : tout au long de l'année et malgré une fréquentation très faible, TPM maintient en effet une offre de transports maritimes permettant d'assurer la continuité territoriale.
De la même manière, l'instauration de tarifs préférentiels accordés aux habitants des îles d'Or et aux professionnels constitue un effort financier considérable en faveur des déplacements.
Ces actions attestent de la volonté sans faille de TPM de maintenir le lien entre les îliens, qui font partie intégrante du territoire, et le continent.

Ceci exposé, la demande de voir instaurer sur l'île du Levant un service public de transports terrestres a été étudiée.
L'autorité organisatrice doit prendre en compte les conséquences financières du fonctionnement d'un tel service et il lui appartient d'effectuer des choix.

Cela ressort notamment de l'article L 1111-1 du code des transports :
« Le système des transports doit satisfaire les besoins des usagers et le rendre effectif à toute personne y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap, de pouvoir se déplacer, d'avoir la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter elle-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix. La mise en œuvre de cet objectif s'effectue dans les conditions économiques, sociales et environnementales les plus avantageuses pour la collectivité et dans le respect des objectifs de limitation ou de réduction des risques, accidents, nuisances, notamment sonores, émissions de polluants et de gaz à effet de serre. »

L'article L 1111-2 du même code est encore plus explicite :
« La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'usager de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. »

Force est de constater en l'occurrence, que l'exploitation d'un tel service public sur l'île impliquerait des coûts bien plus lourds que les services assurés sur le continent. Il faudrait non seulement assurer le transfert du matériel roulant et du personnel nécessaire sur place.
Parallèlement au coût supporté par la collectivité, il n'apparaît pas que le besoin soit d'une ampleur telle qu'il répondrait à un intérêt public suffisant et, par conséquent, qu'il permettrait d'assurer tout au long de l'année une fréquentation minimale pour limiter le déficit d'exploitation à de plus justes proportions.

L'intérêt public suffisant est d'autant plus à rechercher sur la partie civile de l'île du Levant qui constitue pour sa plus grande part, et notamment en matière de voirie, le domaine privé d'un lotissement créé par arrêté préfectoral du 12 février 1932 nommé Héliopolis.

Cette décision doit donc s'inscrire dans un contexte de bonne gestion des deniers publics.

Par ailleurs, il n'est pas prévu dans le code des transports, ni ailleurs, de possibilité de déléguer l'organisation des transports publics à une entité privée. Une association pourrait toutefois prendre l'initiative, sous sa propre responsabilité, de passer des conventions pour assurer le transport de ses adhérents. Elle le ferait à titre privé. Une attention

particulière doit être cependant portée sur le fait que les services privés de transport doivent être exécutés à titre gratuit (décret du 7 avril 1987).

Enfin, concernant les tarifs des transports maritimes desservant l'île du Levant, il faut distinguer les services effectués par le délégataire de service public, la TLV, depuis le port Saint-Pierre de Hyères et les services effectués par la Compagnie privée des Îles d'Or et du Corsaire depuis le port du Lavandou.

Les tarifs du service public sont fixés par l'Autorité Délégante sur proposition du délégataire.
Le tarif de l'aller/retour vers l'île du Levant est de 28€10 pour le grand public. Des tarifs réduits existent notamment pour les groupes, les étudiants, les enfants, les professionnels etc...
Depuis 2009, Toulon Provence Méditerranée a souhaité étendre la gamme tarifaire du Réseau Mistral Terrestre et Maritime de la petite Rade aux îliens. Ces îliens, sous réserves qu'ils justifient leur profil d'îliens, ont accès à la même gamme tarifaire que le réseau exploité sur le continent, soit une réduction d'environ 98% par rapport au tarif grand public.
En 2015, dans la poursuite de ses efforts, Toulon Provence Méditerranée a souhaité créer un titre annuel permettant une réduction de 51% pour le grand public, ceci afin de promouvoir l'activité des îles en renforçant leur attractivité toute l'année.

Le tableau ci-après récapitule les efforts considérables fait par TPM pour offrir une gamme tarifaire particulièrement attractive au regard du coût et du déficit important généré par le service :

Aller-Retour Le Levant	Date mise en œuvre	Tarif	Réduction	en %
Période normale		28,10 €		
Tarification annuel Tout Public (limité 50 A/R)	juin-15	13,71 €	-14,39 €	-51%
Tarification A/R Professionnel		7,40 €	-20,70 €	-74%
Tarification annuelle Professionnel (A/R illimité, tarif estimatif)	juin-15	4,50 €	-23,60 €	-84%
Tarification Îliens (tarification réseau mistral avec tarif moyen)	juin-09	0,69 €	-27,41 €	-98%
Tarification Îliens (et descendant d'îliens de moins de 26 ans)	juin-15	0,69 €	-27,41 €	-98%

Les tarifs de la Compagnie privée des Îles d'Or et du Corsaire sont fixés à 28€ l'aller-retour pour le grand public, soit, ramené au km parcouru, 57% plus cher que celui proposé par le service public.
Par ailleurs, des profils îliens et saisonniers ont été mis en place par le Conseil Départemental et le coût pour l'usager est de 3€ par trajet, soit 6€ l'aller-retour, soit une réduction de 79%.

Les tarifs ainsi proposés sur ces services sont établis en fonction des charges d'exploitation importantes supportées par les opérateurs. Cependant, des tarifs préférentiels ont été mis en place par les autorités organisatrices sur leur périmètre de compétence, que ce soit TPM ou le Conseil Départemental. Ces efforts sont considérables et permettent de compenser une tarification qui devient donc très attractive pour certaines catégories de population plus concernées par ces services avec le continent.

Point 16 : AEROPORT

- Nécessité d'une desserte BUS via centre-ville Hyères et Toulon,
- Envisager la remise en état de la ligne ferrée
- Améliorer les liaisons

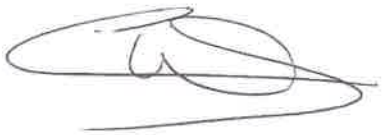
La desserte de l'aéroport fait l'objet de l'action 44. L'utilisation de l'ancienne voie ferrée fait partie des pistes de réflexions évoquées, notamment dans l'action 2.

Point 17 : PISTES DE SAINT MANDRIER (cyclable et piétons)

- Choix à faire entre piste littorale et RD 18

La liaison cyclable entre le centre-ville et Pin Rolland est nécessaire et identifiée. Les études et réalisations à venir se feront en respectant la réglementation et les contraintes liées au site.

GISELE FERNANDEZ
Pour la Commission



- Annexes -

1. Analyse de l'Avis des Personnes Publiques Associées (**PPA**)
2. Délibération n°14/06/107 du 19 juin 2014 : Mise en **révision du Plan de Déplacements Urbains** de la CATPM
3. Délibération n°16-02-1 du 12 février 2016 : **Bilan du PDU 2005-2015** et son annexe
4. Synthèse du Bilan du PDU 2005-2015, disponible sur le site internet de l'Agglomération
5. Décision Communautaire n° DC15/769 du 19 octobre 2015 autorisant le Président de TPM à signer le marché d'AMO pour la DUP du projet de TCSP
6. Délibération n°16/02/2 du 12 février 2016 : **Concertation préalable du TCSP** et son Procès-Verbal
7. Rapport d'observations définitives sur la gestion de la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée de la Chambre Régionale des Comptes
8. Délibération n°09/07/24/129 du 04 juillet 2009 : **Versement Transport**
9. Procès-verbal du conseil communautaire du 12 février 2016
10. Avis du GART sur la Gratuité dans les transports publics

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

PDU 2015-2025
Analyse des avis des PPA sur le projet arrêté le 07 avril 2015 (DCn°16/04/20)

Le 09 novembre 2016

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE ENQUETEUR
T.A. TOULON

Sommaire

1 Suivi des envois-réponses des PPA 5

1.1 Communes de TPM 5

1.2 Etablissements publics 6

1.3 Etat 6

2 Analyse des réponses – Echelons régionaux 7

2.1 Carqueiranne 7

2.2 La Crau 7

2.3 La Garde 7

2.4 Hyères 9

2.5 Ollioules 9

2.6 Le Pradet 10

2.7 Le Revest les Eaux 11

2.8 Saint Mandrier sur Mer 11

2.9 La Seyne sur Mer 11

2.9.1 Concernant le transport en commun en site propre (TCSP) 11

2.9.2 Concernant les modes doux 14

2.9.3 Concernant les aménagements routiers 16

2.10 Six Fours les Plages 18

2.11 Toulon 19

2.12 La Valette du Var 19

2.13 SCoT Provence Méditerranée 19

2.14 Département du Var 19

2.15 Région PACA 19

3 Analyse des réponses – Services de l'Etat 21

3.1 Préfet du Département 21

3.1.1 L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité, de facilités d'accès et la protection de l'environnement et de la santé (page 1 de l'avis) 21

3.1.2 Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine (pages 1-2 de l'avis) 22

3.1.3 L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements (pages 2-3 de l'avis) 23

3.1.4 La diminution du trafic (page 3 de l'avis) 24

3.1.5 Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied 25

3.1.6 L'amélioration de l'usage du réseau principal (pages 6-7-8 de l'avis) 28
3.1.7 L'organisation du stationnement sur la voirie et les parcs publics de stationnement (page 9 de l'avis) 30
3.1.8 L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales (pages 9-10 de l'avis) : 31
3.1.9 L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité... (Pages 10 et 11 de l'avis) 32
3.1.10 L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements (page 11 de l'avis) 32
3.1.11 La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables (page 11 de l'avis) 33
3.1.12 Autres remarques 34

3.2 Préfet de région 38

3.3 Autorité Environnementale 38

3.4 Préfet Maritime 49

3.4.1 Résume non technique 49
3.4.2 Diagnostic 50
3.4.3 Orientations et plan d'actions 50
3.4.4 Evaluation environnementale 52

1 Suivi des envois-réponses des PPA

1.1 Communes de TPM

PPA	Réception	Retour	Nature	Observations
CARQUEIRANNE	11/04/2016	23/05/2016	Courrier	Avis favorable avec remarques
LA CRAU	11/04/2016	-	-	Avis réputé favorable
LA GARDE	09/04/2016	09/06/2016	Délibération CM du 30/05/2016	Avis favorable avec remarques
HYERES	11/04/2016	mail 22/07	Délibération CM du 24/06/2016	Avis favorable
OLLIOULES	09/04/2016	02/08/2016	Courrier	Avis favorable avec remarques
LE PRADET	11/04/2016	06/06/2016	Délibération CM du 06/06/2016	Avis favorable avec remarques
LE REVEST	11/04/2016	03/06/2016	Délibération CM du 23/05/2016	Avis favorable
SAINT MANDRIER	11/04/2016	10/06/2016	Délibération CM du 30/05/2016	Avis favorable
LA SEYNE	11/04/2016	28/07/2016	Délibération CM du 26/07/2016	Avis favorable avec remarques
SIX FOURS	11/04/2016	-	-	Avis réputé favorable
TOULON	12/04/2016	18/07/2016	Délibération CM du 30/06/2016	Avis favorable
LA VALETTE	11/04/2016	25/07/2016	Délibération CM du 27/06/2016	Avis favorable

1.2 Etablissements publics

PPA	Réception	Retour	Nature	Observations
SCOT PM	31/05/2016	01/08/2016	Courrier du 01/08/2016	Avis favorable
Département du VAR	11/04/2016	18/07/2016	Courrier du 13/07/2016	Avis favorable
Région PACA	11/04/2016	mail 22/07	Délibération CR du 24/06/2016	Avis favorable avec remarques

1.3 Etat

PPA	Réception	Retour	Nature	Observations
Préfet du Département	11/04/2016	18/07/2016	Courrier du 08/07/2016	Avis favorable avec remarques
Préfet de Région	11/04/2016	-	-	Avis réputé favorable
Autorité Environnementale	09/05/2016	03/08/2016	Courrier du 29/07/2016	Avis favorable avec remarques
Préfet Maritime	19/05/2016	01/08/2016	Courrier du 01/08/2016	Avis favorable avec remarques

2 Analyse des réponses – Echelons régionaux

2.1 Carqueiranne

Demande de reformulation des actions 28 et 42

Action n°28 *: " Pour les opérations de logements collectifs d'au moins deux logements comprenant un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble, les PLU pourront fixer des règles pour le stationnement des vélos"*

"Les PLU pourront fixer des règles pour garantir une offre de stationnement conséquente sur leurs lieux d'études en considérant que cette offre s'adressera également au personnel enseignant et administratif"

Action n°42 *: "Pour les nouvelles constructions de bureaux, les normes "plancher" de réalisation de places de stationnement prévues dans les PLU pourront être désormais des normes "plafond"."*

Les actions 28 et 42 ne font que préciser des éléments imposés par le code. Concernant l'action n°42, la commune de Carqueiranne n'est pas concernée par cette action.

➔ Projet non modifié

2.2 La Crau

Avis réputé favorable.

2.3 La Garde

Avis favorable sous réserve de prise en considération des propositions et remarques suivantes :

"Créer un groupe de travail et de réflexion pour le suivi de l'évolution du secteur de La Pauline et plus particulièrement pour la reconfiguration de La Gare de La Pauline afin de définir une OAP à intégrer dans la révision du PDU"

Le PDU vise à la création d'un groupe de travail urbanisme/transport. Cela pourra être réalisé dans ce cadre.

➔ Projet non modifié

"Les infrastructures de la zone artisanale ne sont pas suffisamment adaptées pour ce nouveau pôle multimodal de La Pauline, cet aménagement viendra aggraver la desserte et le fonctionnement déjà difficile de cette zone, il s'avère nécessaire d'étudier un renforcement et une nouvelle organisation viaire du secteur avant la réalisation de ce projet."

Ce projet viendra nettement renforcer la desserte en transport en commun du site depuis Toulon, Hyères, la Vallée du Gapeau... Une partie des flux actuels pourront être captés par les réseaux de transports en commun (LHNS, PEM,...) et limiter le trafic sur certains secteurs.

Le projet devra intégrer une réflexion sur le réseau viaire. Le PDU a pris la mesure de cette problématique en inscrivant des projets de barreau routier (action n°18) et des projets de requalification de la RD 67 dans la zone artisanale (action n°18). Le PDU propose également d'étudier la reconfiguration de l'échangeur de La Bastide Verte et ses abords dans le cadre de l'aménagement du PEM de La Pauline (action n°17).

➔ Projet non modifié

"Analyser le projet de LNPCA, étant précisé que la commune n'a pas été associée à ce projet et ne peut donc se prononcer sans en avoir eu connaissance".

Le Projet LNPCA dépasse nettement l'horizon du PDU (2025). Néanmoins, le PDU a bien anticipé le projet à travers l'action n°9 concernant les projets d'infrastructures ferroviaires.

➔ Projet non modifié

"En l'état d'avancement des études et dans l'attente des documents intégrateurs, rappeler la problématique du traitement des eaux pluviales et la nécessité de réalisation de bassins de rétention et d'un réseau pluvial connecté"

Cette problématique est rappelée à plusieurs reprises dans le rapport environnemental du PDU et notamment dans la partie concernant les incidences du projet PDU sur la ressource en eau. Dans le paragraphe sur les mesures d'atténuation envisagées, il est inscrit : "Pour chaque ouvrage potentiellement polluant (augmentation de la charge de polluants, artificialisation diminuant l'infiltration), des mesures adaptées doivent être mises en place : protection des captages d'alimentation en eau potable, gestion et traitement des eaux pluviales (espaces végétalisés possédant une structure perméable de filtration et de régulation des eaux pluviales)..."

➔ Projet non modifié

Prioriser la desserte Est de l'agglomération par la LHNS, secteur saturé par l'engouement de la zone d'activités, son université et son important pôle d'emploi.

Le projet du TCSP, actuellement en cours d'élaboration par TPM, précisera le phasage de réalisation de la première ligne.

➔ Projet non modifié

Certaines voiries inscrites en ER du PLU seraient susceptibles de compléter et renforcer le maillage viaire de la zone d'activités, il s'agirait de relier les ER n°14 et n°69 (voir plan de situation annexe 1)

Amélioration et sécurisation du carrefour du Pont de La Clue

Le PDU n'a pas vocation à citer l'ensemble des projets routiers de l'agglomération (création de voie, aménagements de carrefours,...). Seuls les plus structurants à l'échelle de l'agglomération ont été inscrits (barreau des Plantades, barreau Transfix, requalification de la RD 67...).

Pour autant, compte tenu des enjeux, le projet de l'amélioration et de la sécurisation du carrefour du Pont de La Clue peut être intégré.

➔ **Le document sera modifié en conséquence.**

2.4 Hyères

Avis favorable.

2.5 Ollioules

Avis favorable, accompagné de remarques.

« Je regrette toutefois que ce projet de PDU ne réponde pas, au préalable, aux difficultés récurrentes générées par la faiblesse de l'offre et de la fréquence de desserte de notre cœur de ville »

La Commune d'Ollioules bénéficie actuellement de l'offre la plus importante des communes de l'agglomération avec plus de 40 kms offerts par habitant au-delà de la moyenne des kilomètres offerts par habitant des 23 réseaux de plus de 250 000 habitants qui s'établissait, par exemple en 2013, à 36,2 kms/hab.

L'offre kilométrique correspond à 530.000km par an parcourus sur la commune d'Ollioules, correspondant à 4,7% des kilomètres terrestres du réseau alors que la commune ne représente que 3% de la population de l'agglomération.

« Les temps d'attente, notamment entre les correspondances, doivent être réduits significativement et la fréquence des dessertes plus soutenues »

L'augmentation et l'amélioration de l'offre TC constitue l'enjeu principal d'un PDU, et se traduit ici par le développement d'un réseau construit autour de ses lignes structurantes et essentielles dont Ollioules bénéficiera.

La ligne U et la ligne 12 actuelles ont déjà une fréquence de 15 minutes en heures de pointe par exemple.

Il est inconcevable qu'aujourd'hui encore, l'offre de desserte des équipements touristiques de Six-Fours-Les-Plages ou de la gare d'Ollioules / Sanary-sur-Mer soit quasi-inexistante tant en matière de transports en commun que de liaison douce

Les liaisons en transport en commun avec les équipements scolaires interurbains doivent être renforcées.

Le confort des voies dédiées aux modes doux doit être amélioré de façon significative pour que l'éco mobilité soit une réalité crédible.

L'action n°26 « Développer un réseau d'itinéraire cyclables « du quotidien » » fixe une volonté ambitieuse du développement du réseau cyclable pour atteindre 400 km en 2025, avec notamment comme principes d'aménagement « des pistes cyclables séparées des flux automobiles lorsque cela s'avère possible » et « la continuité et la lisibilité des aménagements dans une logique d'itinéraire en complétant les portions manquantes et en entretenant les aménagements déjà existants pour maintenir un niveau de qualité d'infrastructure attractif ».

La carte p. 62 rappelle les grands itinéraires à aménager ainsi que les portions à compléter pour pallier la discontinuité actuelle. On y retrouve un itinéraire entre le centre-ville d'Ollioules, sa gare et les plages de Six-Fours, la zone d'activité des Playes, Toulon via la RD206 et le Technopôle de la Mer, et les équipements scolaires de la Cordeille. En outre, étant donné la pluralité des gestionnaires de la voirie, la cohérence des interventions devra être améliorée et mieux définie grâce au schéma des aménagements cyclables.

2.6 Le Pradet

Avis favorable avec demande de prise en compte des observations suivantes :

Action n°1 : adapter l'offre de lignes de proximité (fréquence de 20 minutes et plus) afin de connecter efficacement les différentes polarités du territoire du Pradet au PEM de La Garde

Réponse de TPM :

Les lignes de proximité n'ont pas été détaillées sur le projet PDU arrêté car elles doivent être définies en lien étroit avec les communes. Une nouvelle carte sera proposée dans le projet de PDU avec les principes de liaisons de proximité.

➔ **Le document sera modifié en conséquence.**

Action n°11 : renommer le pôle de correspondance Mistral-Mistral "Le Pradet-Centre

➔ Le document sera modifié en conséquence.

Action n°15 : dans la hiérarchisation du réseau routier, reclasser l'Avenue Ganzin en "boulevard urbain", sur sa section comprise entre l'intersection avec l'avenue Alain Le Léap et celle avec le chemin de La Foux.

➔ Le document sera corrigé en conséquence.

Action n°18 : rajouter le projet de requalification de l'avenue Alain Le Léap et celui du chemin de La Foux dans les projets de requalification de voiries

Réponse de TPM :

La requalification du chemin de La Foux est déjà inscrite dans l'action n°18. Concernant le projet de requalification du Léap, il pourra être intégré au schéma des infrastructures routières.

➔ Projet non modifié

2.7 Le Revest les Eaux

Avis favorable.

2.8 Saint Mandrier sur Mer

Avis favorable.

2.9 La Seyne sur Mer

Avis favorable, assorti de réserves et d'observations en annexe.

2.9.1 Concernant le transport en commun en site propre (TCSP)

« Que les 3,3 km restants du tracé du TCSP soit impérativement intégrés en totalité dans la phase 1 de réalisation»

Avec sa première orientation « Une offre de transport collectif globale plus performante et concurrentielle à l'automobile », et en particulier dans l'action n°1 « Développer et structurer le réseau Mistral autour de 4 lignes à haut niveau de service » le PDU s'attache à penser l'amélioration des transports urbains sur un périmètre plus large que « le tracé du TCSP » en visant le développement de plusieurs lignes à forte fréquence de desserte et d'aménagements pour garantir leur fiabilité. Un ensemble de « corridors » où seront privilégiés le déploiement de sites propres est cartographié p.13. Ils seront précisés dans le schéma directeur des sites propres.

L'agenda de mise en œuvre « du tracé du TCSP » auquel fait allusion la remarque n'est pas défini dans le cadre du PDU mais dans celui du projet de TCSP actuellement en cours d'élaboration.

➔ Projet non modifié

« Le maintien impératif du tracé via le quartier Berthe »

L'action n°2 « déployer un réseau de site propre sur l'agglomération pour renforcer l'efficacité des transports en commun » présente dans la cartographie p.13 les corridors privilégiés, et notamment un corridor passant par le quartier Berthe.

➔ Projet non modifié

« La prolongation de la ligne 120 (Astégiano – Gare d'Ollioules Sanary) jusqu'à l'intérieur de Brégaillon pour relier les deux sites du Pôle mer »

Une liaison entre la base marine du Pôle Mer et la gare d'Ollioules Sanary ainsi que la base terrestre du Technopôle de la Mer via une liaison en transport en commun efficace est souhaitée, sans présager de la solution technique à ce stade.

➔ Projet non modifié

« Le tracé du TCSP étant prévu par l'avenue Youri Gagarine, la commune souhaite attendre les résultats de l'étude de mobilité du protocole de préfiguration du NPNRU pour trancher entre l'option de tracé par l'avenue Gagarine ou l'option via l'avenue Gambetta »

Le PDU inscrit le principe d'une liaison qui a la fonction d'assurer un haut niveau de service. Le « tracé du TCSP » auquel fait allusion la remarque n'est pas défini dans le cadre du PDU mais dans celui du projet de TCSP actuellement en cours d'élaboration par TPM.

➔ Projet non modifié

« Le report de la circulation automobile vers l'avenue Louis Curet et sur un ouvrage à réaliser sur le port, permettant d'éviter de réduire les surfaces de la place Ledru-Rollin et des quais du port. »

L'action n° 19 « Apaiser les centres villes par la mise en place de nouveaux plans de circulation et le réaménagement des grands axes urbains » prévoit la « requalification du quai Fabre depuis le rond-point du 8 Mai jusqu'à l'avenue Garibaldi en diminuant la place de la voiture afin d'aménager des voies en site propre pour accueillir les LHNS, d'aménager des itinéraires cyclables et d'agrandir les espaces dédiés aux piétons ».

Concernant l'ouvrage sur le port, il sera porté au schéma des infrastructures routières si sa réalisation se confirmait.

➔ Projet non modifié

Le report du terminus du TCSP vers la zone économique Grimaud, avec une intermodalité avec le TCSP maritime, où un appontement sera réalisé à Bois Sacré.

Une interconnexion entre le TCSP maritime et le TCSP terrestre serait très pertinente.

Le projet du TCSP est soumis à la concertation préalable et cette demande sera étudiée dans ce cadre. Cependant un pôle d'échanges terrestre et maritime sera à étudier dans le cadre du projet d'embarcadère de Bois Sacré (action n°3).

A ce stade d'avancement du PDU, il n'est pas souhaiter de modifier l'itinéraire soumis à la concertation préalable du projet du TCSP.

➔ Projet non modifié

La réalisation du deuxième parking de la gare SNCF (côté Profer), de parkings à vélo protégés, d'une gare routière pour les bus et le TCSP, du carrefour avenue Rabin / avenue Estienne d'Orves, de la voie de liaison pour le TCSP et les véhicules sous le pont route-pont rail existant, pour relier l'Eco-technopole et la zone d'activités de Camp Laurent

L'esprit des actions de l'orientation n°1 est notamment d'améliorer la connexion entre les réseaux interurbains, en l'occurrence le TER, et les transports urbains, en particulier pour les gares/haltes TER internes à l'agglomération dont fait partie celle de La Seyne-sur-Mer. La gare, à la fois située dans le tissu urbain du cœur d'agglomération, à proximité du pôle Ouest, mais aussi excentrée du cœur de ville, a bénéficié de l'aménagement d'un parking pour accueillir les voyageurs qui connait aujourd'hui une saturation. Afin de développer l'accessibilité de la gare et favoriser la connexion avec le TER, le PDU préconise plutôt de renforcer la desserte en TC et en modes actifs par des liaisons avec le centre-ville notamment, afin d'éviter d'augmenter les flux de circulation automobile dans la zone et plus généralement le recours à la voiture pour des trajets urbains. Les travaux de la phase 2 du PEM de la Seyne-sur-Mer (parkings,...) sont bien inscrits dans l'action n°12.

➔ Projet non modifié

Le redémarrage du chantier du parking-relais des Esplageolles dont les fondations sont déjà réalisées par la commune, et dont le cofinancement a été acté dans le cadre du contrat de développement de TPM

L'action n°20 « poursuivre et améliorer le maillage de l'agglomération en parking-relais » mentionne le parking relais des Esplageolles.

➔ Projet non modifié

La réalisation d'un projet de parking sur le site des anciens chantiers navals au quartier des Mouissèques

Le Schéma Directeur des Parkings Relais de l'agglomération sera révisé pour répondre à une nouvelle hiérarchie qui s'appuie notamment sur les lignes maritimes. La réalisation d'un projet de parking sur le site des anciens chantiers navals au quartier des Mouissèques sera intégrée dans les études de la révision de ce schéma directeur.

➔ Projet non modifié

La création d'une ligne de cabotage de bateaux-bus desservant dans les deux sens le tour de la Petite Rade

Les expérimentations passées (2005 et 2011) n'ont pas été concluantes vis-à-vis d'une ligne de cabotage autour de la rade : le temps d'accostage-redémarrage important des bateaux-bus comparés aux lignes terrestres du réseau pénalise cette solution. Les études des nouveaux embarcadères permettront de développer l'offre maritime sur de nouvelles lignes.

Par ailleurs, l'action n° 46 permettra d'étudier l'opportunité d'une ligne à vocation touristique et ses modalités de mise en œuvre le cas échéant.

➔ Projet non modifié

La mise en place d'une tarification combinée avantageuse « TER / LER – Réseau Mistral – VarLib – Parcs relais » sur l'ensemble du territoire de TPM, extensible, aux intercommunalités voisines (Sud Sainte Baume, Vallée du Gapeau)

L'action n°10 « Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable complète pour une tarification combinée et faciliter les modalités de paiement » prévoit notamment « un système billettique interopérable complet entre les autorités organisatrices (Mistral, Varlib, TER) et demain avec le réseau urbain de la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume » ainsi qu'une « tarification combinée entre toutes les autorités organisatrices incluant également les parkings-relais et autres services ». Parmi les outils de mise en œuvre, le schéma local de l'intermodalité sera l'occasion de réunir les acteurs concernés pour travailler à l'atteinte de ces objectifs.

➔ Projet non modifié

2.9.2 Concernant les modes doux

La réalisation de l'extension de la zone de rencontre à 20 km / h du centre-ville, avec des pistes cyclables à contresens

L'action n°30 « Développer des zones de circulation apaisée et proposer des parcours de qualité » prévoit le développement qualitatif de ces zones et présentent les éléments qui doivent orienter le choix du type de zone à mettre en place, le degré qualitatif des aménagements et l'ambiance urbaine à rechercher.

La carte des centralités urbaines p.70 identifie bien le centre-ville de La Seyne. Il appartiendra ensuite aux communes de fixer plus précisément les périmètres et voirie concernée, dans le cadre de l'évolution des plans de circulation et pendant l'élaboration du schéma des infrastructures routières.

En outre, l'action n°19 « Apaiser les centres villes par la mise en place de nouveaux plans de circulation et le réaménagement des grands axes urbains » mentionne pour la Seyne-sur-Mer la poursuite de la pacification du centre-ville par l'extension des zones piétonnes.

➔ Projet non modifié

La création d'une liaison cyclable sécurisée entre le carrefour du 8 mai 1945 et l'Eguillette, via la zone de rencontre du centre-ville

La cartographie de l'action n°30 prévoit le développement de l'itinéraire cité. Le schéma des aménagements cyclables viendra préciser les aménagements en concertation avec les communes et gestionnaires de voiries.

➔ Projet non modifié

La concrétisation de la voie ou piste cyclable au sud du site des anciens chantiers navals

La cartographie de l'action n°30 prévoit le développement de l'itinéraire cité. Le schéma des aménagements cyclables viendra préciser les aménagements en concertation avec les communes et gestionnaires de voiries.

➔ Projet non modifié

La mise en œuvre des garages à vélos électriques financés dans le cadre du TEPCV (ex TEPOS)

Des garages à vélos sécurisés sont prévus pour permettre aux usagers de garantir la sécurité de leur matériel, électrique ou non.

➔ Projet non modifié

La réalisation de garages à vélos sécurisés à la gare SNCF et à proximité des pontons

L'action n°28 « Développer le stationnement cyclable » prévoit entre autres type de stationnement, des « garages à vélos pour le stationnement de longue durée : il s'agit des lieux de travail et d'enseignement, et des grands pôles de correspondances TC ».

➔ Projet non modifié

La sécurisation de l'itinéraire cyclable sur la corniche de Tamaris

La cartographie de l'action n°26 prévoit le développement de l'itinéraire cité. Le schéma des aménagements cyclables viendra préciser les aménagements en concertation avec les communes et gestionnaires de voiries.

➔ Projet non modifié

L'installation de vélos en libre-service

Les retours d'expériences menées dans plusieurs grandes agglomérations ont montrées le coût important et le faible ratio socio-économique des solutions de mobilité type Vélo en Libre-Service. La Communauté d'Agglomération TPM a donc fait le choix de promouvoir les modes de déplacements doux dans les déplacements quotidien, par la mise en place d'une aide à l'achat de vélos à assistance électrique, en accord avec les capacités financières de la collectivité.

Cependant, l'action n°35 prévoit d'encourager les initiatives de locations de vélos en centre urbain et l'action n°46 pourra les encourager aux abords du littoral et des sites touristiques.

➔ Projet non modifié

L'achèvement de la piste cyclable depuis l'entrée de ville de la pyrotechnie jusqu'à celle de Pin Roland, via l'avenue de la première armée Française, le centre-ville, le port, les Mouissèques et la corniche Tamaris

La cartographie de l'action n°30 prévoit le développement de l'itinéraire cité. Le schéma des aménagements cyclables viendra préciser les aménagements en concertation avec les communes et gestionnaires de voiries.

➔ Projet non modifié

2.9.3 Concernant les aménagements routiers

La création d'un giratoire au carrefour de la RD16 et du chemin de Mauvéou

L'action n°18 « Compléter le maillage viaire primaire de l'agglomération » a pour sujet d'exposer les principaux aménagements qui ont une valeur stratégique à l'échelle de l'agglomération et ne vise pas l'exhaustivité. Les giratoires et aménagements de carrefour d'intérêt local ne sont pas cités.

➔ Projet non modifié

La réalisation d'un carrefour fluide au Pont de Fabre avec l'élargissement des voiries de l'avenue Henri Guillaume et du chemin de Fabre à Gavet

L'action n°18 « Compléter le maillage viaire primaire de l'agglomération » a pour sujet d'exposer les principaux aménagements qui ont une valeur stratégique à l'échelle de l'agglomération et ne vise pas l'exhaustivité. Les giratoires et aménagements de carrefour d'intérêt local ne sont pas cités.

➔ Projet non modifié

La transformation et l'aménagement du carrefour du 8 mai 1945 en entrée de ville pour la fluidité de la circulation routière, avec la traversée des pistes cyclables, le passage du TCSP terrestre et la desserte du technopole de la mer

L'action n°18 mentionne « des projets de requalification de carrefours et intersections [...] autour de certaines entrées de ville (carrefour RD 18/RD559 à la Seyne [...] » qui correspond au carrefour du 8 mai 1945. La zone fera l'objet d'une nécessaire reconfiguration pour articuler la circulation automobile avec l'aménagement des sites propres et des itinéraires cyclable. Sans entrer dans le détail, qui sera l'objet du schéma des infrastructures routières, la cartographie p.46 identifie la zone du centre-ville de La Seyne-sur-Mer comme un des 3 grands centres urbains de l'agglomération à apaiser, par le biais « du plan de circulation, de la requalification des boulevards, de traitement des carrefours... ».

➔ Projet non modifié

La réalisation de la voie nord de Berthe dans le calendrier du PRU

Le PDU n'a pas pour objectif de définir précisément tous les travaux de voirie à venir ; pour autant la partie Nord de ce projet de voirie est prévue à court terme en réalisation.

➔ Projet non modifié

La réalisation de la liaison routière entre l'avenue Robert Brun et la zone commerciale du quartier Quiez à Ollioules

➔ **Le document sera modifié en conséquence.**

La transformation des quais Hoche, Saturnin Fabre et Gabriel Péri

La cartographie p.46 identifie la zone du centre-ville de La Seyne-sur-Mer comme un des 3 grands centres urbains de l'agglomération à apaiser, par le biais « du plan de circulation, de la requalification des boulevards, de traitement des carrefours… ». La transformation des quais cités rentre dans ce cadre.

➔ Projet non modifié

La conception d'une signalétique incitative à l'usage des parkings publics

L'action n°22 « Définir une organisation et une tarification stratégique du stationnement qui optimise l'usage de l'offre » va dans ce sens et prévoit notamment « d'améliorer la lisibilité de l'offre en stationnement par la mise en place d'un système de jalonnement dynamique incitatif ».

Afin d'orienter au plus tôt les automobilistes vers l'offre de stationnement en ouvrage afin de diminuer le temps de recherche et le ralentissement du trafic que cela induit, un système d'information dynamique sur l'offre de stationnement disponible en parcs urbains et en P+R sera mis en place en priorité dans les 3 grands centres villes de l'agglomération (Toulon, La Seyne et Hyères).

Il pourra être couplé à un système d'informations susceptible de donner aux automobilistes en temps réel des informations concernant le nombre de places disponibles, les tarifs, le temps d'accès, l'offre de transport collectif à proximité de chaque parking…, le système de jalonnement dynamique sera constitué de panneaux à message variable situés le long des itinéraires d'accès au centre-ville, actualisés en permanence. »

Le plan de circulation communal pourra préciser les mesures à mettre en place pour matérialiser et rendre lisible ces itinéraires de contournement.

➔ Projet non modifié

La conception d'une signalétique incitative à l'utilisation des itinéraires de contournement du centre-ville pour les dessertes des quartiers Ouest et Sud, et de Saint Mandrier

L'action n°19 « Apaiser les centres villes par la mise en place de nouveaux plans de circulation et le réaménagement des grands axes urbains » prévoit pour La Seyne-sur-Mer l'aménagement d'un itinéraire facilitant l'évitement du centre-ville.

Le plan de circulation communal pourra préciser les mesures à mettre en place pour matérialiser et rendre lisible ces itinéraires de contournement.

➔ Projet non modifié

L'élargissement et la sécurisation des voies de contournement du centre-ville et des voies de pénétration des quartiers ouest et sud.

Il s'agit à minima d'une requalification d'envergure voire d'une création de voirie en partie, d'intérêt stratégique pour l'organisation de la mobilité du centre-ville de la Seyne. L'action n°19 précise l'aménagement d'un itinéraire facilitant l'évitement du centre-ville de La Seyne-sur-Mer.

➔ Projet non modifié

La mise en œuvre du programme de rénovation de la corniche Tamaris

La corniche de Tamaris est mentionnée dans les projets de requalification de voirie de l'action n°19.

➔ Projet non modifié

La mise en œuvre de la traversée du port et de la liaison du centre-ville aux quartiers du site des chantiers navals

L'action n°19 prévoit d'apaiser les centres villes dont notamment la traversée du port et de la liaison du centre-ville de La Seyne-sur-Mer.

➔ Projet non modifié

L'achèvement de la liaison RD26 – RD559

L'action n°18 « Compléter le maillage viaire primaire de l'agglomération » ainsi que sa cartographie p.46 mentionne « la mise à 2x2 voies complètes de la RD 26 jusqu'au rond-point du 11 Novembre 1918 ».

➔ Projet non modifié

2.10 Six Fours les Plages

Avis réputé favorable.

2.11 Toulon

Avis favorable.

2.12 La Valette du Var

Avis favorable.

2.13 SCoT Provence Méditerranée

Avis favorable.

2.14 Département du Var

Avis favorable.

2.15 Région PACA

Avis favorable qui reprend en substance les grands objectifs du PDU en précisant cependant que « l'approbation de ce PDU par la Région est assortie d'observations sur l'aménagement à 2 fois 3 voies de l'A57, sur les demandes d'amélioration de la desserte ferroviaire de l'agglomération, et sur le souhait que la Région soit associée sur l'ensemble des sujets traitants la réorganisation des réseaux de transport notamment les réseaux Varlib et Mistral ainsi que l'intermodalité avec le rabattement sur les pôles d'échanges »

En ce qui concerne l'élargissement de l'A57, la Région précise que cet aménagement « doit être bien maîtrisé pour éviter que la circulation automobile ne soit favorisée et ainsi augmentée, ce qui s'est déjà produit sur des aménagements de ce type avec une augmentation importante de la congestion et de la pollution, soit l'effet contraire recherché »

Comme la Région le mentionne plus en amont, le projet d'élargissement prévoit la création d'un couloir de Bus sur la bande d'arrêt d'urgence pour améliorer la vitesse de circulation des bus et des cars. Ce couloir rendra les temps de parcours TC compétitifs. De plus, la création de l'arrêt autoroutier renforcera la connexion entre les réseaux de transports publics et de la halte ferroviaire de Sainte Musse, tout en favorisant le report modal.

➔ Projet non modifié

En ce qui concerne l'amélioration du service ferroviaire, la Région précise qu'en complément des travaux évoqués sur l'aire toulonnaise, la région a inscrit au CPER différentes opérations techniques, visant à renforcer la fiabilité et la sécurité des circulations ferroviaires (notamment la création d'IPCS et l'expérimentation de l'ERTMS niveau 2). Ces projets sont essentiels pour améliorer les conditions d'exploitation et surtout envisager d'augmenter la part modale du ferroviaire. Les coûts de ces aménagements nécessitent un partenariat financier solide.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence.**

En ce qui concerne l'annexe Accessibilité « des erreurs de transcription dans la reprise des éléments de l'Agenda Programmé d'accessibilité adopté par la Région et qui porte principalement sur les réseaux TER et LER. »

➔ **Le document sera corrigé en conséquence.**

3 Analyse des réponses – Services de l'Etat

3.1 Préfet du Département

Avis favorable tout en invitant à tenir compte de remarques et préconisations

3.1.1 L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité, de facilités d'accès et la protection de l'environnement et de la santé (page 1 de l'avis)

Les objectifs du SRCAE : Le PDU fonde son calcul sur l'atteinte des "objectifs régionaux" définis dans le SRCAE (p. 219 et 220 : -21% de consommations énergétiques pour le secteur des transports à horizon 2030, - 23% de GES pour le secteur des transports à horizon 2030) mais pas sur les "objectifs territorialisés" (fiche SRCAE TPM de 2014 p.4 : - 35% de GES, - 25% de consommation énergétique.

Les fiches territorialisées du SRCAE n'étant pas opposables, il a été décidé de s'appuyer sur les objectifs régionaux et ceux d'autant plus, que les objectifs régionaux concernant les émissions de GES et de consommations d'énergie finale n'ont pas été territorialisés. En effet, l'ensemble des fiches territorialisées des EPCI de la région PACA présentent les mêmes objectifs. Comme il l'est précisé dans le tableau ci-dessous extrait des fiches territorialisées, ce sont bien les objectifs régionaux du SRCAE.

Les objectifs affichés de -25% de consommations d'énergie et de -35% de GES sont les objectifs régionaux à atteindre concernant l'ensemble des secteurs et pas uniquement le secteur des transports. Cela comprend également le secteur résidentiel, le secteur tertiaire, l'agriculture, l'industrie.

Pour le secteur des transports, les objectifs affichés dans le SRCAE sont bien une diminution de 21% des consommations énergétiques (cf. tableau ci-dessous) et une diminution de 23% des GES comme inscrits dans le PDU.

Objectif régional du SRCAE

	2020	*2030*
Consommations d'énergie finale (réf. 2007)	-13%	-25%
Emissions de GES (réf. 2007)	-20%	-35%

Evolution sectorielle des consommations d'énergie finale :

	2020	*2030*
Résidentiel	-21%	-32%
Transports	-9%	-21%
Agriculture	0%	0%
Industrie	-11%	-22%
Tertiaire	-20%	-31%

➔ Projet non modifié

Les objectifs du PPA : affiner les hypothèses et les explications présentées

L'évaluation environnementale du PDU de TPM précise l'ensemble des données qui ont été utilisés pour l'évaluation quantitative : « La modélisation vise à produire une estimation de la quantité de polluants de l'air associée aux trafics routiers sur le périmètre de TPM et elle a été réalisée sur la base :

- De l'inventaire des émissions de polluants de l'air de 2007 élaboré par Air PACA avec le modèle MOTCAT pour l'année 2007, qui est l'année de référence pour le PPA,
- Des données de trafic routier sur le territoire de TPM en 2007 qui permettent de déduire les kilomètres roulés par les véhicules légers (VL) et les poids lourds (PL) pour l'année 2007,
- Des données de mobilités issues de l'Enquête Ménages Déplacements de l'Aire toulonnaise de 2008 dont sont notamment issues des parts modales et le poids de la voiture individuelle,
- Des données sur le parc automobile roulant (données CITEPA 2014)
- Des ambitions du projet PDU, notamment en termes de réduction de l'usage de la voiture individuelle,
- Du scénario d'évolution démographique préférentiel envisagé dans le cadre de la révision du SCoT Provence Méditerranée

Afin de distinguer l'impact des actions du PDU de TPM sur les émissions de polluants de l'air de celui de la modernisation des véhicules nouvellement mis en circulation, le calcul des émissions de polluants en 2025 a été réalisé avec une composition constante du parc roulant. »

La méthode de calcul pour atteindre les objectifs du PPA et du SRCAE s'attache à évaluer la diminution du trafic automobile à travers essentiellement le volume de kilomètres roulés évités. Il s'agit de la seule variable pouvant faire l'objet d'un croisement entre les données de l'EMD (qui ne concernent que les ménages), et notamment la connaissance des parts modales, et les données de trafic routier qui permettent de déduire le volume de kilomètres roulés par les véhicules légers sur la zone PDU.

Le trafic lié aux poids lourds est supposé constant, du fait d'une part du manque de données locales sur les modalités de ce trafic, et d'autre part sur le manque de visibilité sur les conséquences directes du PDU sur ce type de trafic.

➔ Projet non modifié

3.1.2 Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine (pages 1-2 de l'avis)

L'accès des personnes défavorisées aux transports (gamme tarifaire).

Le PDU n'évoque pas la gamme tarifaire du réseau de transport collectif. Les tarifs sociaux prévus....

La gamme tarifaire a été jugé lisible, cohérente et particulièrement attractive car le réseau Mistral figure parmi les réseaux les moins chers de France. Même le PDU traite de tarification à travers l'action n° 10 qui vise à améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable complète pour une tarification combinée et à faciliter les modalités de paiement, il n'a pas vocation à rappeler les textes de loi qui s'appliquent sur la construction même de la gamme tarifaire.

Il n'évoque pas non plus la convention qui lie le Conseil Départemental du Var, Pôle Emploi, et TPM pour favoriser l'accès aux transports aux personnes en situation de recherche d'emplois, par exemple.

C'est pour ces raisons que la gamme tarifaire des réseaux de transports collectifs n'a pas été abordée dans le PDU.

➔ Projet non modifié

Les démarches menées en matière d'accessibilité PMR.

Le PDU pourrait soit imposer l'élaboration de PAVE ou sa prise en compte lors de l'élaboration des documents d'urbanisme et inciter à mener les travaux de mise en accessibilité en priorité aux abords des gares et pôles de correspondance afin de soutenir l'action 14, soit l'envisager de manière intercommunale.

TPM doit être moteur et jouer un rôle d'animation et de support auprès des communes, mais les PAVE sont encore du ressort des communes qui, par la loi, ont une obligation réglementaire pour leur élaboration. D'autre part, TPM participe déjà au renouvellement de la mise en accessibilité des arrêts de bus, en versant une aide financière sous forme de fond de concours auprès des communes.

➔ Projet non modifié

3.1.3 L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements (pages 2-3 de l'avis)

Il est nécessaire que le PDU :

Prévoit en référence à l'article L1214-2 du code des transports, d'organiser un suivi des accidents impliquant un piéton ou un cycliste,.... Il serait judicieux de géo référencer les lieux des accidents pour permettre de mener des actions ciblées

Dans le cadre de la mise en œuvre, le PDU propose la mise en place d'un observatoire des déplacements comprenant une partie sur le suivi de l'accidentologie sur le territoire. Le contenu précis de cet observatoire est en cours d'élaboration. Il pourrait entre autre intégrer du géo référencement sur certaines thématiques (stationnement, accidentologie,...)

➔ Projet non modifié

Intègre les problématiques liées au franchissement des passages à niveau (cf. plan d'actions national pour la sécurité aux passages à niveau du 1er Juillet 2014).

Sur le ressort territorial de Toulon Provence Méditerranée, aucun passage à niveau n'est référencé dans le plan d'actions national pour la sécurité aux passages à niveau du 1er Juillet 2014.

Cependant, le PDU intègre la problématique des passages à niveaux dans l'action n°18 concernant le passage à niveau de La Crau en proposant la réalisation d'un contournement, ainsi que dans l'action n°13 concernant le passage à niveau d'Hyères en proposant l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal d'entrée d'agglomération dans lequel la question du passage à niveau sera traitée.

➔ Projet non modifié

Vise un objectif de diminution du nombre de tués sur les routes, cohérent avec celui fixé à l'échelle nationale (diminution par 2 du nombre de tués sur les routes à l'horizon 2024).

L'ensemble des actions du PDU vise à une diminution de l'accidentologie et du nombre de tués sur les routes. L'objectif national de diminution par 2 du nombre de tués sera rappelé dans l'orientation n°2 du projet PDU.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence.**

Fasse référence au plan d'action interministériel en faveur de la sécurité routière présenté le 26 Janvier 2015 par le ministre de l'intérieur (26 mesures)

Rappelle les priorités nationales déclinées dans le Var : les deux roues motorisés, les jeunes, l'alcool et les stupéfiants, les séniors, en plus du futur plan de modération des vitesses

Ces deux points pourraient être rajoutés à l'état initial de l'environnement et au diagnostic dans la partie concernant l'accidentologie.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence.**

3.1.4 La diminution du trafic (page 3 de l'avis)

Il paraît nécessaire que le PDU apporte des précisions sur les hypothèses de base du calcul (nombre de déplacements quotidiens, projection sur 2025,...). Sur ce point il est important de souligner que la croissance démographique des territoires limitrophes de TPM génère des déplacements liés notamment aux motifs obligés (travail, études) qui pèsent sur la demande de transport interne à TPM.

La situation démographique de 2015 :

Elle est calculée à partir des données du recensement sur la population des ménages en appliquant entre 2011 et 2015 le taux de croissance annuel moyen constaté sur la période 2006-2011 sur la zone PDU.

Hypothèse démographique pour 2025 et calcul du gain pour le scénario PDU 2025 :

La projection du volume de déplacements à 2025 se base sur l'hypothèse prospective d'une croissance démographique de +0.3%/an entre la situation 2015 et le scénario PDU 2025. Cette croissance est appliquée au volume de déplacements en supposant une mobilité (nombre de déplacements par personne) constante.

Utilisation des données de l'EMD pour les déplacements d'échanges et de transit :

L'EMD a permis d'intégrer une partie du trafic de transit et d'échanges en ajoutant aux déplacements internes à l'agglomération les déplacements entrants et sortant, ainsi que les déplacements entre l'Ouest (Sud Sainte Baume) et l'Est (Vallée du Gapeau, Méditerranée Porte des Maures) effectués par les habitants de l'aire toulonnaise. Ces déplacements, s'ils sont en nombres relativement peu nombreux par rapport aux

déplacements internes représentent des volumes kilométriques plus importants. La complémentarité entres les modes de transports urbains et interurbains constitue un objectifs important dans le projet du PDU, un report modal est attendu sur ce type de déplacements.

La croissance du volume de ces déplacements a été calculée sur la même base que les déplacements internes à TPM, à savoir + 0,3%/an.

Utilisation des données de trafic :

L'état initial du trafic est issu du modèle de trafic 2011 d'Air PACA, actualisé à 2014 à partir des comptages recueillis ou des évolutions nationales de trafic. Sur les 10 000 brins modélisés sur le territoire de TPM, l'évolution des distances parcourues par les véhicules automobiles est de +0.5 % entre l'année 2007 et 2014. A l'année d'échéance du PDU, soit 2025, sans la mise en place d'action, l'augmentation de trafic est supposée en lien avec l'évolution de la population (+0.3%/an).

Calcul des gains du scénario PDU l'horizon 2025

Les objectifs de diminution de part modale de la voiture appliqués aux déplacements des véhicules légers se déroulant sur le territoire de l'agglomération (internes, échanges, transit) aboutissent à une diminution de -19,5% par rapport à la situation 2025 fil de l'eau (données EMD).

Cette diminution appliquée au trafic annuel des véhicules légers (via la modélisation du réseau routier et des données de trafic) abouti à une diminution de 663 millions de km parcourus. L'objectif de report modal appliqué à l'ensemble des distances parcourues en véhicules légers pendant l'année correspond à une réduction de 19.1% du total des distances parcourues sur la zone du PDU (trafic poids lourds estimé constant).

C'est à partir de cette diminution de km roulés que sont calculés les gains en termes d'émissions de polluants, de CO2 et de consommation énergétique à l'horizon PDU.

➔ Projet non modifié

3.1.5 Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied

3.1.5.1 Le développement de la marche à pied (page 4 de l'avis)

La portée, la localisation, les priorités et la planification des aménagements ne sont pas précisés. De même des objectifs par commune en termes de création de nombre de zones trente, de zones de rencontre ou d'aires piétonnes sont nécessaires.

Le PDU ne s'est pas donné pour vocation de définir précisément la localisation, le nombre de zones apaisées à développer mais s'est efforcé de dicter les grands principes. C'est dans ce cadre qu'il a été proposé une carte des principales centralités du territoire afin de prioriser dans ces secteurs le développement des zones apaisées, la mise en place de signalétique piétonne et cyclable adéquate, la création de cartes de temps piéton,...

Concernant les objectifs chiffrés de zones apaisées, c'est un indicateur qui ne présente que peu d'intérêt. L'important n'est pas le nombre de zones apaisées mais la surface qu'elles occupent et la qualité de leurs aménagements. L'enjeu est d'aller vers des zones apaisées de plus en plus élargies et non morcelées comme cela est souvent le cas actuellement. Envisager un objectif chiffré de surface de zones apaisées n'apparait pas non plus réaliste.

Les outils de mise en œuvre du PDU et notamment le schéma des infrastructures routières ainsi que le schéma directeur cyclable apporteront un éclairage plus fin sur les lieux de déploiement des zones apaisées, et l'observatoire du PDU suivra ces évolutions.

➔ Projet non modifié

3.1.5.2 Le développement de la bicyclette (pages 4-5 de l'avis)

Concernant ces principes d'actions, il pourrait être intéressant de préciser la capacité moyenne des abris et des garages à vélo afin de faciliter les réflexions quant à leur dimensionnement et leurs implantations.

Il apparaît difficile de définir une capacité moyenne des abris et des garages à vélo tant les situations et les besoins peuvent être disparates. Un campus de 5000 étudiants n'aura pas les mêmes besoins qu'un campus de 1 000 étudiants, idem pour les gares, établissements scolaires,... Ainsi, définir une moyenne n'apporterait que peu d'intérêts.

➔ Projet non modifié

Préciser les objectifs de création de stationnement dans les quartiers où les logements sont dépourvus de local à vélo, sachant que l'absence de possibilité de stationnement au plus près du domicile constitue un véritable frein à la pratique du vélo (et qu'à ce titre un diagnostic des centres urbains de l'agglomération paraît indispensable).

Comme il l'est souligné dans la remarque précédente, préciser des objectifs de création de stationnement dans les quartiers nécessite un diagnostic des centres urbains concernant les besoins en matière de stationnement des vélos. A ce jour, ce diagnostic n'a pas été fait et le PDU ne peut donc que proposer des principes et non des objectifs chiffrés.

➔ Projet non modifié

Prévoir un audit des 247 km de bandes et pistes cyclables existantes pour vérifier si leurs caractéristiques techniques répondent correctement aux besoins des cyclistes

Le PDU dans l'action n°26 précise les grands principes qui guideront l'élaboration du schéma directeur des aménagements cyclables. L'entretien des aménagements existants pour maintenir un niveau de qualité d'infrastructure attractif a été inscrit.

Le guide d'aménagement des voiries permettra également de fixer des règles d'aménagements des voies cyclables répondant correctement aux besoins des cyclistes.

➔ Projet non modifié

Définir le réseau hiérarchisé cyclable (structurant/secondaire) évoqué à l'action 26.

Ce travail sera réalisé dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur des aménagements cyclables

➔ Projet non modifié

Veiller à ce que la matérialisation des entrées en zone 30 et de rencontre ne se limite pas à un panneau de signalisation verticale et la mise en place de "coussins berlinois" ou de "plateaux traversants"...

Le PDU exprime cette volonté de mieux aménager et signaler les zones apaisées. Le paragraphe 3 de l'action n°30 précise cette ambition : "la qualité des aménagements urbains devra être la première "signalétique" des zones de circulations apaisées.

➔ Projet non modifié

Rappeler à toutes fins utiles, au regard de la cartographie relative au réseau cyclable projeté, que la création du projet de piste cyclable à St-Mandrier, reliant le port de Pin Rolland,..., en traversant le parc à hydrocarbure du Lazaret n'est pas compatible avec les lieux...

La carte évoque des principes de liaisons cyclables à promouvoir. Elle ne détermine pas les tracés exacts de ces liaisons. Elle définit simplement le principe d'une liaison cyclable entre Pin Rolland et le centre-ville de Saint-Mandrier. C'est le schéma directeur des aménagements cyclables qui déterminera le tracé de cette liaison cyclable, en respectant les contraintes réglementaires liées au site du Lazaret.

➔ Projet non modifié

Préciser le soutien aux initiatives locales de promotion du vélo.

Des initiatives locales pour la promotion du vélo ont émergé au cours des dernières années sur l'agglomération. C'est le cas, par exemple, de l'association Pharmacycles à Toulon qui accompagne les usagers dans la réparation de leur vélo.

TPM souhaite encourager cette intelligence locale par un soutien technique et/ou financier dont les modalités seront définies dans le schéma directeur des aménagements cyclables.

➔ Projet non modifié

3.1.5.3 Le développement des transports collectifs (pages 5-6 de l'avis)

Volet transport urbain (page 6 de l'avis)

Les éléments de diagnostic, en particulier le réseau Mistral, auraient pu être approfondis pour appréhender l'état actuel du niveau de performance du réseau... Ainsi, même si dans le cadre d'un PDU cela n'est pas exigé, des précisions mériteraient d'être données sur l'offre kilométrique actuelle,...

Les principales données transports sont publiées chaque année, dans l'annuaire des transports urbains de province, disponibles en téléchargement gratuit via le site internet du CEREMA.

➔ Projet non modifié

Volet ferroviaire (page 6 de l'avis)

Il convient de bien distinguer dans le PDU les différents horizons, tout en préservant la faisabilité pour les aménagements projetés. Certaines cartes présentent des aménagements qui seront réalisable à un horizon de mise en œuvre qui dépasse celui du PDU (cf. la halte de l'Escaillon par exemple)

Même si les échéances de ces projets ne sont pas affinées en 2016, des précisions peuvent être apportées dans le PDU en distinguant les projets susceptibles de voir le jour dans le temps du PDU et les projets dépassant l'horizon PDU. Concernant la halte de l'Escaillon, il est souhaité de voir apparaître sa réalisation à l'horizon du PDU, les études de cette gare étant inscrites au CPER 2015-2025 avec le traitement du nœud toulonnais.

➔ Projet non modifié

3.1.6 L'amélioration de l'usage du réseau principal (pages 6-7-8 de l'avis)

3.1.6.1 Résumé non technique (pages 6-7 de l'avis)

*En page 16,... Il serait utile de préciser néanmoins que sa gestion depuis août **2016** est assuré par un opérateur privé agissant pour le compte de l'Etat.*

Cette précision n'apporte pas de plus-value à l'objectif de traiter cette portion d'autoroute comme une autoroute urbaine (vitesse de circulation plus modérée) afin de limiter les nuisances sur les populations résidants à proximité et ce d'autant plus dans un résumé non technique.

➔ Projet non modifié

Sur l'incidence du projet de mise à 2 fois 3 voies quant à la ressource en eau,... Le bilan sera donc positif sur la ressource en eau.

Sur l'incidence du projet de mise à 2 fois 3 voies quant au bruit... Nous tenons à rappeler que le projet sera accompagné d'un important programme de protections acoustiques...

Le rapport environnemental pourra être modifié en ce sens.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence.**

3.1.6.2 Les actions (pages 7-8 de l'avis)

Les principes de hiérarchisation des réseaux autoroutiers et routiers appellent deux observations : la cartographie doit distinguer le réseau routier départemental du réseau routier communautaire, et la vocation de l'autoroute doit être préservée pour assurer la grande accessibilité du territoire

Concernant la cartographie, il a été décidé de faire fi des différents gestionnaires de voiries afin d'avoir une vision globale et non cloisonné du réseau routier de l'agglomération et ceux d'autant plus que les gestionnaires de voiries pourraient être amené à évoluer au cours des prochaines années.

Concernant la vocation de l'autoroute, le PDU ne la remet pas en cause. Il est envisagé que sur la partie urbaine de l'autoroute, ou une part importante de la population est soumise aux nuisances sonores et à la pollution de l'air, une diminution des vitesses de circulation soit envisagée. Cela permettrait de fluidifier la circulation, de diminuer les nuisances sonores, de diminuer l'accidentologie et diminuer la pollution de l'air.

➔ Projet non modifié

La finalisation de l'aménagement autoroutier.

Le PDU doit indiquer qu'un aménagement transitoire de la chaussée Sud de l'A57 sera réalisé entre les carrefours...

Le PDU n'a pas vocation à citer les aménagements transitoires mais à afficher sa volonté de voir se concrétiser l'élargissement permanent à 2 fois trois voies de l'A57. Cette information sera néanmoins précisée dans projet PDU.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence.**

L'Etat doit être mentionné dans les pilotes de l'action n°17 en tant que gestionnaire de l'A570 et en tant qu'autorité concédante de la Société Escota.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence.**

La société Escota est identifiée à plusieurs reprises comme "financeur" dans les évaluations financières des actions du PDU,..., sans que la part correspondant au financement total ne soit précisée. Or la société concessionnaire participe assez rarement directement au financement...sans demander compensation à l'Etat ou aux collectivités demanderesses.

Le compte de déplacements du PDU ne définit pas les "financeurs". Il détermine le coût de chaque action en matière d'investissement et de fonctionnement et identifie les pilotes et partenaires techniques.

➔ Projet non modifié

Le réaménagement des grands axes urbains : Le PDU limite aux villes de Toulon, Hyères et la Seyne-sur-Mer le soin de définir des plans de circulation visant à faire des centres villes des lieux d'ancrage plutôt que de passage.

Le PDU ne limite pas les plans de circulation à ces trois communes. Des plans de circulations peuvent être réalisés en dehors de ces trois centres urbains. Le PDU a voulu afficher la priorité à donner à ces trois grands centres urbains pour lesquels les enjeux sont conséquents en matière de mobilité et de cadre de vie. Concernant les autres polarités, des aménagements et des plans de circulation ont déjà été réalisés récemment pour pacifier les centres villes.

➔ Projet non modifié

Concernant le compte de déplacement (page 8 de l'avis)

Dans le tableau en page 4, ESCOTA doit figurer comme pilote de l'action n°17. En revanche, elle n'est pas partie prenante sur les actions 15 et 16 (pour rappel sur ces sujets Escota agit sur consigne de l'Etat).

Escota figurera comme pilote de l'action n°17. Pour les actions 15 et 16, même si Escota agit sur consigne de l'Etat, il semble intéressant de les faire participer à la démarche en tant qu'exploitant du réseau.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence.**

3.1.7 L'organisation du stationnement sur la voirie et les parcs publics de stationnement (page 9 de l'avis)

La contrainte actuelle de stationnement mérite un examen attentif ainsi que les trois demandes de stationnement dont les intérêts divergent (résidents, pendulaires, visiteurs). Les objectifs chiffrés de diminution de places de stationnement devront être précisés. Sur ce dernier point l'indicateur relatif au nombre de places situées à 300 mètres d'une LHNS, apparaît peu pertinent pour mesurer la mise en œuvre de cette action, d'autant que le PDU n'a pas fait d'analyse du nombre actuel de places de stationnement en voirie, y compris dans ces corridors.

Le PDU fixe les grands principes en matière de stationnement. Dans les outils de mise en œuvre, il a été inscrit la réalisation d'un observatoire du stationnement qui permettra de doter l'agglomération d'un recensement exhaustif des capacités de stationnement. Cet observatoire offrira les éléments nécessaires pour mieux appréhender les besoins des différents usagers et construire une politique de stationnement cohérente à l'échelle de l'agglomération. Il permettra également de définir les objectifs chiffrés de diminution de places de stationnement.

Etant donné que l'objectif est de diminuer le nombre de places de stationnement dans les secteurs bien desservis par les transports en commun, à savoir dans un rayon de 300 mètres des LHNS, l'indicateur relatif au nombre de places situées dans un rayon de 300 mètres autour des LHNS apparaît pertinent. Comme pour l'ensemble des indicateurs du PDU, un "état 0" sera réalisé dès l'approbation et des mesures seront ensuite réalisées régulièrement dans le cadre de l'observatoire et permettront de suivre l'évolution au cours des prochaines années et ainsi de mesurer la diminution du nombre de places.

➔ Projet non modifié

Il conviendrait à ce titre que l'observatoire du stationnement du PDU anticipe les changements qui se profilent et incite à conduire une réelle réflexion sur les principes de la future organisation tarifaire et la répartition tarifaire et de la répartition des recettes entre les acteurs concernés (communes et TPM) ainsi que sur les principes d'organisation de la future exploitation...

L'observatoire offrira les éléments nécessaires pour mieux appréhender les besoins des différents usagers et construire une politique de stationnement cohérente à l'échelle de l'agglomération. Cette politique de stationnement pourra intégrer l'organisation tarifaire, l'organisation de la future exploitation, la répartition des recettes,... même si les communes sont encore les gestionnaires des problématiques liées à la voirie ou su stationnement.

➔ Projet non modifié

3.1.8 L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales (pages 9-10 de l'avis) :

Concernant l'accueil des PL, le PDU prévoit 15 millions d'euros,... Ces actions n'appellent pas de remarque à ce stade et au vu des éléments présentés.

L'action n°25 est pertinente et doit s'articuler avec le projet de développement du port de commerce de Toulon. La création d'une zone de service aux PL est nécessaire. Des précisions sur le nouvel accès routier, sa compatibilité avec le PPRT du site militaire et le montant de 15 millions d'euros devront être apportées.

Ces deux paragraphes évoquent l'action n°25 et les demandes sont contradictoires. Le premier dit que l'action n'appelle pas de remarques tandis que l'autre paragraphe demande des précisions. En tout état de cause, des précisions ne peuvent pas être apportées à ce stade des réflexions, mais au niveau du projet à mener, sur la durée du PDU.

➔ Projet non modifié

Le PDU mérite d'être complété sur l'amélioration du stationnement PL dans les zones d'activités.

L'action n°24 liste des pistes de solutions disponibles connues. L'état des lieux et l'identification des zones de projet sont à préciser.

Le PDU évoque les principes qui seront affinés par des études qui n'ont pas encore été réalisées à ce jour.

➔ Projet non modifié

Il serait opportun que le projet de PDU intègre des éléments d'un diagnostic sur les transports de marchandises.

Le PDU évoque des grands principes et renvoie à un groupe de travail le soin de traiter cette thématique, et l'absence de données concernant le transport de marchandises ne nous permet pas de formuler un diagnostic de la situation actuelle.

L'utilisation d'un outil comme « Freturb» est également envisagée.

➔ Projet non modifié

3.1.9 L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité... (Pages 10 et 11 de l'avis)

Il conviendra sur ce point [concernant les règles fiscales s'appliquant aux employeurs] de compléter les informations législatives présentées à la page 18 du plan d'actions du PDU

Le plan d'action du PDU n'a pas pour vocation de préciser à ce niveau de détail les modalités d'accompagnement de TPM pour l'élaboration des PDE/PDIE, mais l'information législative pourra effectivement constituer une des formes que prendra cet accompagnement.

➔ Projet non modifié

Pour concrétiser cette dernière action [fiche 35 sur le covoiturage spontané et l'auto partage], une cartographie présentant les aires de covoiturages existantes et projetées, les entreprises de plus de 100 salariés et les lieux générateurs de flux estivaux (camping, résidences, etc) serait opportune pour définir les secteurs dans lesquels il conviendrait d'installer aux abords des voies publiques ou privées des bornes de covoiturage.

L'organisation des expérimentations telles que le covoiturage spontané ne concerneront par définition qu'un nombre limité de site, et donc le recensement des entreprises de plus de 100 salariés, des camping, résidences, etc. n'apparaît pas pertinent pour une action de type expérimentation. En revanche si l'expérimentation, dont les modalités ne sont pas encore définies, s'avérait concluante, une étude plus fine des sites potentiels pourra venir aiguiller le déploiement de ce dispositif.

➔ Projet non modifié

3.1.10 L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements (page 11 de l'avis)

Dans le but de favoriser l'intermodalité, le PDU préconise de façon très pertinente d'étendre un système billettique interopérable des réseaux de transport en commun Mistral et TER à Varlib (puis au futur réseau de transport urbain de Sud Sainte Baume), compatible avec l'usage des parkings-relais et parkings vélos sécurisés.

En effet, ce travail est déjà en cours avec les différents partenaires, une carte « ZOU » étendue est en cours de réflexion.

➔ Projet non modifié

3.1.11 La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables (page 11 de l'avis)

Il paraît opportun que le PDU (fiche action n°36) :

Rappelle les mesures existantes et incitatives liées à l'achat de véhicules électriques (notamment le bonus-malus écologique, l'exonération de taxe sur les véhicules de société)

Ces informations peuvent effectivement être incitative mais le PDU de par sa forme n'est pas le support privilégié pour communiquer auprès du grand public sur ces mesures, mais a d'abord pour finalité de formaliser la politique de mobilité portées par les acteurs institutionnels qui sont en mesure d'intervenir sur l'organisation de celle-ci.

➔ Projet non modifié

Explique sur quelle base de calcul a été fixé l'objectif de création de 150 bornes de charge électriques et quelle est la politique d'électromobilité portée par le PDU en ce qui concerne la stratégie de localisation des bornes notamment,

Cet objectif chiffré n'est pas le résultat mathématique d'un calcul particulier mais plutôt la formalisation d'un objectif de développer significativement la présence de station de recharge sur le territoire de l'agglomération, en l'occurrence en multipliant par 4 le nombre de prises disponibles (actuellement 95 prises + 300 prises à l'horizon PDU) et en privilégiant les prises à charge rapide. La fiche action précise les emplacements à privilégier :

« Elles devront être installées sur des sites stratégiques afin d'augmenter leur visibilité, de faciliter les recharges pour les usagers, et de diminuer les nuisances atmosphériques et sonores de la circulation automobiles :

- les zones de stationnement sur voiries dans les centres villes
- les parcs de stationnements en ouvrages
- les sites touristiques majeurs
- les zones d'activités économiques
- les parkings relais et les pôles d'échanges multimodaux
- [...]

L'ensemble des parkings en ouvrage et des parkings-relais devront également être équipés de bornes de recharges électriques à l'horizon 2025. »

C'est pourquoi nous avons d'ores et déjà pré-équipés un certain nombres d'infrastructures comme, par exemple, le P+R des Portes d'Ollioules et de Toulon en fourreaux électriques : la collectivité met en œuvre les moyens permettant le développement de ces nouvelles formes de mobilité, les futurs opérateurs n'auront plus qu'à déployer leurs services.

➔ Projet non modifié

Rappelle les enjeux organisationnels du développement qui sont propres à la politique d'électromobilité, à savoir que ce sont les communes qui, par défaut, sont en charge de la création, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures de recharge des véhicules électriques et que cette compétence peut être transférée aux autorités organisatrice de mobilité notamment,

La fiche action n'est pas l'endroit privilégié pour souligner la fragmentation des compétences, dans la politique d'électromobilité comme dans la gestion du réseau viaire, mais elle vise à fixer un cap commun que l'ensemble des acteurs compétent doivent poursuivre.

➔ Projet non modifié

Souligne que la mise en œuvre d'un réseau de bornes de recharges ne s'arrête pas à l'implantation des infrastructures. Il est en effet nécessaire dans le temps de s'assurer de leur entretien (remise en service rapide en cas de vandalisme par exemple), de suivre leur utilisation (temps de charge, temps de stationnement, suivie de l'énergie consommée...) afin d'évaluer l'opportunité de l'emplacement et du mode de charge, de prévoir les coûts financiers et humains inhérents à ces missions.

Ce suivi sera en effet nécessaire, dans la mesure où chaque nouvelle infrastructure quelle qu'elle soit nécessite un entretien pour pouvoir être utilisée dans la durée. Le compte de déplacements précise d'ailleurs les coûts liés à l'investissement de ceux liés au fonctionnement.

➔ Projet non modifié

3.1.12 Autres remarques

3.1.12.1 Volet diagnostic (page 13 de l'avis)

Points 1 à 4

- *p.5 logigramme : remplacer PCET par Plan Climat-Air-Energie Territorial (cf. article 8 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte).*
- *p.5 : le SRCAE n'intègre pas l'ancien PRQA : il le remplace et intègre dans ses objectifs la lutte contre la pollution atmosphérique (cf. SRCAE, partie I, p.9 et 22).*

- *p.5 : « ...l'objectif est de réduire de 18% les émissions de 1990 en 2020 et de réduire de 21% les émissions de 1990 en 2030... » : remplacer 1990 par 2007 (cf . SRCAE, partie III, p. 257).*

- *p.6 : remplacer PCET par PCAET.*

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Point 5

Le PDU précise que ses dispositions "ne doivent pas faire obstacle à l'application des orientations générales du SCoT. Or Les documents cartographiques du DOG du SCOT PM approuvé en 2009 font référence quant à eux à la 1ère ligne de TCSP déclarée d'utilité publique. En l'attente du nouveau SCoT (en cours de révision)

En application de l'article L 1214-7 du code des transports et de l'article L 142 -1 du code de l'urbanisme, le PDU doit être compatible avec le document d'orientations et d'objectifs du SCoT. Cela signifie que le PDU doit s'inscrire dans le même esprit et dans la même logique que le DOO du SCoT et ne doit pas en contrarier la réalisation. Le document graphique du SCoT de 2009 illustrant le tracé de la 1° DUP devenu caduque ne porte aucun élément de nature à contredire le PDU.

Le futur SCoT en cours de révision apportera en tant que de besoin les précisions et les améliorations relevant de la thématique transport et notamment concernant le projet TCSP.

Le PDU ne fait donc pas obstacle à l'application des orientations générales du SCoT PM approuvé en 2009. Par les actions n°1 et n°2, il vise à développer des lignes à haut niveau de service sur un ensemble de corridors identifiés, reliant les principaux émetteurs et générateurs de trafic sur le territoire, et qui reprennent notamment le tracé de la première ligne de TCSP cartographié dans le SCoT approuvé en 2009. Ces lignes à haut niveau de service auront une fréquence élevée, inférieur à 10 minutes, sur des tronçons en site propre pour assurer la fiabilité du service offert à l'usager.

➔ Projet non modifié

Point 6

Il est noté que le port de Toulon est le 2nd port français en nombre de passagers 2012 derrière le port de Calais. Or, le port de Toulon est leader sur les liaisons Corse-Continent mais n'est pas le second port français...

En effet, lorsque ne sont comptabilisées que les passagers des ferries et croisières, mais c'est sans compter les passagers qui empruntent les bateaux-bus du réseau Mistral. Dans ce cas, Toulon est bien le second port français en nombre de passagers 2012.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Points 7 à 10

- *p.17 : concernant la répartition des motifs de déplacements (camembert): la définition du motif « Sesame » est à préciser : le motif « Sesame » désigne « le motif à destination du déplacement, si ce motif n'est pas le domicile. Dans le cas contraire, le motif Sesame du déplacement est le motif à l'origine. Un déplacement depuis le lieu de travail vers le domicile est ainsi comptabilisé comme un déplacement travail ». Il serait par ailleurs utile de préciser si les données présentées concernent l'aire d'étude de l'EMD de 2008 (44 communes) ou le périmètre du ressort territorial de TPM.*

- *p.17 : l'évolution de la multi-motorisation des ménages présentée est à appréhender avec prudence car la statistique relative à la motorisation des ménages est corrélée à la taille des ménages.*

- *p.18-19 : il est noté que les lignes de bus qui offrent plus de 150 services par jour représentent 19 % des coûts or, le diagramme en bâton montre qu'elles représentent 25 % des coûts.*

- *p.23 : Le nombre de TER à destination des gares de La Crau et Hyères (13 TER/ j) n'est pas actualisé. Les travaux de modernisation de la ligne ferroviaire La Pauline Hyères réalisés entre septembre 2014 et juillet 2015 ont permis, à compter du 1er novembre 2015, de doubler la fréquence des TER et de multiplier par 3 le nombre de trains (23 AR contre 7 avant travaux).*

Ces remarques seront prises en compte. Pour autant, le nombre de trains sur l'axe La Pauline-Hyères n'est pas de 23 AR/J (objectif à terme) mais de 19 AR/J aujourd'hui.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Points 11 et 12

- *p.24 : Il est noté que le taux de remplissage des parkings automobiles des gares SNCF témoignent de l'engouement pour le train : il serait utile d'insérer au PDU des chiffres et de mesurer pour les parkings concernés la proportion de clientèle des trains.*

- *p.24 : le diagramme en bâton relatif au taux de suppression et au taux d'irrégularité des TER ne distingue pas les taux d'irrégularité des TER selon la durée des retards.*

Le taux de remplissage des parkings fera l'objet d'études dans le cadre des réflexions sur le stationnement.

➔ Projet non modifié

Points 13 et 14

- *p.27 : le paragraphe relatif à l'articulation des réseaux est à actualiser car la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République a notamment remplacé la notion de périmètre de transports urbains par celle de ressort territorial et transférée la compétence relative aux transports interurbains (y compris scolaire) à compter de 2017.*

- *p.29 : Le titre « un réseau viaire support de 59 % des déplacements » est à expliquer ou reformuler.*

➔ **Le document sera corrigé en conséquence.**

3.1.12.2 Evaluation environnementale

Volet transport (page 14 de l'avis)

Point 1

p. 28 : Le PDU fonde son calcul de diminution de GES et de consommation énergétique à l'horizon 2030 sur des objectifs régionaux définis dans le SRCAE (p. 219 et 220) sans s'assigner ses objectifs territorialités (cf site internet ORECA PACA, fiche SRCAE territorialisation TPM de décembre 2014, p.4).

Même remarques qu'au 3.1.1

➔ Projet non modifié

Point 2

p.71 : dans la liste des enjeux vis-à-vis du bruit, la prise en compte en ville de la localisation des « têtes de lignes des bus » devrait être intégrée aux réflexions menées lors de la restructuration du réseau de transports collectifs.

La prise en compte en ville de la localisation des « têtes de lignes des bus » sera intégrée aux réflexions menées lors de la restructuration du réseau de transports collectifs.

➔ Projet non modifié

Point 3 et point 4

- *p.75 : le nombre de 278 141 TEP/an est à remplacer par 275 182 TEP/an (voir remarque p.76).*
- *p.76 : le tableau 12 est à corriger car il comporte à tort deux fois la colonne « St Mandrier ».*

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Volet risques (pages 14-15 de l'avis)

Etat initial de l'environnement

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Enjeux (page 15 de l'avis)

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Incidences environnementales prévisibles liées à la mise en œuvre du PDU (page 16 de l'avis)

Le PDU a un impact négligeable sur le risque inondation, car la plupart des mesures proposées concernent des surfaces déjà imperméabilisées. Dans le cas de projets nouveaux qui viendraient consommer des espaces naturels, les études et les mesures hydrauliques compensatoires pour effacer l'impact du projet seront nécessairement réalisées de parts leurs caractères réglementaires.

➔ Projet non modifié

Annexe accessibilité (page 16 de l'avis)

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

3.2 Préfet de région

Avis réputé favorable

3.3 Autorité Environnementale

«Le projet de PDU Toulon Provence Méditerranée traduit une vision cohérente de l'amélioration des déplacements, en prise sur les enjeux majeurs du territoire. Il s'inscrit dans une démarche intéressante de développement durable, notamment pour ce qui concerne la promotion des modes de déplacements actifs (voies piétonnes et pistes cyclables) et le renforcement du réseau de transports en commun (objectifs 1 et 3 du PDU). L'évaluation environnementale globalement de qualité s'appuie sur une analyse exhaustive, réaliste et équilibrée, des effets du PDU sur l'environnement, couvrant tous les champs des enjeux concernés. »

2.3 Concertation, gouvernance (page 7)

Les modalités de concertations sont bien exposées pour ce qui concerne la mise en œuvre du PDU mais peu détaillées pour ce qui concerne son élaboration.

Le Code des Transports renvoie à une phase d'association avant l'arrêt du projet, et de consultation après. Le terme de concertation ne peut être abordé au sens du code de l'urbanisme cependant, la délibération n°15/06/110 fait état des modalités d'association et de consultation relatives à la révision du Plan de Déplacements Urbains 2015-2025 de TPM.

➔ Projet non modifié

4.1 Avis sur le contenu général du dossier, le caractère complet du rapport environnemental et le résumé non technique

Le projet de PDU Toulon Provence Méditerranée fait l'objet d'une évaluation environnementale globalement cohérence avec les dispositions de l'article R122-17 du Code de l'Environnement.

Le dossier transmis à l'Autorité Environnementale est clair, bien structuré et d'une lecture aisée. Il présente un degré de cohérence et d'unité satisfaisant. La cartographie produite est pertinente et de qualité.

Le résumé non technique reprend de façon claire et exhaustive l'ensemble des composantes du rapport de présentation. L'ajout de quelques cartes en faciliterait la lecture. Il devra faire l'objet des adaptations nécessaires afin de prendre en compte les observations figurant dans le présent avis de l'Autorité Environnementale.

4.2 Avis sur la présentation du plan et l'analyse de son articulation avec les autres plans et programmes concernés

Présentation du plan (page 9)

Toutefois, le PDU est peu précis sur les caractéristiques des 4 LHNS. Il serait également opportun de territorialiser les actions à caractère matériel (action 1-3-6-7-15-43-44-45) (page 9)

Les caractéristiques des LHNS sont précisées en page 9 du plan d'actions :

- une offre à haut niveau de service avec à minima un bus toutes les 10 minutes
- une amplitude de service élargie et une continuité renforcée afin de mieux répondre aux besoins des usagers tôt le matin jusqu'à tard le soir, voire la nuit, tant en semaine qu'en week-end et pendant les vacances scolaires (cf. action n°5)
- des mesures spécifiques pour garantir la fiabilité des parcours et rendre plus attractifs les temps de parcours (cf. action n°2) :
  - Des sites propres aménagés sur les linéaires qui seront identifiés dans le Schéma Directeur des Sites Propres
  - Des dispositifs garantissant la priorité des TC sur les autres modes de transport
- Un réseau connecté aux principaux parking-relais de l'agglomération qui pourront alors jouer pleinement leur rôle de parking de rabattement et aux pôles d'échanges TC en lien avec le réseau Varlib et le TER afin d'encourager les pratiques intermodales
- Une amélioration des services aux usagers et du confort des usagers : aménagements aux arrêts d'espaces d'attentes avec un mobilier urbain adapté, billettique automatique, dispositifs d'information voyageurs...

Les actions n°1-3-6 et 15 sont déjà territorialisées. Les actions n°7-43-44-45 ont permis d'identifier un besoin, et les réponses apportées dépendront des études associées.

➔ Projet non modifié

La présentation d'un schéma d'ensemble illustrant de façon synthétique l'organisation générale des déplacements (axes structurants, lignes de TC routier et ferré, points d'intermodalité,...) prévue par le PDU sur le territoire de TPM serait pertinente.

Un schéma d'ensemble illustrant de façon synthétique l'organisation des déplacements collectifs existent à la page 23 du plan d'action.

➔ Projet non modifié

Le planning général des actions du PDU pourrait être présenté de façon plus détaillé.

TPM a réalisé ce planning en deux phases (2015-2020 et 2020-2025) cohérent à la réglementation et à la vision collective des acteurs de la mobilité sur le territoire. Il permet de fixer un cap et de donner une lisibilité suffisante au stade de la planification territoriale.

➔ Projet non modifié

Articulation avec les autres plans et programmes (page 9)

L'autorité environnementale recommande de mieux rendre compte de la bonne articulation du PDU avec les plans et programmes mentionnés ci-dessus (PPA, SRCAE, SCoT, SAGE, SDAGE, SRCE, contrats de baie,...)

Le document présente la cohérence du PDU avec les documents cadres dits "opposables" au PDU à savoir le PPA, le SRCAE et le SCoT. Les autres documents mentionnés ne sont pas opposables. Ils ont été pris en compte dans la construction du projet PDU mais n'ont pas fait l'objet d'un paragraphe sur le niveau de cohérence du PDU avec ces documents. Une précision sera apportée en ce sens.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

4.3 Avis sur l'analyse de l'état initial, l'identification des enjeux environnementaux du territoire et des zones susceptibles d'être touchées (pages 10 et 11)

Les enjeux environnementaux concernés par le PDU de TPM sont présentés dans le rapport environnemental de façon claire et bien structurée par grandes thématiques : qualité de l'air, nuisances sonores, consommation énergétique, espaces naturels remarquables (dont réseau Natura 2000 et réseau de continuités écologiques), économies d'énergies et émission s de gaz à effet de serre, consommation d'espace, eaux souterraines et superficielles, patrimoine paysager, risques naturels et technologiques.

L'analyse de l'état initial est complétée par le diagnostic socio-économique, apportant des précisions utiles pour ce qui concerne l'organisation générale et le fonctionnement du territoire en matière notamment d'évolution démographique, d'activité économique, d'offre de transports en commun, de configuration du réseau viaire et de mobilité.

Ces documents sont illustrés par des documents graphique (cartes, schémas, ...) facilitant la compréhension des enjeux, dans l'ensemble convenablement territorialisés.

Il en résulte une vision synthétique et claire du contexte environnemental, fournissant les éléments de connaissances nécessaires pour caractériser les principales thématiques environnementales concernées par le projet PDU.

Le rapport environnemental met en évidence l'importance du transport routier, comme principal contributeur en termes de pollution de l'air (p.34) et de nuisances sonores (p.60). Il signale à ce titre le caractère sensible des deux pôles urbains majeurs du territoire (Aire toulonnaise et Hyères) particulièrement exposées aux nuisance potentielles issues du trafic routier, en termes de pollution de l'air, de bruit, de risques technologiques liés au transports de matières dangereuses, et d'insécurité routière.

Un récapitulatif des enjeux est présenté à l'issue de chaque rubrique environnementale examinée.

Toutefois, au regard du caractère attractif du territoire,..., l'enjeu important relatif à la lutte contre l'étalement urbain,..., aurait mérité d'être d'avantage souligné,...

Dans le rapport environnemental, l'enjeu de lutte contre l'étalement urbain a bien été identifié à la page 101. De plus, le plan d'actions propose une action (action n°42) concernant la cohérence urbanisme-transport afin d'encourager le développement urbain autour des axes biens desservis par les transports en commun. Enfin, un groupe de travail urbanisme-transport sera créé dans le cadre de la mise en œuvre du PDU.

➔ Projet non modifié

L'analyse de l'état initial de l'environnement n'aborde pas les problématiques de la préservation de la qualité des eaux marines, de l'érosion du trait de côte ou encore du risque de submersion marine....

Des éléments sur ces trois points pourront être apportés dans le document.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

D'une façon générale, le diagnostic de l'état initial bien développé sur le plan des grandes tendances et orientations, pourrait être davantage détaillé et territorialisé (à l'aide d'une cartographie à une échelle appropriée), en situation actuelle et prospective/future, pour ce qui concerne plusieurs rubriques importantes telles que la qualité de l'air, les nuisances sonores, les zones exposées au transport de matières dangereuses, les infrastructures routières, la mobilité et les conditions de circulation, le stationnement, les transports urbains, l'intermodalité, les modes de transports alternatifs.

L'état initial présente une analyse suffisamment détaillée de la qualité de l'air actuelle (p. 28 à 54 du rapport environnemental) avec des cartes à l'échelle de TPM et des secteurs les plus impactés (Toulon et la Seyne-sur-Mer). C'est également le cas pour les nuisances sonores (page 55 à 70 du rapport environnemental) qui présente les cartes suivantes : classement sonore des infrastructures de transport terrestre, carte stratégique de bruit à l'échelle de TPM et du centre-ville de Toulon, le plan d'exposition au bruit de l'aérodrome d'Hyères Le Palyvestre, la carte des points noirs de bruit...

Concernant les zones exposées aux transports de matières dangereuses, le rapport environnemental présente des cartes localisant les gazoducs, les voies ferrées mais ne peut pas apporter plus de précisions sur ces zones du fait de l'absence de données précises sur le sujet.

Pour les autres thématiques citées, celles-ci sont traitées dans le diagnostic et apportent suffisamment d'éléments de compréhension éclairant le contenu du projet de PDU.

Le PDU ne peut pas proposer d'analyse prospective sur ces thématiques car l'agglomération ne dispose pas encore des outils performants nécessaires à ce type de travail, qui se fera parallèlement à sa mise en œuvre.

➔ Projet non modifié

Le rapport environnemental ne comporte pas d'identification explicite des zones impactées de manière notable par la mise en œuvre du plan, prévue par le contenu réglementaire d'une évaluation environnementale.

L'ensemble des actions du PDU vise à une amélioration notable de l'environnement sur le territoire de TPM. La majorité des actions du PDU concerne des territoires déjà artificialisés (élargissement A57, LHNS, pôles de correspondances, pôles d'échanges multimodaux,...) ou présente un caractère neutre en raison de leur "caractère immatériel" (billettique, plans de mobilités,...). Ainsi, en l'état d'avancement des projets, les zones impactées de manière notable seront très faibles voire inexistantes.

Lorsque des actions sont susceptibles d'avoir un impact notable, cela a été précisé dans les points de vigilance-incidences négatives sur chaque thématique.

Exemples :

- p. 164 du rapport environnemental "l'augmentation de la fréquence de passage des TER peut entraîner une augmentation des nuisances sonores près de la voie ferrée"
- p. 171 du rapport environnemental "les objectifs stratégiques et les actions de l'orientation 2 proposent la création de nouvelles voiries (nouveaux franchissements routiers à l'ouest et à l'Est, contournements, échangeur d'Ollioules-Sanary, élargissement de l'A57,...) et la création de nouveaux parkings-relais (La Chaberte, Parc urbain d'Ollioules, Tamaris) qui entraineront une artificialisation des sols". Ces projets sont cartographiés dans le plan d'action du PDU et permettent donc d'identifier les zones impactées par le projet PDU.

➔ Projet non modifié

Une synthèse hiérarchisée des enjeux en fin de chapitre, complétée par une cartographie illustrant la sensibilité de l'aire d'étude par rapport à un nombre restreint et ciblé d'enjeux représentatifs de l'état initial de l'environnement serait appréciable.

Les enjeux ont été précisés dans l'EIE. Ils sont rappelés dans la partie sur les incidences environnementales du PDU ainsi que dans le résumé non technique du rapport environnemental. Ils ont déjà fait l'objet d'une hiérarchie puisque les thèmes abordés ont été classés en fonction de l'impact plus ou moins important qu'exercent les déplacements sur eux. Les enjeux pourront être précisés et mieux territorialisés. Une carte schématique de synthèse présentant les secteurs les plus problématiques en matière de qualité de l'air (Toulon, La Seyne, Hyères), les plus problématiques en matière de nuisances sonores (autoroutes et voie ferrée) et les secteurs naturels concernés par des zones de protections pourra être ajoutée au document.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

4.4. Avis sur la justification des choix au regard de l'environnement et les solutions de substitution envisagées (pages 11)

Mieux justifier, au regard des alternatives possibles, les modalités de renforcement des grandes liaisons routières

L'élargissement à 2x3 voies de la section autoroutière Est de l'agglomération (A57) a pour objectif de fluidifier la circulation régulièrement congestionnée dans un secteur urbain dense soumis à un fort trafic à la fois de transit et local, et dont les impacts pénalisent actuellement le fonctionnement du tunnel de manière ponctuelle, et d'améliorer la performance des transports en communs empruntant cette infrastructure. En effet le projet d'élargissement prévoit la création d'un couloir de Bus sur la bande d'arrêt d'urgence pour améliorer la vitesse de circulation des bus et des cars. Ce couloir devra avoir pour effet de rendre les temps de parcours TC compétitifs, renforcer la connexion entre les réseaux de transports publics avec la création de l'arrêt autoroutier et de la halte ferroviaire au niveau de Sainte Musse, et de favoriser le report modal.

La reconfiguration et la création d'échangeurs a pour objectif d'améliorer la qualité de la circulation dans des secteurs qui sont à la fois des accès à l'autoroute (actuellement complexe et pouvant présenter des dangers) et des franchissements support de trafic local. Il s'agit aussi de rendre possible des aménagements de sécurité pour ces usages locaux, notamment pour les modes actifs. La création de l'échangeur d'Ollioules/Sanary vise à diminuer l'engorgement de celui des Playes qui crée actuellement des remontées de files dangereuses sur l'autoroute (A50), et très en amont sur le réseau départemental, dans un secteur supportant un trafic important liées à l'attractivité des pôles urbains littoraux de Sanary et du secteur Ouest de Six-Fours.

La création du contournement de La Crau vise à diminuer le trafic de transit dans le centre-ville de la commune afin de développer les mesures complémentaires d'apaisement et d'incitation à l'usages des modes actifs pour les déplacements de proximité, et de diminuer les nuisances sonores et atmosphériques auxquelles les habitant du centre-ville peuvent être exposés. Il s'agit également de sécuriser le passage à niveau ferroviaire.

➔ Projet non modifié

4.5. Analyse des effets du plan sur l'environnement, évaluation des incidences sur Natura 2000 et analyse des mesures pour supprimer, réduire, et si possible compenser les impacts sur l'environnement

4.5.1. Considération d'ordre générale (page 11-12)

Recommande de conduire de manière plus fine action par action, tout au moins pour ce qui concerne les enjeux les plus importants, l'analyse des effets du PDU effectués en règle générale dans le rapport environnemental de façon globale au niveau de chacun des 15 objectifs stratégique du PDU

Le choix privilégié a été celui de faciliter la lecture en faisant figurer dans le tableau des incidences les intitulés des objectifs stratégiques. Néanmoins le texte détaille à chaque fois le contenu du tableau en exposant la teneur de ces incidences et les actions concernées.

➔ Projet non modifié

4.5.2. Qualité de l'air et ambiance sonore (page 12-13)

Le PDU pourrait analyser de façon plus détaillée les modalités de réalisation et d'exploitation de ces aménagements routiers de grande ampleur, dans une logique de recherche d'un compromis entre la prise en considération des impératifs techniques et économiques d'une part, et la préservation effective de l'environnement d'autre part.

L'analyse des incidences expose, lorsque des incidences négatives sont identifiées, les principes des mesures compensatoires qui devront être étudiés lors des études pré-opérationnelles. A titre d'exemple, les aménagements routiers de grandes ampleurs prévus dans le cadre du PDU concernent majoritairement des espaces déjà urbanisés, mais pour les projets qui provoqueront une artificialisation des espaces naturels ou agricoles, le principe d'économie sera recherché pour maximiser l'usage de l'espace (par exemple, parking en silos, largeur de voierie adaptée aux modes).

➔ Projet non modifié

Les modalités d'organisation du trafic de poids lourds dans la zone portuaire de Brégaillon

Les études et les scénarios possibles ne sont pas encore suffisamment avancés pour localiser les incidences potentielles.

➔ Projet non modifié

La déclinaison au niveau local des principaux pôles urbains du territoire, de l'organisation générale de la circulation, en lien avec les grands projets de travaux routiers et autoroutiers

La réorganisation des plans de circulations des principaux pôles urbains (Toulon, La Seyne, Hyères) fait l'objet dans la fiche action n°19 d'un certain nombre de précisions quant aux axes à requalifier mais ne peut pas dans le cadre du PDU viser l'exhaustivité et la finesse des plans de circulations finaux, qui seront élaborés par les communes.

➔ Projet non modifié

Les modalités d'approvisionnement des agglomérations nécessaires aux activités commerciales et artisanales

L'organisation du transport de marchandise en ville (fiche action n°24) expose un certain nombre de principes et d'objectifs

- « Harmoniser les règles d'accès aux différentes centralités à l'échelle de l'agglomération en travaillant notamment sur des horaires plus adaptés évitant autant que faire se peut les heures de pointes dans certains secteurs »
- « Repenser les livraisons dans les hyper-centres de Toulon, La Seyne-sur-Mer, Hyères et sur les îles d'or par une desserte en véhicule propre »
- « Poursuivre le déploiement d'aires de livraisons dans les centralités urbaines et économiques. Ces aires devront répondre à des spécificités techniques (longueur, dimension, signalétique...) et à des impératifs de localisation (proximité, densité...) »

Ils nécessitent des réflexions plus approfondies pour être territorialisées finement. Un groupe de travail est prévu pour justement mener cette réflexion.

➔ Projet non modifié

L'étude de mobilité précisant notamment l'état actuel et l'évolution du trafic routier à l'horizon du PDU

L'état actuel et l'évolution du trafic routier est évalué principalement avec les données de l'Enquête Ménages Déplacements et les comptages de trafic. Le modèle de trafic actuel utilisable à l'échelle de l'agglomération ne permet pas d'aboutir à un degré de précision et d'exhaustivité (prise en compte de l'ensemble des modes de transports) permettant une territorialisation fine des résultats.

➔ Projet non modifié

Il faut mieux préciser les sources de données, le mode de calcul et les hypothèses prises en compte dans la modélisation.

Même réponse qu'au 3.1.1 et 3.1.4

4.5.3. Volet énergétique (page 15-16)

Les normes de stationnement plafond et l'objectif quantitatif de réduction de place de stationnement sur voirie

La fixation de normes-plafonds de production de stationnement pour les autres constructions que les immeubles de bureaux n'est pas une obligation fixée par la loi. Le PDU laisse le soin aux communes de décider d'étendre l'usage de normes-plafonds lors de l'élaboration du PLU.

L'objectif quantitatif de réduction des places de stationnement sur voirie à l'horizon 2025 ne peut pas être fixé avant d'avoir réalisé un état zéro précis de l'offre en stationnement, ce qui est prévu dans le cadre de la mise en œuvre de l'observatoire du stationnement.

➔ Projet non modifié

Le PDU pourrait être plus précis sur l'aspect quantitatif de ces mesures et sur la desserte en mode collectif des secteurs en expansion sur l'agglomération TPM

La maîtrise de l'urbanisation et notamment de l'extension de l'enveloppe urbaine n'est pas la vocation du PDU mais celle du Schéma de Cohérence Territorial, auquel le PDU n'a pas vocation à se substituer. Cette compétence appartient aux SCOT (orientations) et au PLU (zonages).

Le groupe de travail « cohérence urbanisme/transport » prévu dans le dispositif de mise en œuvre du PDU pourra alimenter la réflexion mais il est trop tôt pour disposer d'éléments quantitatifs à ce sujet.

➔ Projet non modifié

Une attention particulière doit être portée sur les parcs relais qui ne doivent pas être conçus comme une opportunité d'intensification de l'usage de la voiture individuelle. Leur dimensionnement et leur implantation doivent démontrer une étroite cohérence avec les modalités d'encadrement de l'extension de l'urbanisation prévue par le SCoT

La localisation des parcs relais, et notamment en création, présentée dans la fiche action n°20 n'est pas basée sur des principes d'extension de l'enveloppe urbaine mais plutôt sur l'organisation future du système global de transports de l'agglomération (organisation du réseau de LHNS, armature des PEM, organisation du réseau autoroutier...).

➔ Projet non modifié

L'autorité environnementale recommande d'affirmer le niveau prescriptif du PDU à destination des PLU, notamment sur les points subdivisés (organisation du stationnement et densification du bâti en lien avec les secteurs de bonne desserte par les transports en commun).

Le caractère prescriptif en matière de densification du bâti est davantage la vocation du Schéma de Cohérence Territorial. En matière d'organisation du stationnement, le choix a été fait d'exposer les grands principes qui pourront être retranscrit dans les PLU, en laissant le soin aux communes d'adapter le niveau de prescriptivité en fonction du contexte et des enjeux locaux.

➔ Projet non modifié

4.5.5. Espaces naturels, biodiversités et paysages (page 17-18)

Espaces naturels

La démarche proposée dans le dossier, en ce qui concerne les projets d'infrastructures, consistant à reporter l'estimation des effets du PDU sur les études d'impact des projets concernées est peu conforme au principe d'évaluation stratégique des plans et programmes.

Comme le relève l'autorité environnementale, « le PDU est un document de cadrage ayant vocation à proposer des principes généraux à respecter » et ce sont ces principes généraux qui figurent dans les paragraphes « Mesures d'atténuation envisagées ». Le niveau de détail évoqué (« présentation des variantes possibles, réalisation de pré-diagnostics naturalistes préalables [...] ») ne correspond~~ance~~ pas au niveau de réflexion stratégique qui préside l'élaboration d'un PDU. ~~et~~ C'est la raison pour laquelle il est mentionné que l'étude d'impact est la phase pré opérationnelle privilégiée pour approfondir le niveau de connaissance environnementale locale relatif à chaque projet en particulier.

➔ Projet non modifié

Sur un plan plus particulier, le tracé de la voie de contournement de La Crau pourrait faire l'objet d'un descriptif plus détaillé et d'une localisation plus précise sur les documents graphiques

Le contournement de La Crau prévu dans la fiche action n°18 ne comporte en réalité une création de voirie que sur une portion minoritaire, en bordure de l'enveloppe urbaine (section nord). La majorité du tracé (section sud) correspond à une requalification de voirie, diminuant ainsi significativement l'impact de l'aménagement de cette infrastructure par rapport à la manière dont elle apparaît sur la carte..

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Etude d'incidences Natura 2000

Cette évaluation sommaire ne peut tenir lieu d'étude d'incidences Natura 2000 prévue par la réglementation en vigueur. L'étude réalisée ne présente pas de plan de situation permettant d'apprécier le positionnement des secteurs de projet du PDU par rapport aux sites Natura 2000

L'état initial de l'environnement présente une analyse détaillée des 8 sites Natura 2000 que compte le territoire de TPM (p.90) et une cartographie permet de localiser ces sites (p.95).

Une cartographie superposant les grands secteurs de projets ainsi que les sites Natura 2000 sera ajoutée à l'évaluation environnementale afin de mettre en évidence qu'aucun d'entre eux n'est impacté, conformément à l'article R.414-23 du code de l'environnement stipulant que le dossier comprend :

1° Une présentation simplifiée du document de planification, ou une description du programme, du projet, de la manifestation ou de l'intervention, accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets ; lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni ;

2° Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 [...].

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Espèces protégées :

La réalisation à titre préventif de pré-diagnostics en vue de caractériser la sensibilité écologique des principaux secteurs de projet du PDU constituerait un élément important de faisabilité et de sécurisation juridique des aménagements concernés

Les projets de création d'infrastructure majeurs mentionnés dans le PDU, de par leur localisation, ne portent a priori atteinte à aucun espace naturel à statut. Cette absence d'impact doit naturellement être confirmée par une étude d'impact qui est l'étape privilégiée pour étayer la faisabilité et la sécurisation juridique des aménagements concernés, et à laquelle le niveau d'écriture stratégique du PDU ne peut pas se substituer.

➔ Projet non modifié

Continuités écologiques :

Les incidences du projet de PDU analysées de façon sommaire, notamment celles liées à la réalisation d'ouvrages linéaires ne sont pas croisées avec la trame vert et bleue...

Des éléments seront apportés sur la trame verte et bleue.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Paysages

L'analyse des incidences ne précise pas la compatibilité du projet de PDU avec les dispositions de la loi littoral

Des éléments seront apportés sur la loi littoral.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

4.6. Analyse du dispositif de suivi (page 19)

L'autorité environnementale recommande de préciser la liste des indicateurs, notamment environnementaux, permettant comme le demande la réglementation d'identifier à un stade précoce les impacts négatifs imprévus.

La liste des indicateurs environnementaux permettant d'identifier les impacts négatifs imprévus de la mise en œuvre du programme sont exposés à la fin de chaque section thématique de la partie « analyse des incidences » et regroupés p.193 dans le résumé non-technique de l'évaluation environnementale.

➔ Projet non modifié

3.4 Préfet Maritime

Demandes de modifications

3.4.1 Résume non technique

Paragraphe 4.1 :

Le projet PDU mentionne que le réseau de lignes maritimes profite d'un « site propre naturel ». Cette mention doit être supprimée pour les deux raisons suivantes. D'une part il n'existe pas de couloirs de navigation réservés exclusivement aux navettes maritimes pouvant être assimilés à des « sites propres ». D'autre part, une grande partie de la navigation des navettes maritimes se fait sur le plan d'eau du port militaire de Toulon, lequel ne peut en aucune façon être considéré comme un site « naturel ».

Il s'agit là de la dénomination consacrée par les services de l'Etat, dans le 2ème appel à projet sur les transports en communs en sites propres. En aucune manière l'exploitation de réseau de bateaux-bus ne pourra contraindre le fonctionnement du domaine maritime militaire.

➔ Projet non modifié

Ajouter : « Pour mémoire la navigation sur le plan d'eau militaire de la petite rade est soumise à un règlement d'usage pris par le commandant d'arrondissement maritime de Toulon et s'appliquant aux navettes civiles comme à l'ensemble des usagers ».

Cette précision sera apportée dans le diagnostic, le résumé non technique étant là pour couvrir la majeure partie du contenu du PDU, dans un esprit synthétique et appropriable par le plus grand nombre.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Le schéma page 14 représentant les « lignes essentielles » fait apparaître deux embarcadères situés dans des sites militaires à l'accès contrôlé (base navale de Toulon et darse nord du Pôle école Méditerranée à Saint-Mandrier). Il est nécessaire de représenter ces deux embarcadères avec un code couleur distinct et préciser dans la légende du schéma « Dessertes d'installations militaires, réservées aux personnes autorisées par la défense ». Dessertes activées ou désactivées en fonction de la situation sécuritaire.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Ce même schéma fait apparaitre des projets de nouvelles dessertes de navette maritime. Ajouter les deux précisions suivantes à l'action n°3 :

- *« la création d'une nouvelle desserte sur le môle de Brégaillon devra se faire en dehors du périmètre de la zone d'effets pyrotechniques (Z5) de la pyrotechnie de Toulon, compte tenu de l'exigence réglementaire de limitation du nombre de personnes situées dans ce périmètre » ;*
- *« la nouvelle desserte sur la corniche de Bois Sacré serait située sur le plan d'eau du port militaire de Toulon. Ce projet devra donc être analysé par la Défense dans la perspective de la délivrance d'une autorisation préalable »*

Ces exigences devront de toute façon être respectées dans les études et projets à venir.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Paragraphe 4.3 :

Le schéma page 18 représentant le « réseau cyclable » fait apparaître un projet de liaison cyclable reliant le port de Pin Rolland et l'anse du Creux-Saint-Georges à Saint-Mandrier. Je rappelle que cette liaison ne devra pas traverser le site militaire du Lazaret et demande que l'action n°26 du PDU soit complétée pour préciser que « Les liaisons cyclables à promouvoir devront utiliser des terrains adaptés à ce genre d'équipements de voirie et notamment ne pas traverser des sites militaires à accès contrôlé ».

Nous ne sommes pas ici à ce niveau de détail. Cette liaison reste néanmoins nécessaire et ce projet devra prendre en compte toutes les remarques exprimées.

➔ Projet non modifié

3.4.2 Diagnostic

Le schéma page 21 représentant le « réseau maritime Mistral » fait apparaître un embarcadère situé dans un site militaire à accès contrôlé (darse nord du Pôle école Méditerranée à Saint-Mandrier). Dans la légende de ce schéma il est nécessaire de remplacer la mention « desserte pôle d'activités modes actifs » par « desserte d'installations militaires, réservée aux personnes autorisées par la défense ».

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

3.4.3 Orientations et plan d'actions

Action n°3, page 14 :

Le projet PDU mentionne que le réseau de lignes maritimes profite d'un « site propre naturel ». Cette mention doit être supprimée pour les deux raisons suivantes. D'une part il n'existe pas de couloirs de navigation réservés exclusivement aux navettes maritimes pouvant être assimilés à des « sites propres ». D'autre part, une grande partie de la navigation des navettes maritimes se fait sur le plan d'eau du port militaire de Toulon, lequel ne peut en aucune façon être considéré comme un site « naturel ».

Même réponse qu'au 3.4.1

Ajouter : « Pour mémoire la navigation sur le plan d'eau militaire de la petite rade est soumise à un règlement d'usage pris par le commandant d'arrondissement maritime de Toulon et s'appliquant aux navettes civiles comme à l'ensemble des usagers ».

Cette précision sera portée au diagnostic.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Schémas des pages 11, 13, 14 :

*Deux embarcadères situés dans des sites militaires à l'accès contrôlé (base navale de Toulon et darse nord du Pôle école Méditerranée à Saint-Mandrier). Il est nécessaire de représenter ces deux embarcadères avec un code couleur distinct et préciser dans la légende du schéma « Dessertes d'installations militaires, réservées aux personnes autorisées par la défense ». Dessertes activées ou désactivées en fonction de la situation sécuritaire.**

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Ces mêmes schémas font apparaitre des projets de nouvelles dessertes de navette maritime. Ajouter les deux précisions suivantes à l'action n°3 :

- *« la création d'une nouvelle desserte sur le môle de Brégaillon devra se faire en dehors du périmètre de la zone d'effets pyrotechniques (Z5) de la pyrotechnie de Toulon, compte tenu de l'exigence réglementaire de limitation du nombre de personnes situées dans ce périmètre » ;*
- *« la nouvelle desserte sur la corniche de Bois Sacré serait située sur le plan d'eau du port militaire de Toulon. Ce projet devra donc être analysé par la Défense dans la perspective de la délivrance d'une autorisation préalable »*

Ces exigences devront de toute façon être respectées dans les études et projets à venir.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Action n°9 :

Ajouter la précision suivante : « La compatibilité entre la création d'une 3e voie ferrée supplémentaire entre la Seyne et La Pauline et la préservation de la qualité du captage eau potable de Rodheillac devra être étudiée »

Ceci sera étudié dans les études et projets à venir concernant la 3ème voie ferroviaire et la LNPCA, mais ne se situe pas au niveau du PDU.

➔ Projet non modifié

Action n°25 :

Ajouter la précision suivante : « Les aménagements destinés à améliorer l'accueil des poids lourds à Brégaillon devront être compatibles avec l'exigence réglementaire de limitation du nombre de personnes situées dans le périmètre de la zone d'effets pyrotechnique (Z5) de la pyrotechnie de Toulon ».

Ces exigences devront de toute façon être respectées dans les études et projets à venir.

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

Action n°26 :

Le schéma p.62 représentant le « réseau cyclable » fait apparaître un projet de liaison cyclable reliant le port de Pin Rolland et l'anse du Creux-Saint-Georges à Saint-Mandrier. Je rappelle que cette liaison ne devra pas traverser le site militaire du Lazaret et demande que l'action n°26 du PDU soit complétée pour préciser que « Les liaisons cyclables à promouvoir devront utiliser des terrains adaptés à ce genre d'équipements de voirie et notamment ne pas traverser des sites militaires à accès contrôlé ».

Nous ne sommes pas ici à ce niveau de détail. Cette liaison reste néanmoins nécessaire et ce projet devra prendre en compte toutes les remarques exprimées.

➔ Projet non modifié

3.4.4 Evaluation environnementale

Les données concernant les risques industriels d'origine militaire présentées dans ce projet sont erronées. Modifier le texte pour prendre en compte les données suivantes :

- *La base navale de Toulon comprend 71 ICPE, dont 12 soumises à autorisation (dont 1 SEVESO seuil bas).*
- *Le site principal de la pyrotechnie comprend 26 ICPE dont 20 soumises à autorisation (dont 1 SEVESO seuil bas).*
- *Le site de la pyrotechnie de Tourris comprend 6 ICPE dont 5 soumises à autorisation (dont 1 SEVESO seuil bas).*

➔ **Le document sera corrigé en conséquence**

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
A083-248300543-20140619-84597-DE-1-1_0
Date de validation par la préfecture : mardi 1 juillet 2014
Date d'affichage : 24/06/2014

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS COMMUNAUTAIRES DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TOULON PROVENCE MEDITERRANEE

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU jeudi 19 juin 2014

NOMBRE DE MEMBRES
81

Afférents au conseil Communautaire	En exercice	Qui ont pris part à la délibération
66	81	79

OBJET DE LA DELIBERATION

N° 14/06/107

REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION TOULON PROVENCE MEDITERRANEE 2015-2025

Le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE régulièrement convoqué, a été assemblé sous la présidence de **Hubert FALCO.**

CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES:

ETAIENT PRESENTS :

M. Thierry ALBERTINI, M. Robert ALFONSI, Madame Dominique ANDREOTTI, Madame Edith AUDIBERT, M. Christian BARLO, M. Robert BENEVENTI, Madame Nicole BERNARDINI, Madame Véronique BERNARDINI, Monsieur Frédéric BOCCALETTI, Madame Marie-Christine BOUCHEZ, Mme Isabelle BOURGEOIS, Mme Béatrice BROTONS, M. François CARRASSAN, Madame Fabiola CASAGRANDE, M. Robert CAVANNA, M. Amaury CHARRETON, M. Yannick CHENEVARD, Monsieur Anthony CIVETTINI, M. Jacques COUTURE, M. Michel DALMAS, Monsieur Marc DESGORCES, M. Jean-Guy DI GIORGIO, M. Jean-Pierre EMERIC, M. Hubert FALCO, Mme Florence FEUNTEUN, M. Alain FUMAZ, Madame Amandine FUMEX, Mme Vanessa GERBY-GEBELLIN, Mme Marcelle GHERARDI, M. Jean-Pierre GIRAN, M. Marc GIRAUD, Monsieur Damien GUTTIEREZ, M. Jean-Pierre HASLIN, Mme Christiane HUMMEL, M. Laurent JEROME, Madame Cécile JOURDA, Monsieur Michel LANDOLFINI, Madame Laure LAVALETTE, Madame Danièle LE GAC, Mme Raphaëlle LEGUEN, Mme Geneviève LEVY, Madame Mohamed MAHALI, Mme Sylvie MAHIEU, Madame Béatrice MANZANARES, Monsieur Edwige MARINO, Madame Josette MASSI, M. Anne-Marie METAL, Mme Valérie MONDONE, Monsieur Christophe MORENO, M. Ange MUSSO, Mme Christine PAGANI-BEZY, Madame Audrey PASQUALI-CERNY, M. Jacques POLITI, Mme Chantal PORTUESE, Madame Denise REVERDITO, Madame Valérie RIALLAND, Madame Anne-Marie RINALDI, M. Francis ROUX, M. Philippe SANS, M. Christian SIMON, M. Hervé STASSINOS, Madame Karine TROPINI, M. Léopold TROUILLAS, M. Gilles VINCENT, M. Marc VUILLEMOT, Monsieur Jean-Yves WAQUET

ABSENTS REMPLACES (suppléance) :

ABSENTS REPRESENTES (procuration) :

M. Claude ASTORE représenté(e) par Mme Raphaëlle LEGUEN, Mme Hélène AUDIBERT représenté(e) par M. Laurent JEROME, Mme Martine BERARD représenté(e) par Madame Dominique ANDREOTTI, Madame Nathalie BICAIS représenté(e) par M. Jacques COUTURE, M. Michel BONNUS représenté(e) par Mme Valérie MONDONE, Monsieur Jean-Pierre COLIN représenté(e) par Madame Valérie RIALLAND, Mme Caroline DEPALLENS représenté(e) par Mme Christine PAGANI-BEZY, M. Guy MARGUERITTE représenté(e) par Mme Sylvie MAHIEU, M. Jean-Louis MASSON représenté(e) par M. Jean-Pierre HASLIN, M. Jérôme NAVARRO représenté(e) par Mme Marcelle GHERARDI, Monsieur Yann TAINGUY représenté(e) par M. Jean-Guy DI GIORGIO, M. Jean-Sébastien VIALATTE représenté(e) par Madame Fabiola CASAGRANDE, Monsieur Jérémy VIDAL représenté(e) par Mme Béatrice BROTONS

ABSENTS NON REPRESENTES NON REMPLACES :

Madame Annick DUCARRE, Madame Reine PEUGEOT

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE ENQUETEUR
T.A. TOULON

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
A083-248300543-20140619-84597-DE-1-1_0
Date de validation par la préfecture : mardi 1 juillet 2014
Date d'affichage : 24/06/2014

Séance Publique du 19 juin 2014

N° D'ORDRE : 14/06/107

OBJET : EVALUATION ET MISE EN REVISION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION TOULON PROVENCE MEDITERRANEE.

M. Le Président expose :

Mes chers collègues,

En vertu des dispositions de l'article L1214-2 du Code des Transports, TPM, en sa qualité d'autorité organisatrice de transports urbains, doit élaborer un Plan de Déplacements Urbains (PDU).
Ce document a pour objet de déterminer les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus.

Le Plan de Déplacements Urbains de Toulon Provence Méditerranée actuellement en vigueur a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire, le 4 juillet 2006.
Ce PDU a été initialement établi pour 10 ans, pour la période 2005-2015.

Depuis, le contexte législatif a évolué. En particulier, la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle II » impose aux collectivités d'intégrer davantage les objectifs du développement durable dans leurs politiques sectorielles.

Par ailleurs, sur le territoire communautaire, nombre d'évènements sont intervenus modifiant sensiblement le contexte dans lequel le PDU avait été élaboré :

- L'intégration au sein de TPM en 2009 de la commune de La Crau ayant pour conséquence d'élargir le périmètre des transports urbains (PTU) ;
- L'engagement par d'autres collectivités ou entités publiques de programmes importants en matière d'organisation des déplacements, dont les incidences sur le territoire communautaire seront significatives : notamment l'ouverture du second tube de la traversée souterraine de Toulon et le programme régional de cadencement des services ferroviaires de Transport Express Régional (TER) entre Toulon et Hyères.
- L'adoption en 2009 du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'aire Toulonnaise et sa mise en révision avec lequel le PDU doit être compatible.

Une évaluation du PDU en cours est obligatoirement prévue.

Celle-ci permettra de fournir un bilan des actions engagées dans ce cadre, mais aussi de préciser et mesurer toutes les évolutions induites par les différentes réalisations et les effets des nouvelles dispositions législatives et règlementaires.
L'évaluation d'une politique publique, comme celle des transports, doit être considérée comme un temps de réflexion stratégique sur à la fois le contenu et la méthode de mise en œuvre des actions du PDU communautaire.
Elle fait appel à des mesures quantitatives pour en évaluer l'efficacité ou l'efficience, mais également à des mesures qualitatives pour en évaluer la pertinence.
L'objectif de cette démarche d'évaluation consiste à apprécier l'impact de la politique publique en matière de mobilité au regard des attentes des différents acteurs et à établir la correspondance entre les axes stratégiques prioritaires et les actions menées.
Elle permettra enfin de faire émerger les éléments de pré-diagnostic du nouveau PDU.

Concomitamment au lancement de l'évaluation, qui apportera des éléments de pré-diagnostic, il apparaît nécessaire d'engager la révision du PDU communautaire avant son terme originel de 2015, tant les évolutions constatées ou attendues paraissent importantes.
Il paraît donc opportun, afin de maintenir, voire renforcer, la dynamique actuelle en faveur d'une organisation différente des déplacements, de doter la Communauté d'Agglomération d'un document de planification en cohérence avec les autres politiques sectorielles communautaires, qui témoigne d'une ambition en matière de transport public et qui s'inscrit dans les orientations nationales, régionales et locales en faveur d'un développement durable, maîtrisé et responsable du territoire métropolitain.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE

VU le Code des Transports,

VU la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie qui a rendu obligatoire l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants,

VU la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité, et ses articles 113 et 123 définissant l'obligation d'établir un compte déplacement et la mise en place d'un conseil en mobilité,

VU le décret n° 2005-613 du 27 mai 2005 pris pour l'application de l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement,

VU la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées dite Loi « PH » qui précise les nouveaux dispositifs pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et les Personnes à Besoins Spécifiques (PBS),

VU la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,

VU l'avis (favorable) de la Commission Transports et Déplacements du 28 mai 2014,

Et après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1

D'ADOPTER l'exposé qui précède.

ARTICLE 2

D'APPROUVER l'engagement de l'évaluation du Plan de Déplacements Urbains de Toulon Provence Méditerranée.

ARTICLE 3

D'APPROUVER l'engagement de la révision du Plan de Déplacements Urbains.

ARTICLE 4

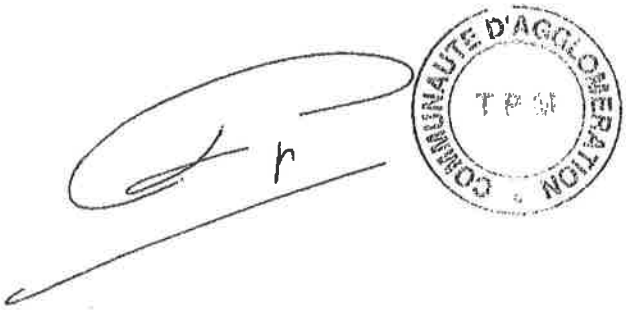
D'AUTORISER Monsieur le Président à prendre les actes nécessaires.

Ainsi fait et délibéré les jours, ou mois et ans que dessus.
Pour extrait certifié conforme au registre.

Fait à TOULON, le 19 juin 2014

Hubert FALCO

Président de la Communauté
d'Agglomération
Toulon Provence Méditerranée
Ancien Ministre



- Copie -

POUR :	79
CONTRE :	0
ABSTENTION :	0

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20160212-lmc1103983A-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : lundi 22 février 2016
Date d'affichage : 18/02/2016

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU vendredi 12 février 2016

NOMBRE D'ELUS COMMUNAUTAIRES EN EXERCICE : 81

QUORUM : 41

PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
59	22	0

OBJET DE LA DELIBERATION

N° 16/02/1

RESULTATS DE L'EXECUTION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TOULON PROVENCE MEDITERRANEE POUR LA PERIODE 2005-2015

Le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE convoqué le vendredi 12 février 2016, a été assemblé sous la présidence de Monsieur Hubert FALCO.

Secrétaire de Séance : Madame Audrey PASQUALI-CERNY

PRESENTS :

M. Thierry ALBERTINI, M. Claude ASTORE, Mme Hélène AUDIBERT, M. Christian BARLO, M. Robert BENEVENTI, Madame Nicole BERNARDINI, Monsieur Frédéric BOCCALETTI, Madame Marie-Christine BOUCHEZ, Mme Isabelle BOURGEOIS, Mme Béatrice BROTONS, M. François CARRASSAN, Madame Fabiola CASAGRANDE, M. Robert CAVANNA, M. Amaury CHARRETON, M. Yannick CHENEVARD, M. Jacques COUTURE, M. Michel DALMAS, Mme Caroline DEPALLENS, Madame Annick DUCARRE, M. Hubert FALCO, Mme Florence FEUNTEUN, Madame Amandine FUMEX, Mme Vanessa GERBY-GEBELLIN, Mme Marcelle GHERARDI, M. Jean-Pierre GIRAN, M. Marc GIRAUD, Monsieur Damien GUTTIEREZ, Mme Christiane HUMMEL, M. Laurent JEROME, Madame Cécile JOURDA, Monsieur Michel LANDOLFINI, Madame Laure LAVALETTE, Mme Geneviève LEVY, Monsieur Mohamed MAHALI, Madame Béatrice MANZANARES, Madame Edwige MARINO, M. Jean-Louis MASSON, M. Anne-Marie METAL, Mme Valérie MONDONE, Monsieur Christophe MORENO, M. Ange MUSSO, M. Jérôme NAVARRO, Mme Christine PAGANI-BEZY, Madame Audrey PASQUALI-CERNY, Madame Reine PEUGEOT, Mme Chantal PORTUESE, Monsieur Guy REBEC, Madame Denise REVERDITO, Madame Anne-Marie RINALDI, M. Francis ROUX, M. Philippe SANS, M. Christian SIMON, M. Hervé STASSINOS, Madame Karine TROPINI, M. Léopold TROUILLAS, M. Jean-Sébastien VIALATTE, M. Gilles VINCENT, M. Marc VUILLEMOT, Monsieur Jean-Yves WAQUET

REPRESENTES :

Madame Dominique ANDREOTTI représenté(e) par Mme Geneviève LEVY, Madame Edith AUDIBERT représenté(e) par Mme Chantal PORTUESE, Mme Martine BERARD représenté(e) par Monsieur Michel LANDOLFINI, Madame Véronique BERNARDINI représenté(e) par M. Francis ROUX, Madame Nathalie BICAIS représenté(e) par Madame Audrey PASQUALI-CERNY, M. Michel BONNUS représenté(e) par Mme Marcelle GHERARDI, Monsieur Anthony CIVETTINI représenté(e) par M. Christian BARLO, Monsieur Jean-Pierre COLIN représenté(e) par M. Gilles VINCENT, Monsieur Marc DESGORCES représenté(e) par Monsieur Damien GUTTIEREZ, M. Jean-Guy DI GIORGIO représenté(e) par Mme Hélène AUDIBERT, M. Jean-Pierre EMERIC représenté(e) par M. Anne-Marie METAL, M. Alain FUMAZ représenté(e) par Madame Annick DUCARRE, M. Jean-Pierre HASLIN représenté(e) par Madame Anne-Marie RINALDI, Madame Danièle LE GAC représenté(e) par Monsieur Jean-Yves WAQUET, Mme Raphaëlle LEGUEN représenté(e) par M. Marc VUILLEMOT, Mme Sylvie MAHIEU représenté(e) par Madame Fabiola CASAGRANDE, M. Guy MARGUERITTE représenté(e) par Mme Béatrice BROTONS, Madame Josette MASSI représenté(e) par M. Léopold TROUILLAS, M. Jacques POLITI représenté(e) par Madame Karine TROPINI, Madame Valérie RIALLAND représenté(e) par M. Hervé STASSINOS, Monsieur Yann TAINGUY représenté(e) par M. Philippe SANS, Monsieur Jérémy VIDAL représenté(e) par Monsieur Christophe MORENO

ABSENTS :

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE ENQUETEUR
T.A. TOULON

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20160212-lmc1103983A-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : lundi 22 février 2016
Date d'affichage : 18/02/2016

Séance Publique du 12 février 2016

N° D'ORDRE : 16/02/1

OBJET : RESULTATS DE L'EXECUTION DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TOULON PROVENCE MEDITERRANEE POUR LA PERIODE 2005-2015

M. Le Président expose :

Mes chers collègues,

Par délibération du Conseil Communautaire n°14/06/107 en date du 19 juin 2014, la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée s'est engagée dans la révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Ces travaux doivent nous conduire à l'approbation d'un nouveau plan de déplacements urbains, qui décrira et programmera l'organisation de la mobilité sur le territoire pour la décennie à venir.

Cette révision doit se construire en commençant par évaluer finement les conditions de mobilités actuelles sur le territoire, en réalisant le bilan des 10 années passées pour construire un nouveau projet basé sur une connaissance solide en la matière.

Je tenais à cette occasion à vous rappeler les 5 priorités du document que nous avions approuvé, le 04 juillet 2006, par délibération 06/07/21/91.

1. Des transports en commun efficaces et attractifs
2. Une gestion hiérarchisée du stationnement
3. Une qualité de ville retrouvée pour les modes doux
4. Des aménagements pour la voiture, en harmonie avec les autres modes
5. De nouvelles règles pour le transport et les livraisons

Ces priorités ont été déclinées en plusieurs actions, dont l'état d'avancement est présenté aujourd'hui, au travers de deux documents annexés à la présente délibération :

- Une synthèse non technique de l'évaluation, où les principales tendances et les chiffres clefs de la mobilité sont exposés
- Un bilan complet du PDU 2005-2015.

L'analyse des résultats témoigne d'un niveau d'exécution élevé des priorités portées par notre PDU 2005-2015.

Les 5 priorités regroupaient plus de 120 actions, dont plus de 80% ont aujourd'hui été livrées, sont en cours de mise en œuvre, ou en préparation.

Plus de 90% des investissements initialement prévus ont été réalisés sur ces 10 années passées, soit près d'1 milliard d'euros.

Après avoir entendu le rapport du Président,

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

VU le Code Général des Collectivité Territoriales,

VU le code des transports et notamment ses articles L 1214-1 et suivants,

VU le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-3 et suivants et L. 141-1,

VU la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI),

VU la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie qui a rendu obligatoire l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants,

VU la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU),

VU la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,

VU la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,

VU la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles,

VU la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République,

VU la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte,

VU le décret n° 2005-613 du 27 mai 2005 pris pour l'application de l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement,

VU l'article 5 des statuts de la Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée,

VU la délibération N° 14/06/107 en date du 19 juin 2014 relative à la révision du Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE 2015-2025,

VU l'avis de la Commission Transports et Déplacements en date du 28 janvier 2016,

VU le bilan 2005-2015 du PDU,

Et après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1

D'APPROUVER l'exposé précédent.

ARTICLE 2

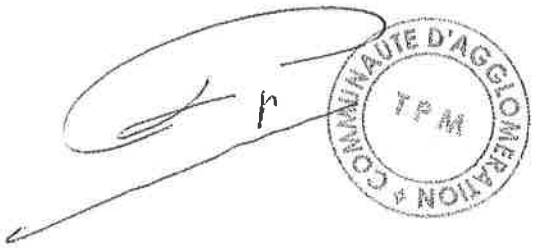
D'APPROUVER le bilan du PDU 2005-2015.

Ainsi fait et délibéré les jours, ou mois et ans que dessus.
Pour extrait certifié conforme au registre.

Fait à TOULON, le 12 février 2016

Hubert FALCO

Président de la Communauté
d'Agglomération
Toulon Provence Méditerranée
Ancien Ministre



POUR : 70

CONTRE : 7
Monsieur Frédéric BOCCALETTI, Monsieur Marc DESGORCES, Monsieur Damien GUTTIEREZ, Madame Laure LAVALETTE, Madame Danièle LE GAC, Monsieur Guy REBEC, Monsieur Jean-Yves WAQUET

ABSTENTION : 4
M. Christian BARLO, Monsieur Anthony CIVETTINI, Madame Cécile JOURDA, Madame Denise REVERDITO

Edito

Chaque jour, nos déplacements dessinent le fonctionnement de l'agglomération toulonnaise.

Après plus de 10 ans d'une politique volontariste en matière de mobilité urbaine, nos déplacements sont aujourd'hui au centre de nouveaux enjeux.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2005-2015, adopté en 2006, a encadré de nombreuses actions menées par l'ensemble des acteurs de la mobilité sur notre territoire. L'objectif était alors d'offrir de meilleures conditions de vie grâce à un rééquilibrage des pratiques de déplacements au profit des transports en commun et des modes de déplacements alternatifs et une optimisation du partage de la voirie.

Le Plan de Déplacements Urbains est un document stratégique pour le développement de l'agglomération. Il fixe les objectifs à poursuivre par la politique publique en matière de déplacements de personnes et de marchandises. Il définit les actions à mettre en œuvre par les collectivités pour répondre au défi de la mobilité urbaine durable.

Depuis 2005, notre agglomération a fortement évolué. Elle s'est agrandie et a accueilli de nouveaux habitants et de nouveaux emplois. Avec la mise en œuvre du PDU, les services de transports ont été modernisés et ont accompagné les nouvelles pratiques de mobilité.

Pour accompagner cette dynamique et anticiper les réponses les plus adaptées à cette mobilité, la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée et l'ensemble des acteurs du territoire qui contribue, de près ou de loin à l'amélioration de notre mobilité du quotidien engagent l'élaboration d'un nouveau PDU.

Cette nouvelle stratégie s'appuiera sur une démarche partenariale qui tire profit des enseignements de l'expérience passée.
La première étape de cette démarche est de partager le bilan de la mise en œuvre du PDU 2005-2015, objet du présent document.

Le Plan de Déplacements Urbains de 2005

Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?

L'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est obligatoire dans les grandes agglomérations depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996. Il fait partie des outils dont disposent les collectivités pour lutter contre la pollution locale. Au-delà de cette thématique, il aborde plus globalement tous les enjeux relatifs aux déplacements des personnes et des marchandises dans une agglomération. Le PDU est porté par son autorité organisatrice de la mobilité, Toulon Provence Méditerranée avec le concours de l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire : les communes de notre agglomération, le département du Var, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'Etat, participent à son élaboration et sa mise en œuvre.

Les enjeux du PDU 2005-2015

Le 4 juillet 2006, le PDU de l'agglomération toulonnaise a été approuvé par arrêté préfectoral. Il portait les 5 objectifs ou priorités stratégiques suivants :

- **Des transports en commun efficaces et attractifs**, avec une offre TC renforcée à l'échelle communautaire et un véritable schéma ferroviaire d'agglomération ;
- **Une gestion hiérarchisée du stationnement**, avec une politique et une réglementation du stationnement communautaire au service du report modal ;
- **Une qualité de ville retrouvée pour les modes doux**, afin de redonner à ces modes de déplacements la place qu'ils méritent ;
- **Des aménagements pour la voiture en harmonie avec les autres modes,** avec la hiérarchisation du réseau routier et autoroutier autour du 2ème tube de traversée souterraine de Toulon et un schéma de voirie orienté vers le délestage et la sécurisation des centres-villes ;
- **Des règles nouvelles pour les livraisons**, avec une autre gestion du transport de marchandises et des livraisons.

4 axes transversaux supplémentaires permettaient d'intégrer les particularités du territoire, les enjeux en matière d'accessibilité et de développement durable :

- La composante touristique ;
- La place de la Marine nationale (Arsenal/DCN) ;
- Le déplacement des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- Un PDU citoyen au service du développement durable et de l'environnement.

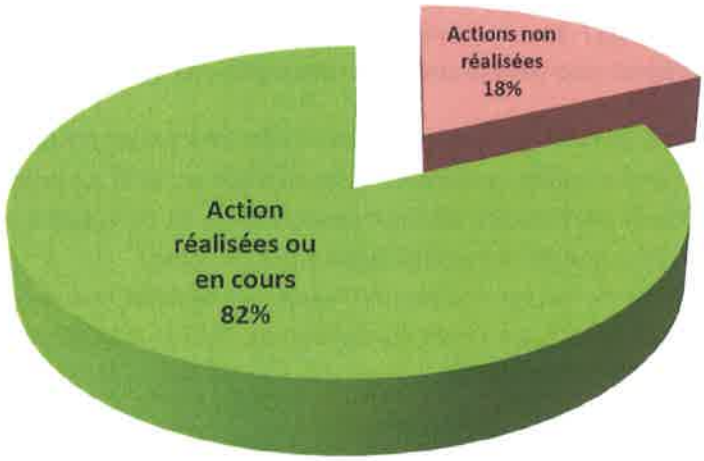
Le bilan de sa mise en œuvre

L'article L1214-2 du code des transports définit précisément les objectifs que doit viser tout PDU :

1. L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part ;
2. Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
4. La diminution du trafic automobile ;
5. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;
6. L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;
7. L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
8. L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;
9. L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques ;
10. L'organisation d'une tarification et d'une billétique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
11. La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Le présent document s'appuie sur une analyse qualitative et quantitative des actions inscrites au PDU 2005-2015. Les 5 priorités regroupaient plus de 120 actions, dont plus de 80% ont aujourd'hui été livrées, sont en cours de mise en œuvre, ou en préparation.

Plus de 90% des investissements initialement prévus ont été réalisés sur ces 10 années passées, soit près d'1 milliard d'euros



Priorité 1 : des transports en commun efficaces et attractifs

Un des principaux résultats du PDU 2005-2015 est d'avoir porté le réseau de transports en commun urbain à un niveau de performance et d'attractivité reconnu à travers :

- L'amélioration de la qualité de couverture du réseau,
- L'amélioration des conditions d'exploitation,
- Les conditions d'accès améliorées pour les PMR.

Le réseau de transports urbains Mistral

Amélioration de la qualité de service du réseau de bus

Dès 2005 avec la mise en œuvre du Plan Bus, la tarification unique est étendue sur tout le Périmètre des Transports Urbains (PTU), accompagnée d'une restructuration du réseau après l'intégration de la commune de La Crau dans l'agglomération en 2009. Aujourd'hui, 90% de la population habite à moins de 400 m d'un arrêt de bus.

Amélioration des conditions d'exploitation

Il s'agit du 1er réseau de transport maritime terrestre et aérien de France. C'est un réseau dynamique dont la clientèle est principalement jeune (51% des usagers ont moins de 25 ans).

La hausse de fréquentation de plus de 60% depuis 2002 est à mettre au bénéfice de l'amélioration des performances du réseau, tout comme le gain de vitesse commerciale passée de 13.5 à 17.1 km/h.

Les aménagements préalables à la réalisation du TCSP ont également profité à l'amélioration des conditions d'exploitation, comme la réalisation des ouvrages d'arts sous voie ferrée à Saint Jean du Var ou La Garde, sous l'A57 avec la requalification des accès à l'Hôpital Intercommunal de Toulon-La Seyne, ou les sites propres réservés à la circulation des transports en commun à La Seyne, Ollioules ou Toulon.

Des conditions d'accès améliorées pour tous

L'harmonisation tarifaire est mise en place en 2004. La tarification du ticket « un voyage » n'a pas changé depuis 2005 malgré les hausses successives de TVA (1,40 € le ticket par voyage), faisant du réseau Mistral l'un des grands réseaux les moins chers de France.

Une personne sur cinq est une Personne à Mobilité Réduite (PMR) ou contrainte. Durant les 10 ans du PDU, l'agglomération a rendu accessible aux PMR la totalité de son parc de matériel roulant, et près de 600 arrêts du réseau (30%).

Un réseau terrestre, maritime, et aérien

- Aujourd'hui, le réseau Mistral comprend 61 lignes terrestres dont 53 lignes régulières et 8 lignes de Transport à la Demande (TAD), qui desservent 2032 arrêts dont 834 arrêts «points de correspondance».
- La ligne U, créée en 2014 relie le campus de l'Université de Toulon à celui de La Garde en un temps record, avec une fréquence de 15 mn et 20 arrêts maximum.
- Sur l'eau, 3 lignes effectuent les navettes dans la petite rade (entre Toulon, La Seyne-sur-Mer et Saint-Mandrier-sur-Mer) et 6 lignes vers les îles d'Hyères (Porquerolles, Port-Cros, Le Levant).
- En 10 ans, les dessertes maritimes se sont considérablement développées avec une croissance importante de la fréquentation pour atteindre 2.8 millions de voyages maritimes en 2014 (1.2 million en 2003).
- 160.000 voyages en téléphérique en 2013

Repères

2004 : harmonisation tarifaire sur l'ensemble du réseau Mistral. Tarifs inchangés depuis 2005.
2007 : mise en place de la nouvelle billettique sans contact.
2008 : lancement du site Internet www.reseaumistral.com
2009 : mise en place d'un service nocturne avec la création d'un réseau de 10 lignes terrestre et 2 lignes maritimes desservant toutes les communes de l'agglomération.
2010 : lancement de l'e-boutique pour l'achat en ligne de titres magnétiques et alerte SMS abonnés.
2011 : mise en service d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information du Voyageur (SAEIV) et création d'un serveur Mistral avec recherche d'itinéraires.
2013 : réfection et mise à disposition de la station maritime principale de Toulon.
2014 : Déploiement des bornes/panneaux d'information voyageur au niveau des points d'arrêts. Mise en service de 2 nouveaux éco-bateaux bus de 98 places chacun, motorisation électrique hybride.

13 x plus d'abonnés qu'en 2005
+ de 30 millions de voyageurs en 2014
Près de 300 millions d'euros investis en 10 ans
1er réseau de transports en commun terrestre, maritime, et aérien

Le réseau de bus interurbain Varlib'

Le territoire bénéficie également des services de transports départementaux, et du maillage dense proposé par l'offre Varlib' sur l'agglomération. En 2014, cette offre est constituée de 228 lignes affectées aux transports réguliers, scolaires, ou à la demande. Les liaisons les plus fréquentées concernent directement TPM puisqu'elles concernent l'axe Aix-en-Provence – Saint-Maximin – Brignoles à l'Ouest, et La Londe – Saint-Tropez – Saint-Raphaël à l'est, au départ de Toulon.

Le réseau départemental

- Aujourd'hui, le réseau Varlib' comprend 228 lignes (59 lignes régulières, 133 services scolaires, 36 doublages scolaires et 3 transports à la demande), pour 11 millions de km/an et plus de 5,8 millions de voyages réalisées en 2014.
- 58% des varois sont situés à moins de 300 mètres d'un arrêt du réseau départemental.

Le réseau ferré

Le développement du réseau de Trains Express Régionaux (TER) est également porté par le PDU, avec une amélioration de l'offre et une articulation gares-réseau de transports en commun urbain optimisée via :

- l'amélioration du réseau ferré métropolitain
- le traitement des gares en pôles de TC
- le Pôle d'Échange Multimodal de Toulon (PEM)

Un réseau ferré métropolitain

Les travaux de modernisation de l'axe La Pauline-Hyères ont permis d'offrir fin 2015 un cadencement de l'offre TER aux 30 minutes en heure de pointe sur le territoire de l'agglomération avec une diamétralisation des services entre Hyères et Marseille.

La création de deux haltes supplémentaires (Sainte-Musse et l'Escaillon) est inscrite au Contrat de Plan État Région 2015-2020.

La fréquentation des gares connaît depuis 4 ans une croissance progressive. Le nombre de voyages a augmenté de 7,8% entre 2010 et 2013 et dépassé les 4,6 millions de voyages en 2013. Avec les efforts fournis sur l'aménagement des gares en Pôles d'Echanges Multimodaux et sur l'augmentation de l'offre programmée en 2015-2016, la fréquentation des gares poursuivra sa croissance dans les prochaines années.

Le traitement des gares en pôles TC

4 gares sur les 7 de l'agglomération ont fait l'objet d'aménagements :

- 2009 : La gare d'Ollioules / Sanary
- 2012 : La gare de La Garde phase 1
- 2013 : La gare de La Seyne-sur-Mer phase 1
- 2013 : La gare de Toulon

Et 3 sont en projet (La Pauline, Hyères, La Crau)

Un Pôle d'Échange Multimodal au cœur d'agglomération autour de Toulon

Plusieurs aménagements ont été réalisés pour donner à la gare de Toulon un vrai rôle de Pôle d'Échange Multimodal :

- l'ouverture de la gare routière avec terminus des cars interurbains
- aménagement d'un plateau piétonnier entre la gare routière et la gare
- le parking du pôle d'échange courte et longue durée + dépose minute
- mise en place d'une billettique combinée entre le réseau Mistral et TER PACA.

4,6 millions de voyageurs en 2013
Près de 100 millions d'euros investis en 10 ans

Priorité 2 : une gestion hiérarchisée du stationnement

Une nouvelle politique de stationnement

Il s'agissait de définir le cadre d'évolution des règles de stationnement avec les communes, les orientations en matière de gestion de l'offre, et de fixer des règles, aux différentes échelles et niveaux de prise en compte.
Dans les faits, l'ensemble des communes s'est attaché à renforcer l'offre de stationnement par la création de parkings en ouvrage ou en surface depuis 2005, que ce soit pour les déplacements du quotidien ou pour l'accès au littoral et des sites touristiques.

Les communes ont mis en place des mesures de gestion de l'offre qui se caractérisent de deux façons :

- Tarification et zones bleues : Toulon, Hyères, Six-Fours-les-Plages, La Seyne-sur-Mer,
- Zones bleues et conservation de la gratuité : La Valette-du-Var, La Garde, Le Pradet, Carqueiranne, Ollioules, La Crau, Le Revest-les-Eaux, Saint-Mandrier-sur-Mer.

La densification des parkings relais et la tarification du stationnement

Les objectifs poursuivis se traduisent principalement par la mise en place des parkings relais (P+R) et des parcs de rabattement en faveur du covoiturage. La question des axes rouges sur lesquels le stationnement sur voirie serait supprimé au profit des voies réservées aux transports en commun, ainsi que les outils de contrôle des parcs de stationnement sont aussi évoqués.

En 2009 le conseil communautaire de TPM a approuvé le principe d'un schéma directeur des parcs relais représentant 5900 places de stationnement, organisé autour de :

- la complémentarité avec l'offre de bus, le TCSP, les bateaux bus en rabattement et avec les modes actifs
- l'accessibilité des parcs relais avec un cheminement piétonnier court et adapté et une signalisation spécifique
- la cohérence de la politique de stationnement urbaine aux alentours des parcs relais (stationnement payant, horodateurs,...).

Le développement des aires de covoiturage

Une pratique régulière du covoiturage diminue le nombre de véhicules en circulation et réduit ainsi la place accordée à la voiture en ville. Elle est donc encouragée au travers des actions de sensibilisation mises en place dans les différents Plans de Déplacements Administration, Entreprises, et des Etablissements Scolaires. Deux aires de covoiturages ont vu le jour à l'est et l'ouest de TPM : Sainte-Musse et l'Escaillon.

Repères
2010 : adoption du Schéma Directeur des Parkings Relais
2008 : ouverture du parking relais des Sablettes
2009 : ouverture du parking relais de la Bâtie
2009 : ouverture du parking relais Arromanches
2013 : ouverture du parking relais Gérard Philipe

2013 : ouverture du parking relais Portes d'Ollioules et de Toulon
2014 : ouverture des parcs de covoiturage de Sainte-Musse et l'Escaillon

14 P+R sur l'agglomération
4 000 places de stationnement en P+R réalisées
Près de 50 millions d'euros investis en 10 ans

Priorité 3 : une qualité de ville retrouvée pour les modes doux

Mode de déplacement idéal jusqu'à 5 km, les deux-roues non-motorisés retrouvent une place importante dans la mobilité quotidienne des habitants de l'agglomération. La marche à pied est quant à elle le mode de déplacement le plus utilisé, devant l'automobile dans les secteurs urbains denses et aménagés pour les piétons (rues piétonnes, zone 30...).

Des aménagements vélo pour faciliter un usage quotidien

TPM compte aujourd'hui près de 247 km de pistes et bandes cyclables, avec la réalisation de plus de 100 km de linéaire cyclable en 8 ans.

Les communes de Toulon, Hyères, Six-Fours-les-Plages et La Garde ont largement développé l'aménagement d'itinéraires cyclables en lien avec la piste littorale existante, mais aussi en maillage nord-sud et est-ouest dans les centres-villes et quartiers périurbains.

Des aménagements piéton dans les cœurs de ville

Le plan piéton comprend le développement des zones 30, l'amélioration du confort des déplacements dans les centres-villes, et la sécurisation des abords des établissements scolaires.

Aujourd'hui, toutes les communes de l'agglomération ont pacifié leur centre-ville et sécurisé les abords des écoles, notamment avec l'aménagement de zones 30. Ces zones délimitent un périmètre urbain dans lequel la vitesse du trafic est modérée pour favoriser la cohabitation de tous les usagers de la voirie.

Repères

- Depuis 2006, un plan des itinéraires cyclables, le « Plan Vélo » édité par TPM, répertorie chaque année les aménagements cyclables existants qu'il s'agisse d'itinéraires aménagés (pistes, bandes et espaces partagés) ou d'itinéraires conseillés, et les parcs à vélo.
- À compter du 12 décembre 2014, une aide à l'achat d'un Vélo à Assistance Électrique (VAE) neuf ou d'un kit électrique vélo neuf est versée aux résidents de TPM pour soutenir et développer l'usage du vélo. Cette aide se fait à hauteur de 25% du prix d'achat, dans la limite de 250 € pour un VAE et 150 € pour un kit électrique. Fin 2015 après l'adoption de cette mesure, plus de 600 dossiers ont été déposés, et 100.000 € d'aides ont déjà été versés.

247 km d'itinéraires cyclables en 2015
+ de 30% des déplacements se font à pied dans les centres urbains
Près de 50 millions d'euros investis en 10 ans

Priorité 4 : des aménagements pour la voiture, en harmonie avec les autres modes

Le 2ème tube de la traversée toulonnaise et les mesures associées

La réalisation de ce 2ème tube a demandé un financement beaucoup plus important que prévu en raison de travaux compliqués et de défis techniques à relever. L'État, maître d'ouvrage, et les différents partenaires (Région PACA, Conseil départemental du Var et TPM) ont dû trouver des ressources financières supplémentaires, au détriment parfois d'autres projets.

En mars 2014, la mise en service du 2ème tube (tube sud) a permis de fluidifier la circulation en surface et entrainé une diminution du trafic au niveau du centre-ville de Toulon, réduit les nuisances sonores, et amélioré la qualité de l'air.

Une meilleure hiérarchisation du réseau routier

La gestion du trafic automobile sur TPM nécessite une meilleure hiérarchisation du réseau routier pour optimiser l'utilisation de tous les types de voirie présents sur le territoire, de l'autoroute aux voiries départementales, des grands boulevards urbains aux dessertes de quartiers.

La gestion du trafic routier, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail ou de déplacements touristiques est ainsi organisée pour limiter au maximum la congestion du trafic.

Sécurité routière, un plan de modération des vitesses

Le plan de modération des vitesses portée par le PDU a donné lieu à une première baisse des vitesses de circulation de 130 à 110 km/h à l'ouest sur l'autoroute A50, et de 110 à 90 km/h à l'est sur l'autoroute A57.

Un programme de réduction du gabarit des voiries a également été lancé sur les voiries à trafic élevé.

A l'échelle communale, les centres-villes ont été pacifiés par l'instauration de zones 30 et d'aménagements favorisant un meilleur partage de la voirie. Ce déploiement de zones 30 a également été mené autour des établissements scolaires et dans des quartiers résidentiels.

Près de 60 000 véhicules/jour (dont 4 000 poids lourds) empruntent le tunnel
Une part modale de l'automobile en baisse de 5%
+ de 500 millions d'euros investis en 10 ans

Repères

- Mars 2014 : ouverture du 2ème tube (sud) du tunnel de Toulon

Priorité 5 : des règles nouvelles pour les livraisons

La gestion du fret et la livraison des marchandises en ville ont de multiples impacts au sein de la cité mais sont indispensables à son fonctionnement et à son existence même. Il n'est donc pas question de les supprimer, ou de les repousser à l'extérieur du territoire, mais bien de rechercher les moyens disponibles pour en minimiser les impacts.

Au travers de leurs règlements de voirie, les communes organisent ainsi les conditions de desserte de leur territoire, et TPM joue le rôle de coordinateur de ces politiques locales pour harmoniser les règlementations et organiser l'utilisation de l'espace public associé au fret, avec à la clef la réalisation d'espaces de livraisons ou la tenue d'une instance de concertation sur cette thématique.

Les objectifs de TPM pour l'élaboration d'un nouveau PDU

Dans le cadre de la révision, TPM identifie 5 orientations majeures :

- Proposer une offre de transports en commun globale plus performante et concurrentielle de la voiture, à coûts maitrisés
- Développer les politiques d'aménagements incitatives en faveur des modes actifs et des PMR
- Equilibrer le partage de la voirie entre ces différentes vocations
- Promouvoir l'éco-mobilité
- Améliorer l'accueil et s'adapter à la saisonnalité touristique

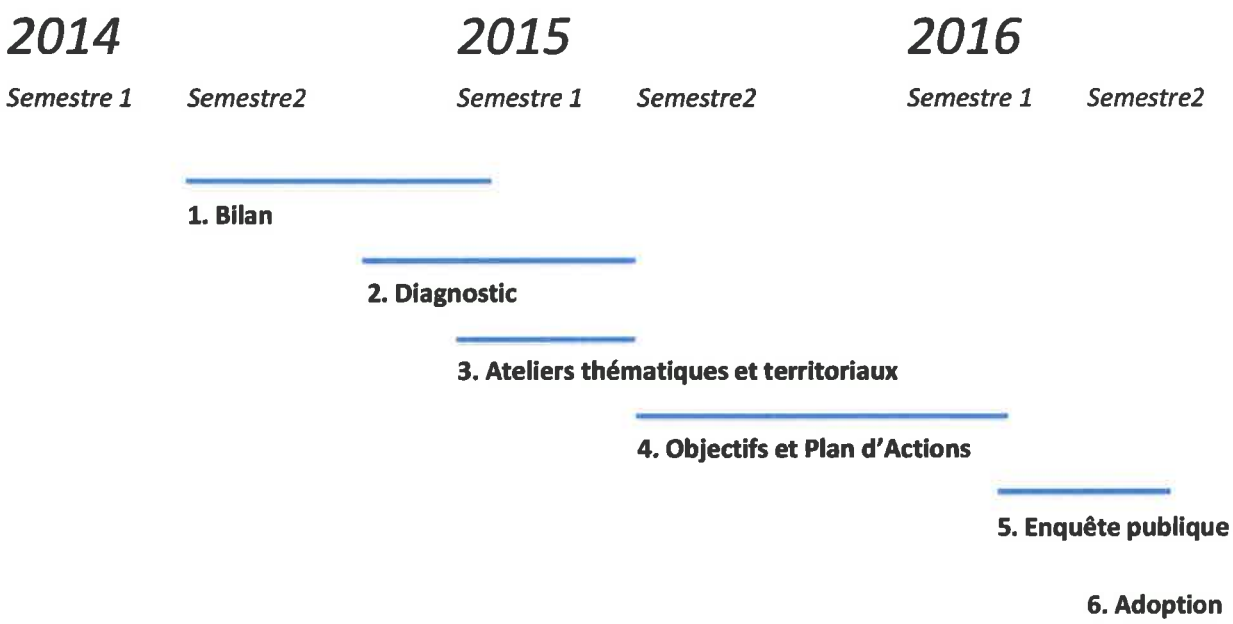
Différents facteurs agissent sur les déplacements urbains et contribuent à leur évolution : changements d'usages, de rythmes et de modes de vie, projets de développement des territoires...

Le Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée (SCoT PM) fixe un cap au développement des territoires et oriente la politique de déplacements en faveur des transports collectifs, des piétons et des cyclistes.
En parallèle, le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) donnent sur l'agglomération toulonnaise des objectifs de qualité de l'air et de lutte contre le changement climatique.
C'est dans cette dynamique que s'inscrit l'élaboration d'un nouveau PDU.

TPM renouvelle son ambition en matière de mobilité urbaine. Elle entend doter l'agglomération d'un cadre qui déterminera les conditions d'une organisation globale des déplacements prenant en compte les différents enjeux économiques, sociaux, et environnementaux.

Le Calendrier

L'adoption du nouveau PDU est attendue pour mi 2016. Elle s'inscrit dans un calendrier prévisionnel comprenant 6 étapes présentées dans le tableau ci-dessous.



Préambule

Explication de la méthode d'évaluation

Le suivi de l'évolution des mobilités constitue la base de travail indispensable à la bonne compréhension des enjeux portés par le territoire. L'étendue du champ d'intervention du Plan de Déplacements Urbains et la multiplicité des sujets qui en découlent peuvent rendre complexe l'appropriation d'un tel suivi.

L'évaluation des mobilités portées par le précédent Plan de Déplacements Urbains, sur la période 2005-2015 est donc réalisée en deux parties :

- Une synthèse non technique de l'évaluation, où les principales tendances et évolutions de la mobilité sont exposées
- Un bilan complet du PDU 2005-2015

C'est cette seconde partie qui fait l'objet du présent document.

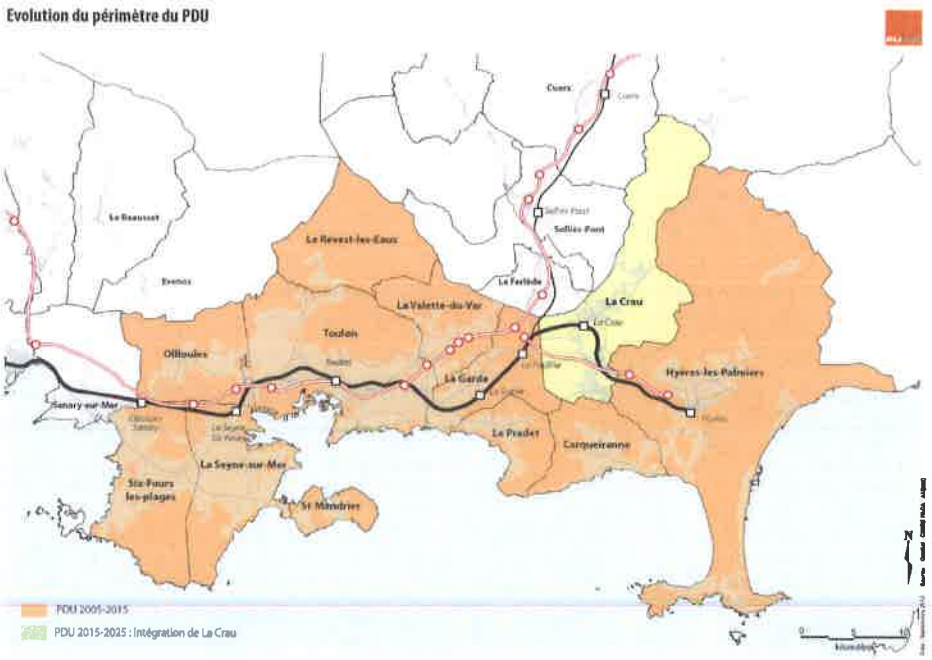
Partie 1

Eléments de contexte et de cadrage

Un PDU qui a 10 ans : des évolutions institutionnelles et réglementaires notables

Une évolution du périmètre : La Crau a intégré TPM

Le périmètre du PDU 2005-2015 comptait 11 communes. **Depuis 2009, La Crau a intégré la communauté d'agglomération TPM mais le PDU n'a alors pas fait l'objet d'une révision.**
Pôle de services et d'équipements de 17 000 habitants desservi par la ligne ferroviaire Hyères-Toulon-Marseille, La Crau, génère un peu plus de 50 000 déplacements par jour (source : Enquête Ménages Déplacements-EMD 2008). Nouant des liens étroits avec le pôle hyérois et le cœur d'agglomération, **l'intégration de La Crau dans le nouveau PDU permettra d'offrir une meilleure cohérence au périmètre d'organisation des transports.**



Parallèlement, le périmètre du SCoT Provence Méditerranée a également évolué intégrant en 2011 la commune de Cuers (32 communes composent aujourd'hui l'aire du SCoT PM).

Un renforcement législatif du PDU

Le PDU 2005-2015 était encadré par la loi LAURE, la loi SRU et la loi 2005 102 dite « handicap ».
Depuis 10 ans, les évolutions réglementaires ont renforcé le rôle des PDU (Loi Grenelle II, code des transports, loi MAPTAM, loi NOTRE) et mis l'accent sur la prise en compte de l'environnement dans le document.

les PDU doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale

Le PDU TPM, approuvé le 4 juillet 2006, n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale. Le décret n°2005-613 du 27 mai 2005 incluant les PDU dans la liste des plans soumis à une évaluation environnementale ne concernait que les PDU approuvés après le 21 juillet 2006.

L'environnement trouvait néanmoins une place à travers l'inscription d'un axe transversal « PDU citoyen au service du développement durable » et d'objectifs chiffrés sur la qualité de l'air et le bruit.

Evaluation environnementale :
L'objectif de l'évaluation environnementale est d'estimer le plus en amont possible les effets prévisibles des mesures du PDU sur l'environnement, afin d'une part de faire les choix ayant l'impact le plus faible possible sur l'environnement et de prévoir dès l'étape de planification les mesures éventuelles d'évitement, de réduction et de compensation.

La loi Grenelle II et le code des transports : un renforcement des obligations du PDU et de la prise en compte de l'environnement

En 2010, la loi Grenelle II et la création du code des transports ont renforcé le rôle des PDU en faisant passer à 11 les objectifs/thèmes autour desquels définir la politique publique portée par l'agglomération. Les citer bas de page.
Le PDU 2005-2015 ne portait lui que sur 8 thèmes.

Le PDU vise à assurer trois nouveaux objectifs :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part
- Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables

La loi Grenelle II a également renforcé l'objectif 7 concernant l'organisation du stationnement avec la définition de mesures spécifiques tendant à favoriser le stationnement des véhicules bénéficiant du label auto-partage.

De nouveaux dispositifs d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre ont été instaurés par la loi grenelle II en terme prospectif au moment de l'élaboration : évaluation des émissions évitées de CO2 attendues de la mise en œuvre du plan. Le PDU 2005-2015 faisait déjà ce travail en partie avec un objectif chiffré de diminution des émissions.

Enfin la Loi Grenelle II a créé un nouveau schéma avec lequel le PDU doit être compatible : le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE). Ce schéma qui fixe des objectifs chiffrés en matière de déplacements et transports a été approuvé en 2013 par le Conseil régional de PACA. Ce schéma rentre maintenant dans une phase de territorialisation qui devra être suivie pour garantir la cohérence avec le PDU.

Un PDU qui a 10 ans : des constats et des éléments de prospective à réinterroger

Des constats qui ne sont plus d'actualité : les prémices d'un changement des comportements de mobilité.

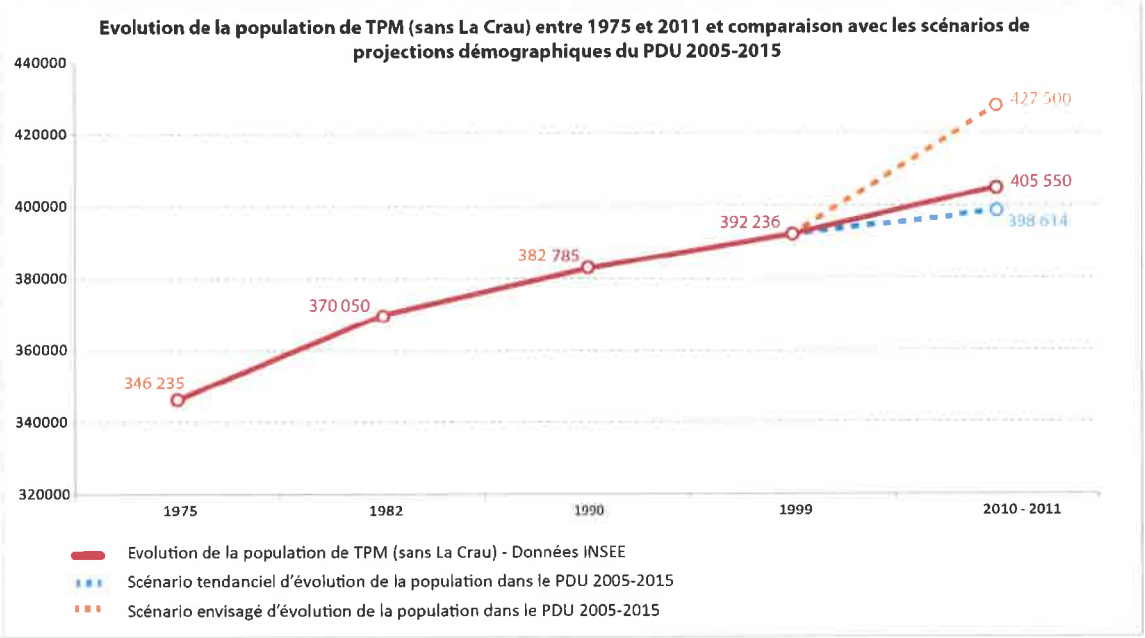
Depuis 10 ans, des évolutions notables ont eu lieu tant dans les comportements de mobilité que dans les modes et technologies de transport. Les constats réalisés dans le précédent PDU ne sont pour certains plus d'actualités notamment ceux concernant la croissance soutenue du trafic automobile, l'usage toujours plus fort de la voiture. Le territoire à l'instar des autres agglomérations françaises connaît les prémices d'un changement des comportements.
Ainsi, la révision du PDU sera l'occasion de bâtir un nouveau projet avec des objectifs en adéquation avec ces changements.

Quelques constats de 2004, à revoir aujourd'hui	Ce que l'on constate en 2008 - 2010 (EMD – INSEE)
"Croissance soutenue et non maitrisée du trafic auto"	*Les trafics routiers stagnent dans le cœur d'agglomération sur les voiries structurantes (comptages routiers CG)*
"Mobilité des résidents en forte augmentation"	*Le nombre de déplacements par personne et par jour était de 3,6 en 2008 contre 3,5 en 1998. Une stagnation s'installe. (EMD 2008)*
"Des déplacements domicile-travail qui tendent à s'allonger"	*En 10 ans, entre 1998 et 2008, les distances domicile-travail ont augmenté de 800 mètres passant de 8,1 km à 8,9 km. Certaines communes de TPM ont connu une augmentation de moins de 500 mètres. Une relative stagnation s'installe. (INSEE domicile-travail 2010)*
"Un usage toujours plus fort de la voiture"	*En 10 ans, entre 1998 et 2008, sur l'ancien périmètre du SITCAT, la part de la voiture dans les déplacements à diminué de 4 points passant de 59,6 % à 55,4 %. (EMD 2008)*
"la part modale de la marche se tasse"	*En 10 ans, entre 1998 et 2008, sur l'ancien périmètre du SITCAT, la part de la marche dans les déplacements a augmenté de 3 points passant de 29 % à 32,2 %. (EMD 2008)*

Une prospective démographique basé sur des constats anciens : un décalage avec la réalité…

Le PDU 2005-2015 projetait une croissance démographique de + 35 000 habitants à l'horizon 2010 par rapport à 1999. Sur la base de cette ambition et des tendances passées, des scénarios d'évolution du nombre de déplacements et des parts modales ont été bâtis avec notamment une croissance de 20 % du nombre de déplacements en 2015 par rapport à 2004.

Au vu des données du recensement INSEE de 2011, cette dynamique démographique n'a pas eu lieu. Le territoire a vu se poursuivre la tendance de 90-99 et a ainsi connu une croissance inférieure de moitié au scénario souhaité : une augmentation de 15 000 habitants par rapport à 1999.



Ainsi, avec une croissance démographique inférieure de moitié aux prévisions et le ralentissement voire le changement des tendances passées, les objectifs chiffrés d'augmentation du nombre de déplacements et l'évolution des parts modales au fil de l'eau semblent relativement faussés.

En effet, le PDU envisageait plus de 1,6 millions de déplacements en 2015 soit 27 000 flux supplémentaires par an. Or, les chiffres de l'EMD de 2008 mettent en évidence une croissance des flux de l'ordre de 9 800 par an. De plus, le scénario prévoyait un accroissement de la part modale des VP et une diminution des TC si rien n'était fait (pas de second tube et de TCSP). Or, dès 2008 sans le TCSP, ni le second tube la part modale VP avait déjà diminué et la part des TC s'était stabilisée.

Flux de déplacements et parts modales dans le périmètre de TPM

Sources : Données 2004 et 2015 extraites du PDU 2005-2015, données 2008 extraites de l'EMD

Données PDU 2005-2015	VP	TC	Marche	Vélo	Total
Flux 2004	**856 000**	**84 000**	**367 000**	**46 000**	**1 353 000**
Part modale 2004	64%	6%	27%	3%	
Flux projeté 2015 (si rien n'est fait)	**1 070 000**	**89 000**	**421 500**	**40 500**	**1 621 000**
Part modale projetée 2015 (si rien n'est fait)	67%	5%	26%	2%	
Réalité constatée					
Flux 2008 (EMD)	**807 366 (40 235 2RM)**	**83 723**	**430 436**	**17 866**	**1 391 995**
Part modale 2008	58% (2,9%)	6%	30,90%	1,30%	

Si les décalages entre les éléments de prospective affichés dans le PDU et la réalité ne changent pas fondamentalement le projet de PDU et ses actions, ils posent la question des ambitions du PDU qui, compte tenu de ces évolutions, pourraient sensiblement être revu dans le cadre de la révision.

...Mais un manque de données et d'éléments pour vérifier la réalisation des « objectifs 2015 »

En effet, les données d'enquêtes-ménages qui offrent une vision fine des déplacements sur l'aire toulonnaise datent de 2008 et ne pourront que difficilement venir confirmer ou infirmer les objectifs fixés pour 2015. Certains indicateurs n'ont également pas fait l'objet d'un suivi régulier (stationnement, transports de marchandises) et ne pourront donc pas venir abonder l'évaluation.

D'autres sources de données ou outils sont à mobiliser pour aider à comprendre la situation actuelle : modèle de trafic, comptages routiers, statistiques du réseau Mistral, du réseau Varlib et du réseau TER,...

La révision du PDU offre ainsi l'occasion d'être plus vigilant quant au suivi des actions et des objectifs du PDU. Le PDU devra s'assurer d'être en capacité de suivre les indicateurs et les objectifs fixés.

Un PDU qui a 10 ans : des sujets nouveaux et des échelles nouvelles à appréhender

Des « nouveaux modes » de déplacement et le développement du numérique dans les transports

Depuis 10 ans, certains sujets ont pris une place plus importante dans l'organisation des transports et nécessite un éclairage nouveau et plus important dans le cadre de la révision du PDU.
Le PDU 2005-2015 évoquait de manière très succincte les « nouveaux modes » de déplacements que sont le covoiturage, l'auto-partage, les vélos en libre-service, la mobilité électrique... Or, en 2014, ce sont des pratiques et des offres de mobilités de plus en plus ancrés sur les territoires et en particulier sur l'agglomération avec notamment la création d'aire de covoiturage (Escaillon, Ste-Musse,...), le développement des bornes de recharges électriques dans les parkings (Parking Gérard Philipe à La Garde) ou le prêt de vélos dans les parkings en ouvrage de Toulon.
Les réseaux numériques offrent également de nouveaux champs des possibles pour les transports notamment en matière d'information (informations en temps réel, calcul d'itinéraires,...) et de paiement des titres de transports ou du stationnement (NFC, Pay by phone,...). Ils font partie de ces sujets nouveaux peu ou pas abordés.

Enfin, des sujets déjà abordés dans le PDU devraient faire l'objet d'un approfondissement plus important. L'articulation des AOT dans un contexte financier difficile est plus que jamais d'actualité. La billettique interopérable devient essentiel à l'usager qui s'affranchit des limites institutionnelles.

La cohérence entre l'urbanisme et les transports

Le PDU 2005-2015 évoquait déjà la nécessité de mieux articuler développement urbain et transports à travers la définition d'un enjeu préalable ou « priorité 0 » « limiter les besoins de déplacements locaux grâce à un urbanisme repensé » mais de manière très succincte. Mais dans un contexte de croissance continue du prix de l'énergie, de dégradation environnementale et du cadre de vie, d'impact sur la santé, face aux difficultés rencontrées par les collectivités pour financer et optimiser leurs réseaux de transport, la convergence entre urbanisme et transport, basée sur les transports collectifs et les modes alternatifs, devient de plus en plus incontournable. Une nouvelle analyse des réseaux de transports au regard du développement urbain et de l'organisation du territoire semble plus que nécessaire.

Des échelles de déplacements dépassant les limites institutionnelles

93% des déplacements sont effectués dans le périmètre de TPM ; pour autant les échelles de déplacements dépassent les périmètres institutionnels qui ne correspondent plus à une réalité pour une part importante des habitants. En 2010, 15% des actifs résidants dans TPM travaillaient en dehors de TPM et 34% des actifs résidants dans les EPCI voisines (Sud Ste-Baume, Vallée du Gapeau et Méditerranée Porte des Maures) travaillaient dans TPM.
Le PDU 2005-2015 se focalisait essentiellement sur TPM et ne traitait que succinctement les relations avec les territoires voisins.
La révision du PDU sera l'occasion d'aborder les déplacements à différentes échelles (TPM, SCoT Provence Méditerranée, aire urbaine,...) et de promulguer une articulation forte avec les territoires voisins et entre les AOT.

Carte sur les différentes échelles : TPM, SCoT, aires urbaines, continuité du bâti

Partie 2

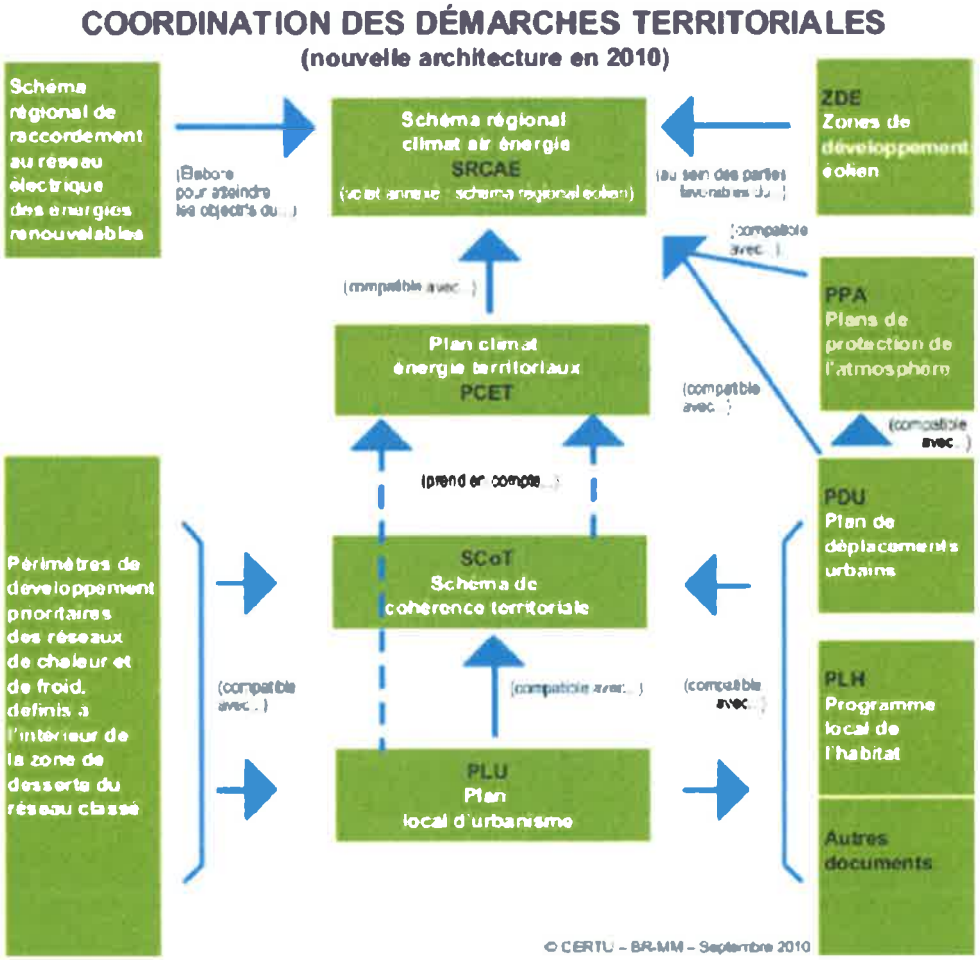
Améliorer la cohérence du projet de mobilité de l'agglomération

La cohérence du PDU avec les documents supérieurs : Un PDU approuvé avant le SCoT, le PPA et le SRCAE

Le PDU, dans l'architecture des démarches territoriales doit être compatible avec :

- le Schéma de Cohérence Territorial Provence Méditerranée,
- le Plan de Protection de l'atmosphère du Var,
- le Schéma Régional Climat Air Energie PACA.

Le PDU a été approuvé en 2006 avant l'approbation de ces trois schémas/plans et par conséquent l'articulation avec les documents supérieurs n'a pu être réalisée. Par conséquent, certains manques ou incohérences dans les objectifs et les orientations peuvent apparaître entre ces documents.



Le Schéma de Cohérence Territorial Provence Méditerranée (SCoT PM)

Le SCoT PM a été approuvé en octobre 2009. En matière de déplacement, le PADD du SCoT PM vise à :

- Privilégier une localisation du développement et des équipements dans les espaces biens desservis par les transports collectifs

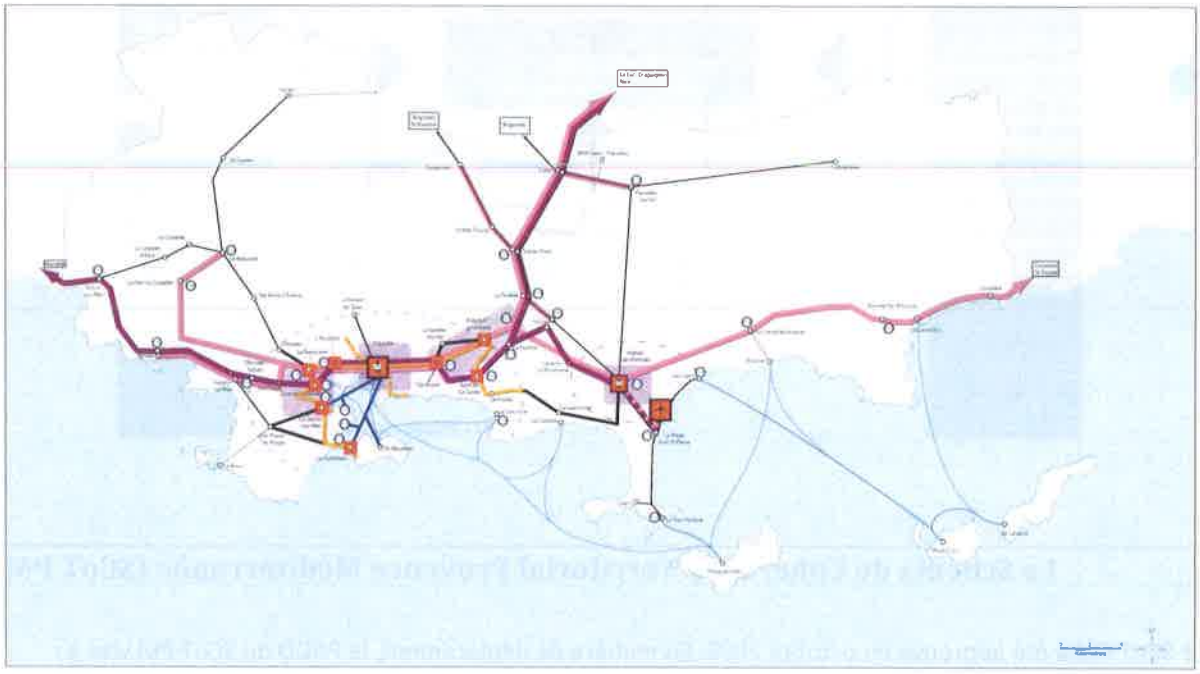
- Conforter la grande accessibilité de l'aire toulonnaise
- Promouvoir une offre de transport collectif performante
- Apaiser la ville

Le SCoT PM propose dans le DOG un schéma de développement des transports collectifs à horizon 2025 organisé autour d'un réseau ferroviaire performant et de gares aménagées en Pôle d'échanges multimodal, d'un système de lignes de TCSP, de dessertes maritimes renforcées, de lignes express d'autocar par autoroute et de parkings-relais.
Il est également envisagé dans le DOG le développement d'une politique de stationnement qui incite à l'usage des transports collectifs, la définition d'un maillage pour les modes actifs, l'achèvement du réseau autoroutier et l'amélioration du réseau routier local, une meilleure organisation du transport de marchandises ainsi qu'une réorganisation de la desserte des espaces d'activités économiques.

Il existe une très forte cohérence entre le SCoT PM et le projet du PDU articulé autour du réseau ferroviaire et du TCSP. Le SCoT PM a intégré l'essentiel du PDU élaboré trois ans plus tôt. Il propose néanmoins de nouveaux sujets à l'étude comme le réseau de car express métropolitain, une halte ferroviaire aux Playes...

Le SCoT PM est actuellement en cours de révision avec des échéances proches d'approbation des documents (objectif d'arrêt du SCoT révisé et d'arrêt du nouveau PDU à l'été 2015) permettant ainsi d'assurer une très forte articulation et cohérence entre les deux documents.
Le SCoT révisé comprendra un volet climat-énergie, avec notamment des orientations sur les émissions GES et la qualité de l'air, qui viendra nourrir le futur PDU.

LE SCHÉMA DU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS



Le Plan de Protection de l'Atmosphère du Var

Le Plan de Protection de l'atmosphère du Var a été approuvé le 14 octobre 2013.
16 actions (6 réglementaires et 10 volontaires) concernent les transports.
Les 6 actions réglementaires du PPA :

1. Mettre en place une démarche concertée en vue de réduire la vitesse sur certains grands axes urbains et périurbains.
2. Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air dans les documents d'urbanisme (concernent surtout les PLU)
3. Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact
4. Mettre en place des PDE (Plan de Déplacements Entreprise), PDA (Plan de Déplacements Administratifs) et des plans de déplacements dans les établissements scolaires
5. Imposer un nouvel objectif de renouvellement des flottes de 30% de recours aux filières alternatives
6. Imposer des objectifs de qualité de l'air aux PDU : - 10% sur les NOx, PM10, PM2,5.

Concernant les actions réglementaires 1, 4 et 6, à savoir la réduction des vitesses sur certains grands axes, le développement des PDE, PDA, et les objectifs de qualité de l'air, le PDU propose déjà des actions allant dans ce sens (action 8 et 14). La révision devra permettre de se mettre en adéquation avec ces objectifs.

Le Schéma Régional Climat Air Energie

Le Schéma Régional Climat Air Energie a été approuvé en 2013. 7 orientations concernent les transports avec des objectifs chiffrés à l'horizon 2030 à l'échelle régionale :

- Doublement de la part modale des TC d'ici 2030
- Part modale des TC en centre urbain de 23 %, 12,5 % en banlieue, 6% en zone peu dense
- Part modale des modes actifs de 50 % en centre urbain, 40% en centre urbain moyen et 30% ailleurs
- Diminution de 10% de la distance parcourue par jour par personne en centre urbain et 20 % dans le périurbain
- Atteindre un taux de remplissage des véhicules de 1,35 personne
- Atteindre 8% de véhicule hybride et électriques en 2030
- Atteindre 15% de marchandises transportés par le fer

D'autres documents d'orientations, plan d'actions ont pu être réalisés et approuvés depuis l'approbation du PDU. Même si aucun lien de compatibilité n'existe, une prise en compte de ces documents dans le cadre de la révision du PDU serait intéressante. C'est le cas notamment du SRADDT intégrant une annexe sur les transports ou encore du PCET en cours d'élaboration à TPM.

La cohérence interne du PDU : un projet complexe à appréhender

L'armature du PDU 2005-2015 s'articule autour d'un diagnostic, d'un projet PDU et des éléments de mise en œuvre (coût, programmation, suivi,...). S'il existe une forte cohérence entre les objectifs et le diagnostic,

à savoir que chaque problématique soulevée dans le diagnostic fait l'objet d'une ou plusieurs actions, le projet PDU manque lui parfois de lisibilité et de précisions dans les actions à mener. Cette situation peut constituer un frein à l'appropriation et la mise en œuvre de certaines actions.

Un projet de PDU se compose :

- d'actions/priorités à grands effets d'entrainement,
- d'actions/priorités dépendantes,
- d'actions/priorités relais et,
- d'actions/priorités autonomes.

Les relations de mise en œuvre ou d'impact entre les différentes mesures du programme font la cohérence du projet.
Ainsi, les actions/priorités à grands effets d'entrainement doivent être réalisées en priorité pour ne pas fragiliser le projet et les actions/priorités autonomes doivent être en nombre restreints pour renforcer leur appropriation.

Des priorités trop autonomes

Les 5 priorités affichées dans le PDU présentent une certaine autonomie :

- Des transports en commun efficaces et attractifs
- Une gestion hiérarchisée du stationnement
- Une qualité de ville retrouvée pour les modes doux
- Des aménagements pour la voiture en harmonie avec les autres modes
- De nouvelles règles pour le transport et la livraison de marchandises.

La logique de projet entre les priorités n'apparait pas clairement. Chacune des priorités semble avoir peu d'impact sur les autres. Ainsi, le lien qui pourrait exister entre les actions de la priorité 4 (la hiérarchisation du réseau de voirie, la modération des vitesses) et la priorité 3 (Plan vélo et piétons) ne ressort pas dans le projet PDU, tout comme la priorité n°5 (Transports de marchandises) qui semble déconnecté du reste du projet. Ce manque de liant a pénalisé la mise en œuvre du projet.

Certaines actions à grands effets d'entrainement non réalisées fragilisent le projet

Le PDU affiche 2 actions à grands effets d'entrainement :

- Un réseau de TC maillé autour du TCSP (Priorité 1 – action 1),
- Un réseau ferré métropolitain (Priorité 1 – action 2).

La mise en œuvre de ces deux mesures ne s'est pas faite dans le temps escompté et dans le contenu affiché. Une réflexion sur le projet de TCSP a été engagée dès 2007 devant les difficultés financières et en considérant les évolutions technologiques au profit du développement d'un réseau de bus en site propre. Le développement du réseau ferroviaire avec une desserte cadencée aux 15 minutes n'a pas été atteint. Ainsi, la politique publique mise en place par TPM a dû s'adapter et certaines actions dépendantes comme

la refonte du réseau de bus suite à la mise en service du TCSP prévue et abandonnée ou l'aménagement des gares ont dû être revues et modifiées.

Une lecture parfois complexe du projet PDU entre les priorités, les actions et les annexes

Le projet PDU est composé :

- D'un enjeu préalable ou priorité 0 « limiter les besoins de déplacements locaux grâce à un urbanisme repensé ».
- De 4 axes transversaux : la composante touristique, les besoins spécifiques de l'Arsenal, la mobilité des PMR, un PDU citoyen au service du développement durable.
- De 5 priorités déclinées en 16 fiches actions.
- Des annexes.

La lecture du projet PDU est parfois complexe entre les priorités, les actions et les annexes. Des éléments sont distillés dans ces trois parties et imposent de passer d'une partie à l'autre pour bien comprendre le projet. En effet, les priorités et les annexes proposent parfois des éléments plus précis et plus concrets que les fiches actions qui apparaissent pour certaines vidées de leur substance. Des renvois auraient permis de faciliter la lecture et l'appropriation du document.

Des objectifs et des actions qui peuvent être de portée très large

Au sein des 16 actions, certaines présentent des objectifs de portée très large, en accord avec la philosophie des PDU mais peu spécifique au territoire. En effet, si les actions des priorités 1, 3 et 4 sont relativement claires et précises, celles concernant le stationnement manquent parfois de détail et de territorialisation.
Par exemple, le PDU ne fixe pas d'objectifs chiffrés sur les normes de stationnement que les PLU doivent respecter ou ne propose pas une organisation claire de la tarification. Il est indiqué que les normes de stationnement seront définies au cas par cas lors de l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme et qu'une politique de stationnement sera définie à court terme. Ainsi, ce manque de précision ne contribue pas à s'approprier le sujet et des incohérences sur les normes de stationnement continuent d'exister au sein des PLU. L'ambition de bâtir une politique de stationnement à la fois sur les capacités du territoire et sur la tarification n'a pu être réalisée (cf. partie 3 et 4).

Partie 3

Détail des actions du PDU 2005-2015

Priorité 1 : Des transports en commun efficaces et attractifs

Transports en commun efficaces et attractifs

	2003	Suivi objectif	2013	Evolution 2003 - 2013
Offre de service - amélioration de la couverture				
Km commerciaux par an Réseau Mistral	10 562 000	+ 30%	12 478 085	18%
Km commerciaux par an/hab. Réseau Mistral	26,94	+ 20%	29,01	8%
Vitesse commerciale : km/h sur le réseau urbain	13,60	+ 30%	17,00	25%
Nbre de km de lignes protégées	7,50	+ 100%	13,00	73%
Nbre de lignes maritimes	3	4	6	+3
Nbre d'embarcadères	7	10	12	+5
Km/an maritimes	245 000	+ 25%	413 897	69%
Services trains journaliers (interne TPM)	60,00	-	?	
Pôles d'échanges	Toulon (en chantier)	5	5	+5
Usage				
Fréquentation des lignes TC Mistral	20 283 000	DSP	30 074 000	48%
Nbre de déplacements an par lignes	-	-	261 513	-
Nbre de déplacements lignes maritimes	1 250 000	+ 20%	2 680 000	114%
Nbre de déplacements par an/hab. réseau Mistral	53,00	+ 40%	69,91	32%
Nbre de voyages / Nbre. Km /an réseau Mistral	1,92	+ 40%	2,41	26%
Taux de correspondance TER-TC dans TPM	9%	> 15%	?	
Fréquentation TER dans TPM	-	-	4 665 000	
Fréquentation par titre sur Mistral	-	-	?	
Fréquentation jour du pôle gare Toulon	7 500	+ 50%	?	
Fréquentation tous modes des pôles d'échanges	100 000	à définir	?	
Fréquentation des lignes départementales	625 000	à définir	2 000 000	220%
Qualité de service				
Offre (km/hab.)	27	+ 30%	29	7%
Age moyen des parcs véhicules	7,1	5,0	9,0	-
Nombre et % de véhicules propres	80%	100%	100%	-
L'offre du week-end Mistral	50%	-	?	
Titre combiné offert	Aucun	Titre combiné	ZOU + Mistral Titre combiné téléphérique Varlib' + Mistral à venir	-
Financier				
Recettes commerciales/an	11,814 M€	+ 40%	23,037 M€	95%
VT / an	33,40 M€	+ 3% / an	52,58 M€	57%
Dépenses par an sur tout le réseau	31,30 M€	+ 30%	76,53 M€	145%
Recettes / Dépenses	41%	35%	30%	-
Subventions et compensations tarifaires versées (€/hab. sur le PTU)		-	116,68	-
Dépenses/hab.	136,60 €	-	177,92 €	30%
Recettes par titres interopérables	Aucune	à préciser	46 667,70 €	-

Action 1 : Un réseau TC maillé autour du TCSP

A horizon 2015, le PDU prévoyait la mise en service d'une ligne de TCSP, bien que le dossier soit l'un des plus complexes de France. De nombreuses études ont été réalisées et des expropriations et des travaux préparatoires ont été menés dans le cadre de la DUP. Mais le retard de livraison du 2nd tube de la traversée souterraine de Toulon, ainsi que le surcoût important supporté par la collectivité n'ont pas permis le lancement des travaux à échelle du PDU.

Les modes de déplacements ont par ailleurs évolué avec l'ouverture du 2nd tube, l'usage des transports en commun, et la prise de conscience citoyenne vis-à-vis du développement durable. Les avancées technologiques en matière de modes de déplacement posent également la question du choix du mode de déplacement le plus pertinent.

A horizon 2020, la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée souhaite mettre en service son TCSP Terrestre sur un axe Est-Ouest, afin de désengorger le centre-ville et de permettre un

report modal plus efficace sur les Transports en Commun. Il doit permettre de jouer sur la complémentarité des modes, en particulier avec son réseau de Bateaux-Bus, l'interurbain VARLIB et le train du quotidien.

Le contexte de ce projet envisagé a évolué de manière sensible :

1. le contexte économique n'est plus aussi favorable et les ressources financières de la collectivité et de ses partenaires doivent se limiter au plus juste besoin qui a lui-même évolué.
2. Le récent rapport de février 2015 de la Cour des Comptes sur les transports publics urbains de voyageurs confirme qu'il est urgent de définir les conditions d'un nouvel équilibre du service dans un secteur soumis à de fortes contraintes financières. Il préconise en autre de :
   - Rationaliser l'offre de transports en hiérarchisant le réseau,
   - Retenir nécessairement le mode de transports le plus adapté à la demande, quantitativement et qualitativement,
   - Améliorer la vitesse commerciale par la réalisation de sites propres quand ils sont nécessaires et la restructuration de lignes,
   - Conserver une épargne brute à niveau,
   - Mener une politique globale de mobilité, tout mode confondu.

Deuxièmement, notre territoire mute au grès des projets urbains et de grandes infrastructures impactant alors les besoins en mobilité à satisfaire. Parmi ces projets, on peut noter :

- le Technopôle de la Mer,
- le quartier Famille Passion,
- le quartier de Font Pré,
- le quartier Chalucet,
- le Schéma Directeur de l'Enseignement Supérieur,
- les interfaces Villes/Ports,
- la mise en service du tunnel, la mise à 2x3 voies de l'A57 avec réservation de la Bande d'Arrêt d'Urgence pour les Transports en Commun,
- la modernisation de la ligne La Pauline / Hyères,
- la réalisation et la création de Pôle d'Echanges Multimodaux (Ollioules/Sanary, La Seyne/Six Fours, Escaillon, Toulon, Sainte Musse, La Garde, La Pauline, La Crau, Hyères),
- le projet de troisième voie etc....

Ces projets viennent modifier les données socio-économiques du territoire et le réseau urbain de transports de voyageurs doit adapter ses itinéraires et son offre à ces évolutions actuelles et futures.

Enfin, les avancées techniques et technologiques rapides sur les systèmes de transports offrent des potentialités élargies et un panel de solutions plus important. Le développement des projets de BHNS en France démontre la pertinence d'un nouveau système plus flexible qui permet d'adapter un concept à un contexte local qui se voudrait trop contraint par certains modes. Elargir la réflexion à un réseau global pour satisfaire un besoin d'infrastructures multi-usages permet de rationaliser les investissements tout en optimisant les besoins liés à son exploitation sans obérer les capacités d'évolution à venir.

Pour autant, les études et travaux préparatoires à l'arrivée d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ont été menés par l'agglomération et permettent de disposer aujourd'hui de transports en commun efficaces.

Action 2 : Un réseau ferré métropolitain

Le PDU 2005-2015 affichait les ambitions suivantes :

- Passer d'une part modale du train de 5.3% (2006) à 7.2% (2010) sur l'ensemble des déplacements sur sa zone de pertinence.
- +143% entre 2007 et 2010 soient 16.000 déplacements par jour.
- Mettre en œuvre une desserte métropolitaine et d'agglomération.
- Intégrer à un niveau supérieur les réseaux TC existants.
- Proposer une alternative modale sur les dessertes vers l'Est de TPM.
- Anticiper la desserre de l'aéroport et la desserte LGV.
- Compléter le maillage TCSP (450m) par un maillage ferroviaire plus large (2.5km).

Ces objectifs étaient échelonnés sur 3 horizons temporels :

1. A court terme, de la Pauline à La Seyne et Ollioules, avec une desserte au 30min entre St. Cyr et Carnoules ou Hyères et une desserte au 15min sur le tronçon St. Cyr - La Pauline.
2. A moyen terme, La Pauline/Hyères avec Toulon et l'Est de TPM, via les travaux de modernisation des systèmes d'exploitation ferroviaire et la desserte aux 20 min de la gare d'Hyères.
3. A long terme, la 3ème voie et la LGV

Les objectifs à longs termes sont encore au niveau étude aujourd'hui, avec les évolutions récentes du dossier de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

En revanche, si les objectifs de desserte au ¼ d'heure affichés dans le PDU ne pourront pas être atteints dans l'immédiat, les travaux de modernisation de l'axe La Pauline-Hyères vont permettre d'offrir un cadencement de l'offre TER aux 30 minutes en heure de pointe sur le territoire de l'agglomération avec une diamétralisation des services entre Hyères et Marseille.

La création de deux haltes supplémentaires (Ste Musse et l'Escaillon) est inscrites au Contrat de Plan Etat Région 2015-2020. Les études menées confirment bien la pertinence et la faisabilité de la Halte de Sainte Musse à court terme et d'intégrer, à moyen terme, la Halte de l'Escaillon. Enfin, et pour atteindre la desserte aux ¼ heure, ces même études concluent à l'indispensable réalisation des aménagements suivants :

- Création d'un terminus ferroviaire à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération.
- Création d'une troisième voie entre La Seyne et La Pauline.
- Aménagement du nœud de La Pauline (saut de mouton, 4 voies à quai) et doublement partiel de l'axe La Pauline-Hyères.
- Aménagement de 6 voies à quai en gare de Toulon et de 4 voies à quai en gare de La Seyne-sur-Mer.

La fréquentation des gares, après avoir connu une relative stabilité jusqu'en 2009-2010, connaît depuis 4 ans une croissance progressive. Le nombre de voyages a augmenté de 7,8% entre 2010 et 2013 pour un

total de 4 664 000 voyages en 2013. Au vu des efforts fournis sur l'aménagement des gares en PEM et sur l'augmentation de l'offre en 2015-2016 suite aux travaux de l'axe La Pauline-Hyères, la fréquentation des gares devrait poursuivre sa croissance dans les prochaines années.

Au volet financier de cette action, sont à mettre au crédit des partenaires :

- L'étude de la desserte Toulon – Hyères
- L'amélioration de la desserte TER de l'agglomération
- La modernisation de l'axe La Pauline – Hyères.

Action 3 : Le traitement des gares en pôles TC

Les objectifs affichés par le PDU 2005-2015 consistaient à :

- Améliorer les interfaces entres réseaux de TC,
- Faciliter les rabattements,
- Réorganiser le stationnement,

Via l'aménagement en pôle d'échange multimodal des gares de La Seyne et de La Garde, l'aménagement et la requalification de la gare d'Ollioules/Sanary, la requalification de la gare de La Pauline, la requalification de la gare d'Hyères et l'extension vers l'aéroport.

4 gares ont fait l'objet d'aménagements sur les 7 de l'agglomération :

- La gare d'Ollioules / Sanary;
- La gare de La Seyne sur Mer phase 1;
- La gare de La Garde phase 1;
- La gare de Toulon.

Et 3 sont en projet (La Pauline, Hyères, La Crau)

Action 4 : Un pôle d'échange multimodal au cœur d'agglomération autour de Toulon

L'objectif du PDU 2005-2015 concernant la gare de Toulon était de la transformer en pôle d'échange véritablement multimodes (VP, piétons, vélos, TC), d'améliorer les interfaces entre réseaux de transports en commun, de faciliter les rabattements et de réorganiser le stationnement.

Si le projet de LNPCA a sensiblement repoussé les aménagements lourds concernant les voies supplémentaires en gare, l'ouverture de cette dernière au Nord, voire son déplacement, plusieurs aménagement ont été réalisés pour donner à la gare de Toulon un vrai rôle de pôle d'échange multimodal :

- L'ouverture de la gare routière avec terminus des cars interurbains,
- L'aménagement d'un plateau piétonnier entre la gare routière et la gare,
- La création d'un pôle d'Echanges courte et longue durée + dépose minute.

Les objectifs de réalisation à court et moyen termes ont donc été réalisés pour les montants suivants :

- Gare de Toulon : Phase 2 du PEM et aménagements extérieurs, traitement du bâtiment voyageur, parking et dépose minute.
- Gare routière départementale
- Etudes d'avant-projet détaillées

Action 5 : Plan bus, l'amélioration des performances et de l'attractivité des TC

L'amélioration de la qualité de service des bus du réseau Mistral se déclinait selon plusieurs objectifs dans le PDU 2005-2015 :

- Amélioration de la qualité de couverture du réseau de bus,
- L'amélioration des conditions d'exploitation (vitesse commerciale notamment, avec l'utilisation de tronçons en site propre et la priorité aux feux),
- Une réorganisation du réseau à l'horizon TCSP,
- Des conditions d'accès améliorées pour les PMR,
- Inscrire le réseau dans une démarche de développement durable,
- Elaborer une charte qualité des TC.

Toutes ces actions ont été réalisées, ou sont en cour de réalisation.

Amélioration de la qualité de couverture du réseau de bus

Plusieurs actions étaient prévues pour aller dans ce sens : l'harmonisation tarifaire, le renforcement des dessertes locales, le développement des transports à la demande (TAD), la prise en compte des besoins spécifiques liés à la marine et au tourisme, les dessertes le soir, la desserte des zones d'activités, et le renforcement des lignes maritimes.

Dès 2005, avec la mise en œuvre de la première phase du Plan Bus, la tarification unique (le prix du ticket 1 voyage n'a pas évolué depuis 2005, il est resté à 1,40 €) a été étendue sur tout le Périmètre des Transports Urbains (PTU) et s'est également accompagnée d'une restructuration du réseau, notamment après l'intégration de La Crau dans l'agglomération en 2009.

La création de nouvelles dessertes locales a permis de dynamiser le réseau autours des lignes principales. Ces lignes ont une fréquence forte et régulière, cadencées toutes les 10 à 15 minutes. Elles ont un itinéraire qui traverse un tissu urbain dense et concentrent de gros volumes de déplacements sur des destinations bien ciblées (Universités, centres-villes, bassins d'emploi, etc.). Elles constituent l'armature d'un réseau urbain qui s'organise autour d'un maillage de lignes intercommunales et communales.

Afin de pallier le manque de desserte régulière dans des zones ou des quartiers excentrés comme les zones d'activités ou les quartiers résidentiels difficiles d'accès, 8 lignes de Transport à la Demande (TAD) ont été mises en place. Elles sont en liaison avec des pôles de correspondance TC majeurs. Elles fonctionnent sur réservation au moins 1 heure avant le déplacement et au même tarif qu'une ligne régulière. Des minibus sont utilisés pour assurer ces dessertes. Le bilan des 8 lignes de TAD est contrasté selon le lieu desservi et la taille de la zone à desservir.

Mise en place d'un service de nuit : En septembre 2009, 10 lignes nocturnes terrestres ont été créées au tarif habituel du réseau. Elles desservent, les vendredis et samedis soirs de 21h00 à 00h30, toutes les communes de l'agglomération. La fréquentation de ces lignes est variable.

Amélioration des conditions d'exploitation

Il s'agit du seul réseau de transport maritime terrestre et aérien de France. C'est un réseau dynamique dont la clientèle est principalement jeune (51% des usagers ont moins de 25 ans), les scolaires représentent plus de 50% des abonnements du réseau Mistral.

Depuis 2002, hausse de la fréquentation de plus de 60% pour un gain d'offre de vitesse commerciale de 13.5 à 17.1 km/h. En 2002 la fréquentation du réseau de transport en commun en nombre de voyages était de 18 millions. En 2014, on en enregistre près de 30 millions sur le réseau Mistral, soit plus de 60% de déplacements en plus.

Le parc de véhicules a été renouvelé dans le cadre du Plan Bus.
Sur les 10 ans du PDU tous les bus ont été renouvelés, pour une moyenne de 30 bus par an. Fin 2014, il y avait 298 bus pour desservir le réseau.
Actuellement, tous les nouveaux bus achetés sont équipés d'une motorisation aux normes européennes Euros 6. Cette norme impose des seuils maximum d'émissions de polluants aujourd'hui équivalents à ceux de certains moteurs, dits « verts ». L'écart entre les émissions de moteurs Diesel thermiques et GNV s'est ainsi considérablement réduit.

TPM a été l'une des premières agglomérations de France à lancer l'achat de matériels à motorisation hybride en 2011, avec 5 bus standards et 1 bus articulé. L'achat de 16 nouveaux bus hybrides, dont 1 articulé, a été fait en 2013 (soit 22 bus hybrides) pour une livraison effectuée en 2015. Le parc hybride du réseau mistral représente 10 % du parc hybride national.

TPM a contribué à la réalisation de l'étude de faisabilité, à la mise en œuvre et à l'achat des véhicules électriques. Des véhicules électriques auto-partagés sont ainsi disponibles sur l'île de Porquerolles, rechargés partiellement grâce à l'énergie solaire et permettant d'améliorer la qualité du transport sur ces petites îles.

Le nouveau dépôt de bus de Brégaillon à La Seyne-sur-Mer est inauguré en 2013. Un dépôt « nouvelle génération », exemplaire en termes de développement durable et de confort pour les employés. Destiné au remisage et la maintenance des bus du Réseau Mistral, Brégaillon accueille sur 36 000 m2 de surface, 120 bus. 350 personnes y travaillent, dont 240 conducteurs d'autobus. Le montant de l'opération s'élève à 23 millions d'euros

Des conditions d'accès améliorées pour les PMR

Une personne sur cinq est une Personne à Mobilité Réduite (PMR) ou contrainte. Durant les 10 ans du PDU, l'agglomération a rendu accessible près de 600 arrêts sur les 2032 du réseau, soit 30% des arrêts. TPM octroie des fonds de concours aux communes à hauteur de 12 000 euros par arrêt traité en accessibilité, sachant qu'un arrêt mis en accessibilité coûte environ 25 000 euros, soit un investissement global d'environ 15 millions d'Euros à échelle du PDU.
Aujourd'hui, Le réseau Mistral comprend 61 lignes terrestres dont 53 lignes régulières et 8 lignes de Transport à la Demande (TAD), qui desservent 2032 arrêts dont 834 arrêts « points de correspondance ».

Action 6 : Une tarification et une billétique intégrées ou interopérables

Investissement : 15 millions d'euros

Il s'agissait là d'améliorer les interfaces entre les réseaux TC, pour faciliter le rabattement et réorganiser le stationnement.

Une harmonisation tarifaire a eu lieu à partir de 2004 sur toute l'agglomération. La tarification du ticket « un voyage » n'a pas changé depuis 2005 malgré les augmentations successives de la TVA de 5,5 à 10%, soit 1,40 € le ticket par voyage, faisant du réseau Mistral l'un des grands réseaux le moins cher de France.
La gamme tarifaire simplifiée offre un choix assez important, notamment au niveau des différentes possibilités d'abonnement. De nombreux avantages ont été développés en faveur des transports scolaires, des personnes âgées ou des PMR et permettent au Réseau Mistral d'avoir le tarif le moins cher de France pour le carnet 10 voyages (soit un euro le voyage) et l'abonnement 30 jours (soit 0,53 euros le voyage) et le 2ème tarif le moins cher de France pour l'abonnement 12 mois des scolaires (soit 0,27 euros le voyage).

Sur les 10 années du PDU, les voyages avec un titre d'abonnement représentent une importante part de la fréquentation des transports en commun, et notamment pour les abonnements scolaires, 30 jours et 12 mois, ce dernier a d'ailleurs été multiplié par 13 en 10 ans.
L'abonnement 1 jour Téléphérique, permet l'utilisation illimitée des lignes maritimes et terrestres du réseau Mistral ainsi qu'un aller-retour sur le téléphérique du Faron géré par la REDIF.

L'arrivée des nouvelles technologies de l'information et de la communication pour le réseau Mistral a rendu le réseau plus accessible aux usagers. Dès septembre 2005, toute la signalétique a été revue sur l'ensemble de l'agglomération pour harmoniser l'image du réseau urbain.
Le lancement, en 2008, du nouveau site internet www.reseaumistral.com, offre aux usagers l'accès direct à toutes les informations du réseau en temps réel.
Le réseau Mistral a mis en place en 2010, un service d'alerte SMS pour les abonnés, accompagné par le lancement de l'e-boutique permettant l'achat en ligne des titres magnétiques.

L'ouverture, en 2006, de nouvelles agences commerciales du Réseau Mistral à La Seyne-sur-Mer et à Toulon porte à 5 le nombre d'agences du réseau Mistral.
De plus, une agence mobile du Réseau Mistral a été mise en exploitation depuis octobre 2012. Elle fonctionne uniquement d'octobre à fin juin. Elle circule sur l'ensemble des communes de TPM et permet de proposer aux voyageurs une information complète sur le réseau, le rechargement des cartes sans contact, les demandes et renouvellements de cartes, et la vente de titres magnétiques.

A partir de 2007, la mise en place de la nouvelle billettique monétique mixte et sans contact avec rechargement à distance sur toute l'agglomération a permis une plus grande liberté dans les modes de paiement.

L'interopérabilité associée à un nouveau système de billettique monétique sans contact ont été mises en service sur tout le réseau des TC en 2007. L'interopérabilité TER/Réseau Mistral au travers de la carte ZOU a été mise en place avec succès en 2012. Elle permet aux usagers de voyager sur les 2 réseaux avec un seul

et même titre de transport. Il s'agit d'un abonnement mensuel ou annuel avec un nombre de voyages illimité sur le réseau Mistral et le réseau TER. Des réflexions sont en cours avec Varlib'.

A partir de 2011, la mise en place d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information du Voyageur (SAEIV) a été effective ainsi que la création d'un serveur Mistral « Cityway » avec recherche d'itinéraires pour permettre aux usagers d'établir des parcours de TC. En 2012, les premiers panneaux de Système d'Information Voyageurs (SIV) destinés à informer les visiteurs des horaires de passage des bus en temps réel ont été déployés : en 2014, 312 SIV ont été installés sur l'ensemble du territoire dont 158 Panneaux d'Information Voyageurs (PIV) et 154 Bornes d'Informations Voyageurs (dont 141 BIV solaires).

À l'intérieur des véhicules, des écrans sont installés et indiquent la progression du bus sur un schéma de ligne dynamique, et donnent également des informations institutionnelles et commerciales.

Action 7 : Le développement du transport maritime

Le développement du transport maritime passait par un renforcement de l'offre avec la mise en service de lignes supplémentaires (après validation de leur rentabilité socio-économique), une extension du réseau vers de nouveaux embarcadères, et un meilleur rabattement TC en lien avec le stationnement.

Fréquentation du réseau Mistral maritime : 2.8 millions de voyageurs en 2013

Dans les faits le réseau maritime, premier réseau de bateaux-bus de France, comprend 3 lignes en site propre au niveau de la petite rade, Toulon - La Seyne-sur-Mer, Toulon - Sablettes et Toulon - Saint-Mandrier-sur-Mer, soit 326 000 kilomètres effectués par les navettes maritimes. Il comprend également 6 lignes vers les îles d'Hyères au départ de la Tour Fondue à Giens (Porquerolles) et du Port d'Hyères (Port-Cros et le Levant).

La Petite Rade : 1.9 millions de voyageurs en 2013

La fréquentation des lignes maritimes n'a cessé d'augmenter depuis 2005 aussi bien en période scolaire qu'en période estivale. Ainsi le renforcement des fréquences de desserte des lignes maritimes, entre 20 et 30 min ont permis de répondre aux attentes des usagers.

- L'aménagement de 300 places sur les Sablettes ainsi que la création d'une offre de mobilité complète permettent d'offrir du stationnement aux usagers des bateaux-bus.
- Un investissement important a été réalisé sur la réfection et la création de pontons dans la petite rade, soit un investissement d'environ 3 millions d'euros. En juillet 2005, l'arrêt Espace Marine a été créé sur le ponton au droit de l'IPFM à La Seyne sur Mer. Entre 2009 et 2011, les pontons de Tamaris et des Sablettes ont été rénovés.
- La nouvelle station Maritime a été aménagée sur Toulon en 2013 et propose désormais 6 quais d'embarquement (contre 4 auparavant), des espaces d'attente extérieurs et intérieurs redimensionnés, ainsi que des services aux voyageurs (vente de billets, informations,...). L'investissement total s'élève à 3,5 millions d'Euros.

- Avec le renouvellement des bateaux-bus, toute la signalétique embarquée a été renouvelée et améliorée. En 2013, l'installation du Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs s'est étendue aux lignes maritimes.
- Mise en accessibilité du ponton Espace Marine en 2015.

- La mise en place d'un service nocturne sur 2 lignes maritimes desservant Toulon par La Seyne et Saint Mandrier permet de répondre aux besoins de mobilité des usagers le vendredi et le samedi soir, de 21h00 à 00h30. En 2014, sur 104 services nocturnes :
    - La ligne N2 a fait 3993 km et transporté 7374 passagers
    - La ligne N4 a fait 4274 km et transporté 13186 passagers

En 2009, TPM a étendu la tarification du réseau Mistral aux îliens de Porquerolles, Port-Cros et Le Levant sur les services de TLV/TVM.

Les îles d'Hyères : 880.000 voyages en 2013

Le départ vers les îles d'Hyères se fait au niveau de deux embarcadères. Celui de la Tour Fondue pour l'île de Porquerolles et celui du Port St Pierre pour les îles du Levant et de Port-Cros. Il y a en tout 6 lignes vers les îles d'Or.

Depuis 2005, TPM a renouvelé sa flotte avec la construction de 4 bateaux-bus de 147 places chacun. Puis en 2014, la mise en service de 2 éco-bateaux-bus de 98 places chacun, équipés d'une motorisation électrique hybride porte à 12 le nombre de bateaux bus. Les navettes hybrides, premiers bateaux à naviguer en France avec cette technologie, permettent d'effectuer les manœuvres portuaires en mode « zéro émission » (Moins de CO2 et de bruit) avec une capacité à effectuer un voyage sur tout électrique suivant conditions météorologiques. De plus, elles enregistrent une baisse de 28 % de consommation gasoil sur un parcours classique.

Desserte diamétrale de l'Est de TPM et de l'Aéroport

Des études de faisabilité ont été menées pour évaluer la pertinence du développement de lignes maritimes extérieures à la petite rade de Toulon. Une liaison vers Carqueiranne a un temps été envisagée, pour permettre ensuite une desserte de l'aéroport à l'aide d'une navette qui en assurerait la correspondance. La voiture reste cependant largement plus concurrentielle que l'offre bateau + navette envisagée, que ce soit en termes de temps de parcours, ou de coût d'exploitation, et sans compter les contraintes techniques liées au nécessaire réaménagement du port de Carqueiranne.

Une liaison à caractère plus touristique vers la commune du Pradet et la plage de la Garonne n'est également pas envisageable.

Bilan financier

1. Des transports en commun efficaces et attractifs			
Actions	*Prévu*	*Réalisé*	
1. Un réseau TC maillé autour du TCSP	535 000 000 €	181 417 967 €	34%
2. Un réseau ferré métropolitain	25 000 000 €	39 660 000 €	159%
3. Le traitement des gares en pôles TC	5 000 000 €	16 670 094 €	333%
4. Un PEM de cœur d'agglomération autour de la gare de Toulon	15 000 000 €	34 109 000 €	227%
5. Plan Bus, l'amélioration des performances et de l'attractivité des TC	15 000 000 €	87 930 000 €	586%
6. Une tarification et une billetique intégrées ou interopérables	5 000 000 €	6 166 000 €	123%
7. Le développement du transport maritime	5 000 000 €	14 564 000 €	291%
	605 000 000 €	380 517 061 €	63%

Priorité 2 : Une gestion hiérarchisée du stationnement

Une gestion hiérarchisée du stationnement

	2003	Suivi objectif	2013	Evolution 2003 - 2013
Nombre de P+R / PE / PC	Aucun	7	14 P+R	-
Nombre de places offertes en P+R	Aucun	1 650	4 000	-
Nombre d'infractions de stationnement	?			
Recettes de stationnement	?			
Fréquentation des parcs en ouvrage Toulon	2 920 000			
Places offertes en parc	36			
Places offertes	42			
Places en parcs payants dans TPM	9 404			

Action 8 : Une nouvelle politique de stationnement

Il était là question de définir le cadre d'évolution des règles de stationnement avec les communes partenaires, les orientations en matière de gestion de l'offre, et de fixer des règles, aux différentes échelles et niveaux de prise en compte.

Dans les faits, l'ensemble des communes se sont attachées à renforcer leur offre de stationnement par la création de parkings en ouvrage ou en surface depuis 2005, que ce soit pour les déplacements du quotidien ou pour l'accès au littoral et aux sites touristiques.

Les communes ont mis en place des mesures de gestion de l'offre qui se caractérisent de deux façons différentes :

- Certaines communes ont instauré la tarification et les zones bleues : Toulon, Hyères-les-Palmiers, Six-Fours-les-Plages, La Seyne-sur-Mer,
- D'autres ont uniquement instauré les zones bleues en conservant la gratuité : La Valette-du-Var, La Garde, Le Pradet, Carqueiranne, Ollioules, La Crau.

Action 9 : La densification des Parkings Relais et la tarification du stationnement

Les objectifs poursuivis sont ici les même que pour l'action précédente, et se traduisent principalement par la mise en place des parkings relais (P+R) et des parcs de rabattement. La question des axes rouges sur lesquels le stationnement sur voirie serait supprimé au profit des voies réservées aux TC, ainsi que les outils de contrôle des parcs de stationnement sont aussi évoqués.

En 2009 le Conseil Communautaire de TPM a approuvé le principe d'un schéma directeur des Parcs Relais, basé sur trois lignes directrices structurantes :

- La complémentarité avec l'offre de bus, le TCSP, les bateaux bus en rabattement et avec les modes actifs,
- L'accessibilité des parcs relais avec un cheminement piétonnier court et adapté, couplé à une signalisation spécifique,
- La cohérence de la politique de stationnement urbain aux alentours des parcs relais (stationnement payant, horodateurs,...)

Le Schéma Directeur avait pour objectif la réalisation de 5 900 places de stationnement dans 21 P+R dont 7 gares. Fin 2014, près de 4000 places ont été réalisées, soit plus de 60%.

La fréquentation des parcs relais dépend essentiellement de leur positionnement. En effet, lorsque les parcs relais sont proches de lignes structurantes terrestres ou maritimes, leur taux d'occupation est plus important. Ainsi, le P+R des Portes d'Ollioules et de Toulon, situé sur un pôle de correspondance de lignes structurantes (Ligne 1 et ligne U) enregistre fin 2014, un taux d'occupation proche de 50%, avec des pointes constatées à 80%.

Bilan financier

2. Une gestion hiérarchisée du stationnement			
Actions	*Prévu*	*Réalisé*	
8. Une nouvelle politique de stationnement	200 000 €	0 €	0%
9. La densification des parking-relais et la tarification du stationnement	5 000 000 €	47 249 000 €	945%
	5 200 000 €	**47 249 000 €**	**909%**

Priorité 3 : Une qualité de ville retrouvée pour les modes doux

La promotion du vélo en tant que véritable mode alternatif à l'automobile figurait parmi les objectifs du PDU de 2005. Après avoir longtemps décliné, la part modale des deux-roues non-motorisés, semble progresser, notamment dans la partie centrale de l'agglomération. Autre mode de déplacement doux, la marche à pied est le mode de déplacement le plus utilisé, devant l'automobile dans les secteurs urbains denses et aménagés pour les piétons (mails, rue piétonnes, zone 30...).

Une qualité de ville retrouvée pour les modes doux

	2003	Suivi objectif	2013	Evolution 2003 - 2013
km pistes cyclables (% des km dédiés)	25	+ 100%	116	364%
km de bandes cyclables (% des km dédiés)	15	+ 100%	82	447%
km dédiés cyclables	40	80	198	-
km de pistes cyclables sur km réseau dédié	63%	-	59%	-
Nbre d'opérations en faveur du vélo	Aucune véritable	réservation de voirie		
Nbre de parcs de stationnement et taux d'usage	A recencer	-		
Nombre d'arceau et taux d'usage	A recencer	-		
Opération Vélobus	A mettre en œuvre	-		
Nbre déplacements / jours vélos sur TPM (% part modale)	45 000 (2%)	81 000 (4%)		
Nbre de zones 30	6	-		
Nbre déplacements / jours MAP sur TPM (% part modale)	367 000 (27%)	454 000 (28%)	31% (EMD2008)	
Opérations en faveur de la sécurisation de la MAP	néant	-		
Opérations Pédibus	3	11	12	+9

Action 10 : Un plan vélo pour faciliter un usage quotidien

Le PDU 2005-2015 proposait de définir un schéma vélo d'agglomération qui intègre une continuité des itinéraires Ouest/Est et Nord/Sud. Ce schéma vélo d'agglomération doit intégrer les aménagements des parcs de stationnement vélos et tout autre aménagement (location de vélo, subvention VAE, etc.) qui participe à la construction d'un réel réseau cyclable.

Un schéma vélo communautaire

En 2015, TPM est parcouru par 247 km de pistes et bandes cyclables, soit un taux d'évolution du réseau de près de 85% d'itinéraires supplémentaires en 8 ans. Les différents acteurs de l'aménagement des pistes cyclables (communes, TPM, CG 83) ont ainsi créé plus de 100 kilomètres de linéaire cyclable.

Les communes de Toulon, Hyères-les-Palmiers, Six-Fours-les-Plages et La Garde ont largement développé l'aménagement d'itinéraires cyclables en lien avec la piste littorale existante, mais aussi en maillage nord-sud et est-ouest dans les centres-villes et quartiers périurbains.

Depuis 2006 un plan des itinéraires cyclables, le « Plan Vélo » édité par TPM, répertorie chaque année, les aménagements cyclables existants que ce soient, des itinéraires aménagés (pistes, bandes et espaces partagés) ou des itinéraires conseillés (non pourvus d'infrastructures cyclables), et des parcs à vélo.

Faciliter le stationnement vélo

L'aménagement de parcs à vélo sur l'agglomération en 10 ans, a été fait de façon assez inégalitaire selon les communes. Les villes de Toulon et Six-Fours-les-Plages sont les deux communes où l'on trouve le plus de parcs à vélo. Les pôles d'échanges multimodaux de La Seyne et La Garde sont également dotés de places de stationnements réservées pour les vélos.

Action 11 : Un plan piéton dans les cœurs de ville

Il s'agissait principalement de développer les zones 30, d'améliorer le confort des déplacements dans les centres villes, et de sécuriser les abords des établissements scolaires.

Aujourd'hui, toutes les communes de l'agglomération ont pacifié leur centre-ville et sécurisé les abords des écoles, notamment avec l'aménagement de zones 30. Ces zones délimitent un périmètre urbain dans lequel la vitesse du trafic est modérée pour favoriser la cohabitation de tous les usagers de la voirie.

La démarche « Marchons vers l'école » et les itinéraires Pédibus et Vélo-bus afin de pacifier et sécuriser les abords des écoles ont été mis en place dès 2003 sur deux communes de l'agglomération : Saint-Mandrier-sur-Mer et Ollioules. En 2014, il existe 5 circuits pédibus sur le village de St Mandrier, et 3 circuits sur Pin Rolland. En tout la démarche « Marchons vers l'école » pour l'année 2014-2015 compte 25 accompagnateurs et près de 90 enfants inscrits. Ces démarches innovantes et ponctuelles en 2003 ont été reconduites d'année en année et pérennisées avec 2 voire 3 itinéraires pédibus sur ces deux communes. Aujourd'hui, les communes de Six-Fours-les-Plages, Hyères, Le Pradet, La Garde et Toulon ont également mis en place sur certaines écoles des itinéraires Pédibus et Vélo-bus de façon ponctuelle.

Les itinéraires modes doux ou modes actifs se sont fortement améliorés et étendus sur toute l'agglomération. Les efforts combinés de l'agglomération, des communes, et du département ont amélioré grandement la circulation en vélo sur le territoire communautaire.

Bilan financier

3. Une qualité de ville retrouvée pour les modes doux			
Actions	*Prévu*	*Réalisé*	
10. Un Plan Vélo pour faciliter un usage quotidien	10 000 000 €	7 750 000 €	78%
11. Un Plan Piéton dans les cœurs de ville	17 000 000 €	38 485 000 €	226%
	27 000 000 €	**46 235 000 €**	**171%**

Priorité 4 : Des aménagements pour la voiture, en harmonie avec les autres modes

Des aménagements pour la voiture en harmonie avec les autres modes

	2003	Suivi objectif	2013	Evolution 2003 - 2013
Fréquentation des deux tubes	25 000	-		
Nombre de tués	163	-		
Nbre de blessés graves	881	-		
Nbre de piétons tués	21 (13%)	-		
Nbre de cyclistes tués	9 (6%)	-		
Nbre de 2roues motorisés tués	55 (34%)	-		
Nbre de points routiers sécurisés	A recenser	-		
Gravité des accidents (tués/100acc.)	2,5	-		
Densité des accidents (accidents/1000 hab.)	16,3	-		

Action 12 : Le 2ème tube de la traversée toulonnaise et les mesures associées

La réalisation de ce 2ème tube a demandé un financement beaucoup plus important que prévu en raison de travaux compliqués et de défis techniques à relever. L'Etat Maître d'Ouvrage et les différents partenaires (Région PACA, Conseil général du Var et TPM) ont dû trouver des ressources financières supplémentaires, au détriment d'autres projets.

En mars 2014, la mise en service du 2ème tube (tube sud) a permis de libérer la voirie en surface au niveau du centre-ville de Toulon, a entrainé une diminution du trafic de 25 000 véhicules jour en surface, a réduit les nuisances sonores et a amélioré la qualité de l'air et plus largement la qualité de vie en centre-ville.

Comme le préconisait le PDU 2005-2015, le 2ème tube est avant tout un équipement au service du report modal en surface en faveur des transports en commun (sites propres) et des itinéraires modes doux. Il permet de canaliser les flux de trafic traversant la commune de Toulon de part et d'autre des autoroutes A50 et A57. La réalisation de la traversée souterraine de Toulon permet de canaliser les flux du trafic Est-Ouest et Ouest-Est.

Sur sa première année de mise en service, le 2nd tube a été emprunté en moyenne par 28700 véhicules par jour dont près de 2000 poids lourds.

A noter : la mise en place du système de régulation des entrées sur l'A57 impose des contraintes de gestion qui n'ont pas encore permis de retravailler l'espace public en surface.

Action 13 : Une meilleure hiérarchisation du réseau routier

La gestion du trafic automobile sur TPM, nécessite une meilleure hiérarchisation du réseau routier. En effet, tous les types de voirie sont présents, de l'autoroute aux voiries départementales, des grands boulevards urbains aux dessertes de quartiers. La gestion du trafic routier sur le territoire de l'agglomération découle du trafic engendré par les grands flux quotidiens entrants et sortants des heures pleines et heures creuses et des variations saisonnières du trafic dans certaines communes littorales, plus particulièrement concernées par la fréquentation touristique.

Des aménagements dans les centres-villes et aux abords des grands pôles de vie ont été réalisés afin de canaliser le trafic automobile et réduire la vitesse comme par exemple :

- Réaménagement de la corniche Marius Escartefigues (Toulon) ;
- Réaménagement de la voirie autour du nouvel hôpital Sainte Musse (Toulon);
- Réaménagement de l'Avenue de la République (Toulon) ;
- Réaménagement de la RD559 entre la Pyrotechnie et Pont de Gaud et prolongement jusqu'au carrefour du 8 mai 1945 (entrée de ville de La Seyne) ;
- Requalification de la RD559 au centre-ville de Six Fours ;
- Réaménagement de la RD11 à Ollioules, en centre-ville et en direction de Sanary ;
- Carrefour entre la RD559 et la RD276 au Sud de la gare à Hyères ;
- Travaux en cours sur la RD206 et création de la liaison Technopôle-RDN8 ;
- Réaménagement en cours avenue de l'université à la Valette suite aux travaux liés au programme d'aménagement de « Famille Passion ».

Afin de permettre un partage cohérent et efficient de la voirie entre automobiles, vélos et transports en commun, des travaux d'aménagement ont été menés dans l'agglomération comme par exemple :

- Travaux sur la rue Morazzani, quartier St Jean du Var (Toulon) ;
- Création d'un site propre Transports en Commun et réaménagement de la voirie Boulevard Alphonse Juin et Avenue Jules Renaud autour de l'hôpital de la Seyne ;
- Réaménagement de l'entrée de ville à Toulon, carrefour Villevieille et création d'un site propre Transports en Commun ;
- Aménagement d'un site propre Transports en Commun sur l'avenue Aristide Briand, entre Pont des Gaud et Bon Rencontre (Toulon) ;
- Création du giratoire de la Beaucaire et aménagement d'un site propre Transports en Commun (Toulon/Ollioules) ;
- Réaménagement du Boulevard des Armaris, de la rue André Blondel, la rue Sainte Claire Deville et création de site propre Transports en Commun.
- Aménagement du contre sens dédié aux Transports en Commun rue Descartes (Toulon).
- Réaménagement avec création d'une piste cyclable de l'avenue Jean Moulin entre la Garde et le Pradet.

Action 14 : Sécurité routière, un plan de modération des vitesses

Le plan de modération des vitesses affiché dans le PDU a été réalisé partiellement avec une première baisse des vitesses de circulation de 130 à 110 km/h à l'Ouest de l'agglomération sur l'autoroute A50 et de 110 à 90 km/h à l'Est de l'agglomération sur l'autoroute A57. Un programme de réduction du gabarit des voiries a été lancé sur les voiries à trafic élevé.

Les principales voies de liaisons intercommunales structurantes ont également fait l'objet d'aménagement de sécurité (chicanes, coussins berlinois, plateaux,...) et de baisse de la vitesse autorisée sur certains tronçons.

A l'échelle communale, les centres-villes ont été pacifiés par l'instauration de zones 30 et l'aménagement des espaces publics favorisant un meilleur partage de la voirie. Ce déploiement de zones 30 sur le territoire a également été réalisé autour des établissements scolaires et dans des quartiers résidentiels.

Un traitement significatif des traversées d'axes structurants de l'agglomération a été opéré. Cependant, les grands axes structurants, tels que les autoroutes A50 et A57, l'autoroute A570, la RD 559 Toulon-La Seyne, la RD 26 La Seyne, la RD 98 La Valette, RD 29 La Valette... présentent encore un déficit d'aménagement ne permettant pas de déplacements suffisamment sécurisés pour l'ensemble des usagers et subissent une congestion qui pénalise les usagers du transport en commun.

Au niveau de l'accidentologie sur le territoire de TPM on note un net recul du taux de blessés graves. Le nombre de tués sur les routes reste à un niveau équivalent à 2005. Seul le nombre de mort en 2 roues motorisés augmente entre 2005 et 2012, hausse essentiellement dû à la forte progression du marché des 2 roues motorisés.

Bilan financier

4. Des aménagements pour la voiture en harmonie avec les autres modes			
Actions	*Prévu*	*Réalisé*	
12. Le 2ème tube de la traversée toulonnaise et les mesures associées	395 000 000 €	455 000 000 €	115%
13. Une meilleure hiérarchisation du réseau routier	60 000 000 €	62 810 000 €	105%
14. Sécurité routière, un plan de modération de vitesse	5 000 000 €	5 000 000 €	100%
	460 000 000 €	522 810 000 €	114%

Priorité 5 : De nouvelles règles pour le transport et les livraisons

Une autre gestion du transport de marchandises et des opérations de livraisons en ville

	2003	Suivi objectif	2013	Evolution 2003 - 2013
Nbre d'opérations de livraisons/sem. Sur TPM	190 000	-		
Nbre de véh. Propres pour les livraisons	-	-		
Volume du flux PL sur les axes "sensibles"	5 à 10%	-	7% dans le tunnel	-
Nbre de places de livraisons aménagées	-	-	50	-
Nbre d'ELU	-	-	-	
Taux d'usage des ELU	-	-	-	

Action 15 & 16: Concertation et règlementation du transport de marchandises – Mutualisation et rationalisation des livraisons de marchandises en ville

Le PDU 2005-2015 souhaitait arriver à une vision partagée de la ville et de ses problèmes en distinguant plusieurs zones d'application de la réglementation en fonction de leurs rythmes économiques et leurs besoins en logistique : centre-ville, quartiers « charnières », périphéries. Il s'agissait également de statuer sur les horaires de desserte, les types de véhicules autorisés, les possibilités de stationnement les mieux adaptées, aux besoins des acteurs transporteurs et utilisateurs.

Dans les faits, la gestion des marchandises en centre-ville étant dépendante de multiples partenaires (transporteurs, commerçants, communes, agglomération, associations d'entreprises ou Chambre de Commerce et d'Industrie) rend la concertation et la définition des actions plus difficile à mettre en place.

La réglementation au niveau des horaires de livraison est du ressort de la commune. Néanmoins, pour une meilleure gestion du flux global du trafic routier, une harmonisation des horaires de livraison devrait s'opérer au niveau de l'agglomération notamment au niveau des axes routiers les plus touchés par des livraisons aux heures pleines du matin et du soir comme par exemple :

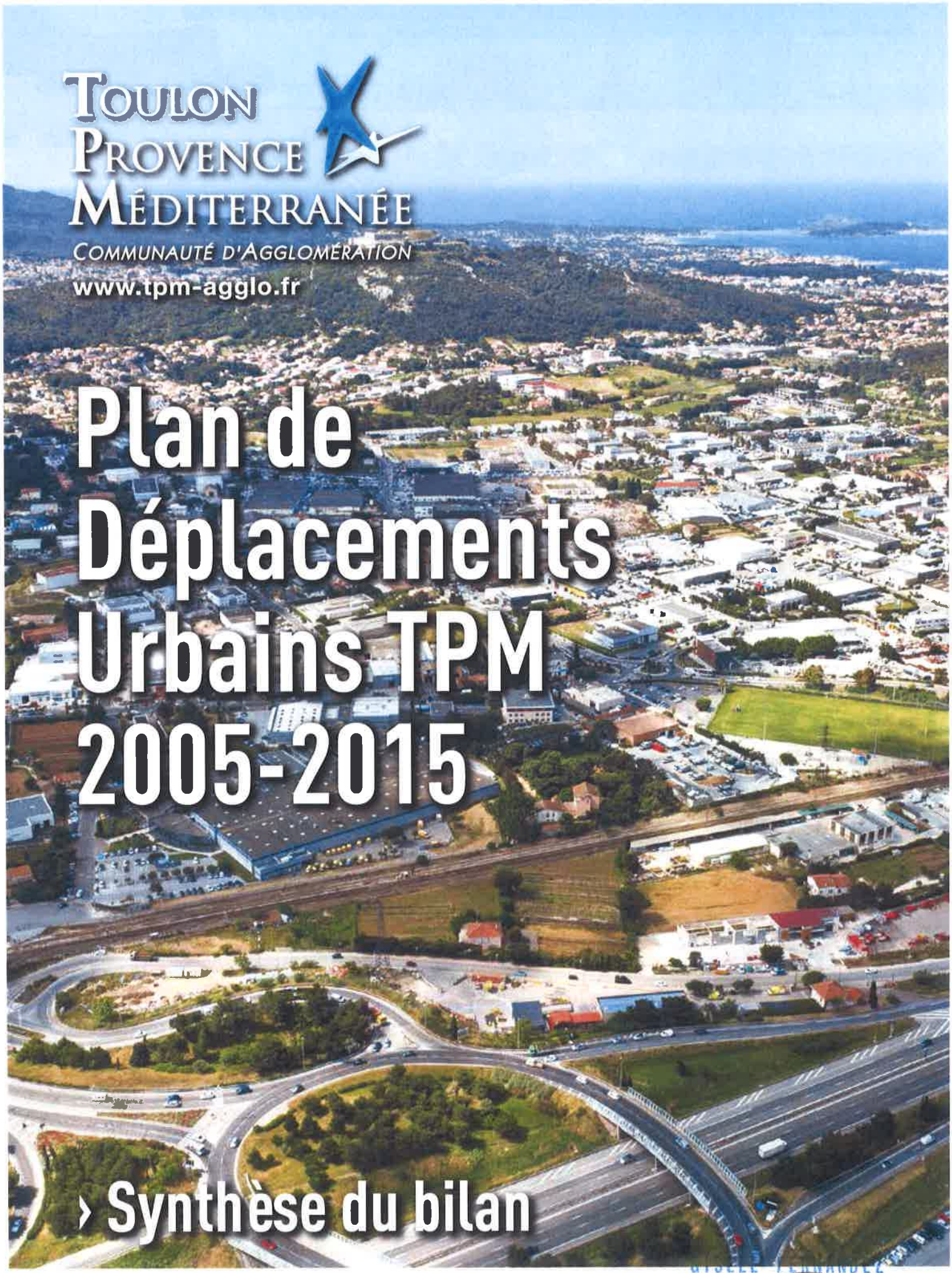
- les boulevards centraux de Toulon (avenue Mal Foch, Boulevard Général Leclerc, Boulevard de Strasbourg, Boulevard G. Clémenceau)
- Les axes routiers dans les quartiers de Toulon où le trafic automobile est important (St Jean du Var, Le Pont-du-Las)
- l'avenue de la République à Six-Fours-les-Plages,
- Le quartier de la gare à Hyères-les-Palmiers,
- Le quai Saturnin Fabre à La Seyne-sur-Mer.

Il a été difficile de rassembler tous les partenaires concernés par les marchandises en ville pour une concertation approfondie et trouver un accord sur la réglementation et la mutualisation des besoins. Les objectifs du PDU 2005-2015 ont peut-être été trop ambitieux et non adaptés aux particularités territoriales de l'agglomération. En effet, certaines communes comme le Revest-les-Eaux ou Saint Mandrier-sur-Mer, de petite taille, ne rencontrent pas de problèmes à ce niveau.

Un aménagement sectoriel, aires de livraison ou encoches de livraison, a été réalisé par les communes sur certains axes centraux où les commerces ont des besoins importants de livraisons.

Bilan financier

5. De nouvelles règles pour le transport et les livraisons			
Actions	*Prévu*	*Réalisé*	
15. Conception et réglementation du transport de marchandises	200 000 €	50 000 €	25%
16. Mutualisation et rationalisation des livraisons de marchandises en ville	2 800 000 €	500 000 €	18%
	3 000 000 €	**550 000 €**	**18%**



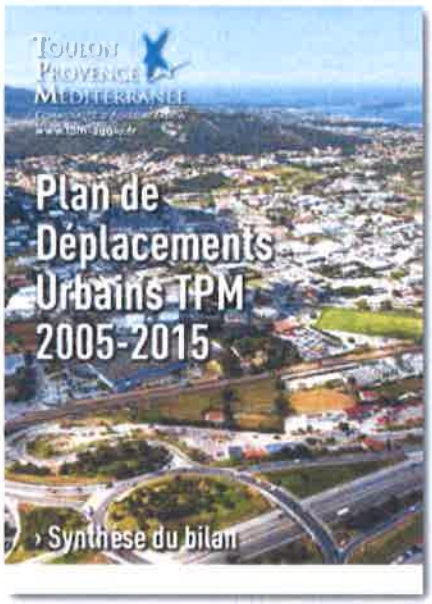
GISÈLE FERRANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON




9 Gare







Chaque jour, nos déplacements dessinent le fonctionnement de l'agglomération toulonnaise.

Après plus de 10 ans d'une politique volontariste en matière de mobilité urbaine, nos déplacements sont aujourd'hui au centre de nouveaux enjeux.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2005-2015, adopté en 2006, a encadré de nombreuses actions menées par l'ensemble des acteurs de la mobilité sur notre territoire. L'objectif était alors d'offrir de meilleures conditions de vie grâce à un rééquilibrage des pratiques de déplacements au profit des transports en commun et des modes de déplacements alternatifs et une optimisation du partage de la voirie.

Le Plan de Déplacements Urbains est un document stratégique pour le développement de l'agglomération. Il fixe les objectifs à poursuivre par la politique publique en matière de déplacements de personnes et de marchandises. Il définit les actions à mettre en œuvre par les collectivités pour répondre au défi de la mobilité urbaine durable.

Depuis 2005, notre agglomération a fortement évolué. Elle s'est agrandie et a accueilli de nouveaux habitants et de nouveaux emplois. Avec la mise en œuvre du PDU, les services de transports ont été modernisés et ont accompagné les nouvelles pratiques de mobilité.

Pour accompagner cette dynamique et anticiper les réponses les plus adaptées à cette mobilité, la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée et l'ensemble des acteurs du territoire qui contribue, de près ou de loin à l'amélioration de notre mobilité du quotidien engagent l'élaboration d'un nouveau PDU.

Cette nouvelle stratégie s'appuiera sur une démarche partenariale qui tire profit des enseignements de l'expérience passée.

La première étape de cette démarche est de partager le bilan de la mise en œuvre du PDU 2005-2015, objet du présent document.

Le Plan de Déplacements Urbains de 2005

Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?

L'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) est obligatoire dans les grandes agglomérations depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996. Il fait partie des outils dont disposent les collectivités pour lutter contre la pollution locale. Au-delà de cette thématique, il aborde plus globalement tous les enjeux relatifs aux déplacements des personnes et des marchandises dans une agglomération. Le PDU est porté par son autorité organisatrice de la mobilité, Toulon Provence Méditerranée avec le concours de l'ensemble des acteurs de la mobilité sur le territoire : les communes de notre agglomération, le département du Var, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'Etat, participent à son élaboration et sa mise en œuvre.

Les enjeux du PDU 2005-2015

Le 4 juillet 2006, le PDU de l'agglomération toulonnaise a été approuvé par arrêté préfectoral. Il portait les 5 objectifs ou priorités stratégiques suivants :

- **Des transports en commun efficaces et attractifs**, avec une offre TC renforcée à l'échelle communautaire et un véritable schéma ferroviaire d'agglomération ;
- **Une gestion hiérarchisée du stationnement**, avec une politique et une réglementation du stationnement communautaire au service du report modal ;
- **Une qualité de ville retrouvée pour les modes doux**, afin de redonner à ces modes de déplacements la place qu'ils méritent ;
- **Des aménagements pour la voiture en harmonie avec les autres modes,** avec la hiérarchisation du réseau routier et autoroutier autour du 2ème tube de traversée souterraine de Toulon et un schéma de voirie orienté vers le délestage et la sécurisation des centres-villes ;
- **Des règles nouvelles pour les livraisons**, avec une autre gestion du transport de marchandises et des livraisons.

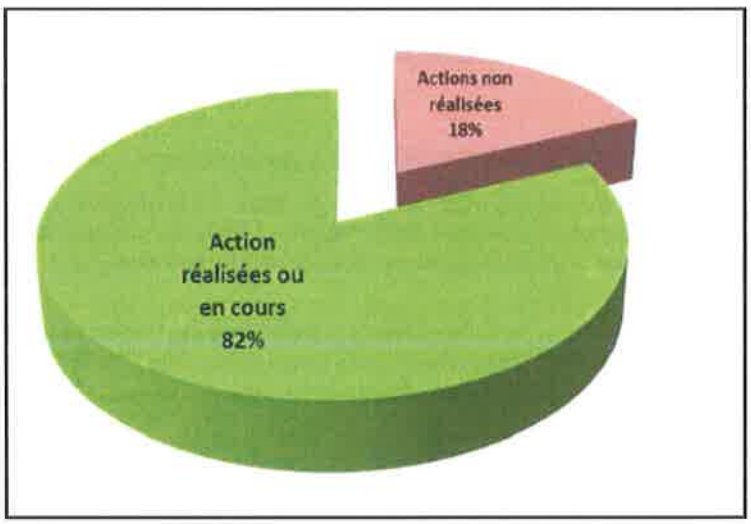
4 axes transversaux supplémentaires permettaient d'intégrer les particularités du territoire, les enjeux en matière d'accessibilité et de développement durable :

- La composante touristique ;
- La place de la Marine nationale (Arsenal/DCN) ;
- Le déplacement des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- Un PDU citoyen au service du développement durable et de l'environnement.

Le bilan de sa mise en œuvre

L'article L1214-2 du code des transports définit précisément les objectifs que doit viser tout PDU :

1. L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part ;
2. Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine ;
3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
4. La diminution du trafic automobile ;
5. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;
6. L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;
7. L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
8. L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales ;
9. L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques ;
10. L'organisation d'une tarification et d'une billétique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
11. La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.



Le présent document s'appuie sur une analyse qualitative et quantitative des actions inscrites au PDU 2005-2015. Les 5 priorités regroupaient plus de 120 actions, dont plus de 80% ont aujourd'hui été livrées, sont en cours de mise en œuvre, ou en préparation.

Plus de 90% des investissements initialement prévus ont été réalisés sur ces 10 années passées, soit près d'1 milliard d'euros



Priorité 1 : des transports en commun efficaces et attractifs

Un des principaux résultats du PDU 2005-2015 est d'avoir porté le réseau de transports en commun urbain à un niveau de performance et d'attractivité reconnu à travers :

- L'amélioration de la qualité de couverture du réseau,
- L'amélioration des conditions d'exploitation,
- Les conditions d'accès améliorées pour les PMR.



Le réseau de transports urbains Mistral

Amélioration de la qualité de service du réseau de bus

Dès 2005 avec la mise en œuvre du Plan Bus, la tarification unique est étendue sur tout le Périmètre des Transports Urbains (PTU), accompagnée d'une restructuration du réseau après l'intégration de la commune de La Crau dans l'agglomération en 2009. Aujourd'hui, 90% de la population habite à moins de 400 m d'un arrêt de bus.



Amélioration des conditions d'exploitation

Il s'agit d'un des seuls réseaux de transport à trois dimensions maritime terrestre et aérienne, et le premier réseau de bus et bateaux-bus de France. C'est un réseau dynamique dont la clientèle est principalement jeune (51% des usagers ont moins de 25 ans).

La hausse de fréquentation de plus de 60% depuis 2002 est à mettre au bénéfice de l'amélioration des performances du réseau, tout comme le gain de vitesse commerciale passée de 13.5 à 17.1 km/h.

Les aménagements préalables à la réalisation du TCSP ont également profité à l'amélioration des conditions d'exploitation, comme la réalisation des ouvrages d'arts sous voie ferrée à Saint Jean du Var ou La Garde, sous l'A57 avec la requalification des accès à l'Hôpital Intercommunal de Toulon-La Seyne, ou les sites propres réservés à la circulation des transports en commun à La Seyne, Ollioules ou Toulon.



Des conditions d'accès améliorées pour tous

L'harmonisation tarifaire est mise en place en 2004. La tarification du ticket « un voyage » n'a pas changé depuis 2005 malgré les hausses successives de TVA (1,40 € le ticket par voyage), faisant du réseau Mistral l'un des grands réseaux les moins chers de France.

Une personne sur cinq est une Personne à Mobilité Réduite (PMR) ou contrainte. Durant les 10 ans du PDU, l'agglomération a rendu accessible aux PMR la totalité de son parc de matériel roulant, et près de 600 arrêts du réseau (30%).

Un réseau terrestre, maritime, et aérien

- Aujourd'hui, le réseau Mistral comprend 61 lignes terrestres dont 53 lignes régulières et 8 lignes de Transport à la Demande (TAD), qui desservent 2032 arrêts dont 834 arrêts «points de correspondance».
- La ligne U, créée en 2014 relie le campus de l'Université de Toulon à celui de La Garde en un temps record, avec une fréquence de 15 mn et 20 arrêts maximum.
- Sur l'eau, 3 lignes effectuent les navettes dans la petite rade (entre Toulon, La Seyne-sur-Mer et Saint-Mandrier-sur-Mer) et 6 lignes vers les îles d'Hyères (Porquerolles, Port-Cros, Le Levant).
- En 10 ans, les dessertes maritimes se sont considérablement développées avec une croissance importante de la fréquentation pour atteindre 2.8 millions de voyages maritimes en 2014 (1.2 million en 2003).
- 160.000 voyages en téléphérique en 2013

Repères

2004 : harmonisation tarifaire sur l'ensemble du réseau Mistral. Tarifs inchangés depuis 2005.

2007 : mise en place de la nouvelle billettique sans contact.

2008 : lancement du site Internet www.reseaumistral.com

2009 : mise en place d'un service nocturne avec la création d'un réseau de 10 lignes terrestre et 2 lignes maritimes desservant toutes les communes de l'agglomération.

2010 : lancement de l'e-boutique pour l'achat en ligne de titres magnétiques et alerte SMS abonnés.

2011 : mise en service d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information du Voyageur (SAEIV) et création d'un serveur Mistral avec recherche d'itinéraires.

2013 : réfection et mise à disposition de la station maritime principale de Toulon.

2014 : Déploiement des bornes/panneaux d'information voyageur au niveau des points d'arrêts. Mise en service de 2 nouveaux éco-bateaux bus de 98 places chacun, motorisation électrique hybride.





13 x plus d'abonnés qu'en 2005

+ de 30 millions de voyageurs en 2014

Près de 300 millions d'euros investis en 10 ans

1er réseau de Bateaux-Bus de France



Le réseau de bus interurbain Varlib'

Le territoire bénéficie également des services de transports départementaux, et du maillage dense proposé par l'offre Varlib' sur l'agglomération. En 2014, cette offre est constituée de 228 lignes affectées aux transports réguliers, scolaires, ou à la demande. Les liaisons les plus fréquentées concernent directement TPM puisqu'elles concernent l'axe Aix-en-Provence – Saint-Maximin – Brignoles à l'Ouest, et La Londe – Saint-Tropez – Saint-Raphaël à l'est, au départ de Toulon.



Le réseau départemental

- Aujourd'hui, le réseau Varlib' comprend 228 lignes (59 lignes régulières, 133 services scolaires, 36 doublages scolaires et 3 transports à la demande), pour 11 millions de km/an et plus de 5,8 millions de voyages réalisées en 2014.
- 58% des varois sont situés à moins de 300 mètres d'un arrêt du réseau départemental.

Le réseau ferré

Le développement du réseau de Trains Express Régionaux (TER) est également porté par le PDU, avec une amélioration de l'offre et une articulation gares-réseau de transports en commun urbain optimisée via :

- l'amélioration du réseau ferré métropolitain
- le traitement des gares en pôles de TC
- le Pôle d'Échange Multimodal de Toulon (PEM)







Un réseau ferré métropolitain

Les travaux de modernisation de l'axe La Pauline-Hyères ont permis d'offrir fin 2015 un cadencement de l'offre TER aux 30 minutes en heure de pointe sur le territoire de l'agglomération avec une diamétralisation des services entre Hyères et Marseille.

La création de deux haltes supplémentaires (Sainte-Musse et l'Escaillon) est inscrite au Contrat de Plan État Région 2015-2020.

La fréquentation des gares connaît depuis 4 ans une croissance progressive. Le nombre de voyages a augmenté de 7,8% entre 2010 et 2013 et dépassé les 4,6 millions de voyages en 2013. Avec les efforts fournis sur l'aménagement des gares en Pôles d'Echanges Multimodaux et sur l'augmentation de l'offre programmée en 2015-2016, la fréquentation des gares poursuivra sa croissance dans les prochaines années.

Le traitement des gares en pôles TC

4 gares sur les 7 de l'agglomération ont fait l'objet d'aménagements :

- 2009 : La gare d'Ollioules / Sanary
- 2012 : La gare de La Garde phase 1
- 2013 : La gare de La Seyne-sur-Mer phase 1
- 2013 : La gare de Toulon

Et 3 sont en projet (La Pauline, Hyères, La Crau)

Un Pôle d'Échange Multimodal au cœur d'agglomération autour de Toulon

Plusieurs aménagements ont été réalisés pour donner à la gare de Toulon un vrai rôle de Pôle d'Échange Multimodal :

- l'ouverture de la gare routière avec terminus des cars interurbains
- aménagement d'un plateau piétonnier entre la gare routière et la gare
- le parking du pôle d'échange courte et longue durée + dépose minute
- mise en place d'une billettique combinée entre le réseau Mistral et TER PACA.

4,6 millions de voyageurs en 2013

Près de 100 millions d'euros investis en 10 ans



Priorité 2 : une gestion hiérarchisée du stationnement

Une nouvelle politique de stationnement

Il s'agissait de définir le cadre d'évolution des règles de stationnement avec les communes, les orientations en matière de gestion de l'offre, et de fixer des règles, aux différentes échelles et niveaux de prise en compte.
Dans les faits, l'ensemble des communes s'est attaché à renforcer l'offre de stationnement par la création de parkings en ouvrage ou en surface depuis 2005, que ce soit pour les déplacements du quotidien ou pour l'accès au littoral et des sites touristiques.

Les communes ont mis en place des mesures de gestion de l'offre qui se caractérisent de deux façons :

- Tarification et zones bleues : Toulon, Hyères, Six-Fours-les-Plages, La Seyne-sur-Mer,
- Zones bleues et conservation de la gratuité : La Valette-du-Var, La Garde, Le Pradet, Carqueiranne, Ollioules, La Crau, Le Revest-les-Eaux, Saint-Mandrier-sur-Mer.

La densification des parkings relais et la tarification du stationnement

Les objectifs poursuivis se traduisent principalement par la mise en place des parkings relais (P+R) et des parcs de rabattement en faveur du covoiturage. La question des axes rouges sur lesquels le stationnement sur voirie serait supprimé au profit des voies réservées aux transports en commun, ainsi que les outils de contrôle des parcs de stationnement sont aussi évoqués.

En 2009 le conseil communautaire de TPM a approuvé le principe d'un schéma directeur des parcs relais représentant 5900 places de stationnement, organisé autour de :

- la complémentarité avec l'offre de bus, le TCSP, les bateaux bus en rabattement et avec les modes actifs
- l'accessibilité des parcs relais avec un cheminement piétonnier court et adapté et une signalisation spécifique
- la cohérence de la politique de stationnement urbaine aux alentours des parcs relais (stationnement payant, horodateurs,...).

Le développement des aires de covoiturage

Une pratique régulière du covoiturage diminue le nombre de véhicules en circulation et réduit ainsi la place accordée à la voiture en ville. Elle est donc encouragée au travers des actions de sensibilisation mises en place dans les différents Plans de Déplacements Administration, Entreprises, et des Etablissements Scolaires. Deux aires de covoiturages ont vu le jour à l'est et l'ouest de TPM : Sainte-Musse et l'Escaillon.

Repères
2010 : adoption du Schéma Directeur des Parkings Relais
2008 : ouverture du parking relais des Sablettes
2009 : ouverture du parking relais de la Bâtie
2009 : ouverture du parking relais Arromanches
2013 : ouverture du parking relais Gérard Philipe
2013 : ouverture du parking relais Portes d'Ollioules et de Toulon
2014 : ouverture des parcs de covoiturage de Sainte-Musse et l'Escaillon

14 P+R sur l'agglomération
4 000 places de stationnement en P+R réalisées
Près de 50 millions d'euros investis en 10 ans















Priorité 3 : une qualité de ville retrouvée pour les modes doux

Mode de déplacement idéal jusqu'à 5 km, les deux-roues non-motorisés retrouvent une place importante dans la mobilité quotidienne des habitants de l'agglomération. La marche à pied est quant à elle le mode de déplacement le plus utilisé, devant l'automobile dans les secteurs urbains denses et aménagés pour les piétons (rues piétonnes, zone 30...).

Des aménagements vélo pour faciliter un usage quotidien

TPM compte aujourd'hui près de 247 km de pistes et bandes cyclables, avec la réalisation de plus de 100 km de linéaire cyclable en 8 ans.

Les communes de Toulon, Hyères, Six-Fours-les-Plages et La Garde ont largement développé l'aménagement d'itinéraires cyclables en lien avec la piste littorale existante, mais aussi en maillage nord-sud et est-ouest dans les centres-villes et quartiers périurbains.

Des aménagements piéton dans les cœurs de ville

Le plan piéton comprend le développement des zones 30, l'amélioration du confort des déplacements dans les centres-villes, et la sécurisation des abords des établissements scolaires.

Aujourd'hui, toutes les communes de l'agglomération ont pacifié leur centre-ville et sécurisé les abords des écoles, notamment avec l'aménagement de zones 30. Ces zones délimitent un périmètre urbain dans lequel la vitesse du trafic est modérée pour favoriser la cohabitation de tous les usagers de la voirie.

Repères

- Depuis 2006, un plan des itinéraires cyclables, le « Plan Vélo » édité par TPM, répertorie chaque année les aménagements cyclables existants qu'il s'agisse d'itinéraires aménagés (pistes, bandes et espaces partagés) ou d'itinéraires conseillés, et les parcs à vélo.
- À compter du 12 décembre 2014, une aide à l'achat d'un Vélo à Assistance Électrique (VAE) neuf ou d'un kit électrique vélo neuf est versée aux résidents de TPM pour soutenir et développer l'usage du vélo. Cette aide se fait à hauteur de 25% du prix d'achat, dans la limite de 250 € pour un VAE et 150 € pour un kit électrique. Fin 2015 après l'adoption de cette mesure, plus de 600 dossiers ont été déposés, et 100.000 € d'aides ont déjà été versés.

247 km d'itinéraires cyclables en 2015

+ de 30% des déplacements se font à pied dans les centres urbains

Près de 50 millions d'euros investis en 10 ans

Priorité 4 : des aménagements pour la voiture, en harmonie avec les autres modes



Le 2ème tube de la traversée toulonnaise et les mesures associées

La réalisation de ce 2ème tube a demandé un financement beaucoup plus important que prévu en raison de travaux compliqués et de défis techniques à relever. L'État, maître d'ouvrage, et les différents partenaires (Région PACA, Conseil départemental du Var et TPM) ont dû trouver des ressources financières supplémentaires, au détriment parfois d'autres projets.

En mars 2014, la mise en service du 2ème tube (tube sud) a permis de fluidifier la circulation en surface et entrainé une diminution du trafic au niveau du centre-ville de Toulon, réduit les nuisances sonores, et amélioré la qualité de l'air.



Une meilleure hiérarchisation du réseau routier

La gestion du trafic automobile sur TPM nécessite une meilleure hiérarchisation du réseau routier pour optimiser l'utilisation de tous les types de voirie présents sur le territoire, de l'autoroute aux voiries départementales, des grands boulevards urbains aux dessertes de quartiers.

La gestion du trafic routier, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail ou de déplacements touristiques est ainsi organisée pour limiter au maximum la congestion du trafic.



Sécurité routière, un plan de modération des vitesses

Le plan de modération des vitesses portée par le PDU a donné lieu à une première baisse des vitesses de circulation de 130 à 110 km/h à l'ouest sur l'autoroute A50, et de 110 à 90 km/h à l'est sur l'autoroute A57. Un programme de réduction du gabarit des voiries a également été lancé sur les voiries à trafic élevé.

A l'échelle communale, les centres-villes ont été pacifiés par l'instauration de zones 30 et d'aménagements favorisant un meilleur partage de la voirie. Ce déploiement de zones 30 a également été mené autour des établissements scolaires et dans des quartiers résidentiels.

Les actions menées ont permis de réduire sensiblement l'accidentologie avec une baisse de 36% du nombre d'accidents corporels sur la période 2009 - 2013.

Près de 60 000 véhicules/jour (dont 4 000 poids lourds) empruntent le tunnel

Une part modale de l'automobile en baisse de 5%

+ de 500 millions d'euros investis en 10 ans

Repères

- Mars 2014 : ouverture du 2ème tube (sud) du tunnel de Toulon



Priorité 5 : des règles nouvelles pour les livraisons

La gestion du fret et la livraison des marchandises en ville ont de multiples impacts au sein de la cité mais sont indispensables à son fonctionnement et à son existence même. Il n'est donc pas question de les supprimer, ou de les repousser à l'extérieur du territoire, mais bien de rechercher les moyens disponibles pour en minimiser les impacts.

Au travers de leurs règlements de voirie, les communes organisent ainsi les conditions de desserte de leur territoire, et TPM joue le rôle de coordinateur de ces politiques locales pour harmoniser les règlementations et organiser l'utilisation de l'espace public associé au fret, avec à la clef la réalisation d'espaces de livraisons ou la tenue d'une instance de concertation sur cette thématique.



Les objectifs de TPM pour l'élaboration d'un nouveau PDU



Dans le cadre de la révision, TPM identifie 5 orientations majeures :

- Proposer une offre de transports en commun globale plus performante et concurrentielle de la voiture, à coûts maitrisés
- Développer les politiques d'aménagements incitatives en faveur des modes actifs et des PMR
- Equilibrer le partage de la voirie entre ces différentes vocations
- Promouvoir l'éco-mobilité
- Améliorer l'accueil et s'adapter à la saisonnalité touristique



Différents facteurs agissent sur les déplacements urbains et contribuent à leur évolution : changements d'usages, de rythmes et de modes de vie, projets de développement des territoires...

Le Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée (SCoT PM) fixe un cap au développement des territoires et oriente la politique de déplacements en faveur des transports collectifs, des piétons et des cyclistes.

En parallèle, le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) et le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) donnent sur l'agglomération toulonnaise des objectifs de qualité de l'air et de lutte contre le changement climatique.

C'est dans cette dynamique que s'inscrit l'élaboration d'un nouveau PDU.



TPM renouvelle son ambition en matière de mobilité urbaine. Elle entend doter l'agglomération d'un cadre qui déterminera les conditions d'une organisation globale des déplacements prenant en compte les différents enjeux économiques, sociaux, et environnementaux.







Le Calendrier

L'adoption du nouveau PDU est attendue pour mi 2016. Elle s'inscrit dans un calendrier prévisionnel comprenant 6 étapes présentées dans le tableau ci-dessous.

2014		2015		2016	
Semestre 1	*Semestre2*	*Semestre 1*	*Semestre2*	*Semestre 1*	*Semestre2*
1. Bilan					
	2. Diagnostic				
		3. Ateliers thématiques et territoriaux			
			4. Objectifs et Plan d'Actions		
				5. Enquête publique	
					6. Adoption






SAGEMCOM





CARQUEIRANNE

LA CRAU

LA GARDE

HYÈRES-LES-PALMIERS

OLLIOULES

LE PRADET

LE REVEST-LES-EAUX

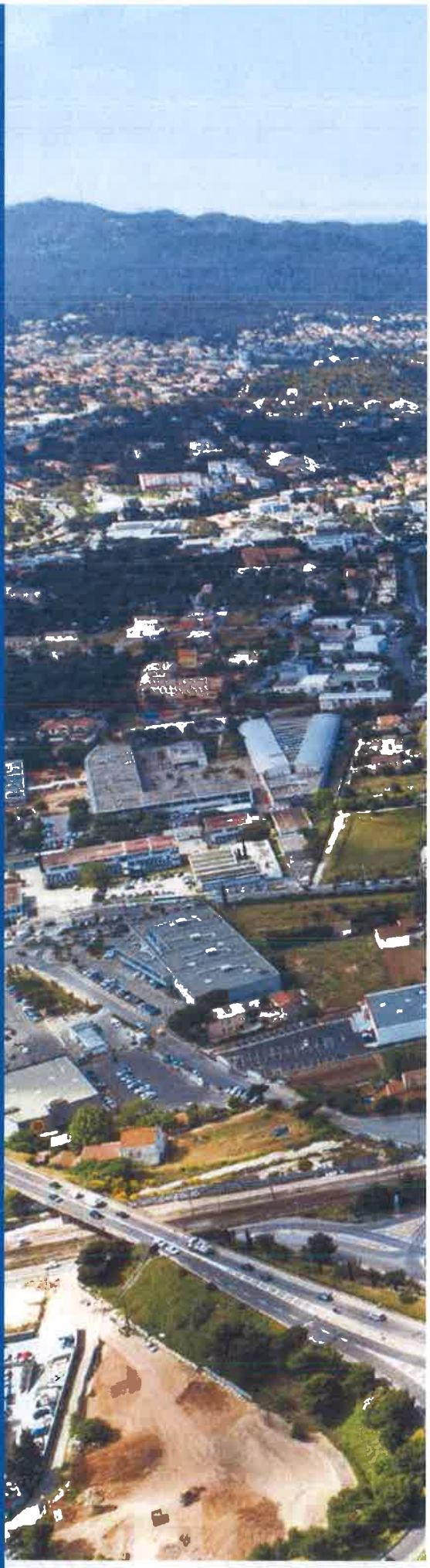
SAINT-MANDRIER-SUR-MER

LA SEYNE-SUR-MER

SIX-FOURS-LES-PLAGES

TOULON

LA VALETTE-DU-VAR



TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

www.tpm-agglo.fr

AggloTPM @AggloTPM

Hôtel de la Communauté d'Agglomération
107, boulevard Henri Fabre - CS 30536
83041 Toulon Cedex 9
Tél. : 04 94 93 83 00
Fax : 04 94 93 83 83

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture : 083-248300543-20151019-lmc1100666-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : mercredi 21 octobre 2015
Date d'affichage : 20/10/2015

BUREAU COMMUNAUTAIRE DU lundi 19 octobre 2015

NOMBRE D'ELUS COMMUNAUTAIRES EN EXERCICE : 13		
QUORUM : 7		
PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
10	0	3

OBJET DE LA DECISION

N° DC 15/769

15PI11-ASSISTANCE A LA MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE TCSP DE LA CA TPM-AUTORISATION DE SIGNATURE

Le Bureau Communautaire de la Communauté d'Agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE régulièrement convoqué, a été assemblé sous la présidence de Monsieur Hubert FALCO.

PRESENTS :

M. Robert BENEVENTI, M. Yannick CHENEVARD, M. Hubert FALCO, M. Jean-Louis MASSON, M. Ange MUSSO, M. Francis ROUX, M. Christian SIMON, M. Hervé STASSINOS, M. Jean-Sébastien VIALATTE, M. Gilles VINCENT

ABSENTS :

M. Marc GIRAUD, Mme Christiane HUMMEL, M. Marc VUILLEMOT

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE ENQUETEUR
T.A. TOULON

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20151019-lmc1100666-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : mercredi 21 octobre 2015
Date d'affichage : 20/10/2015

DECISION COMMUNAUTAIRE

N° DC 1 5 / 7 6 9

BUREAU DU 19 octobre 2015

OBJET : 15PI11-ASSISTANCE A LA MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE TCSP DE LA CA TPM-AUTORISATION DE SIGNATURE

LE BUREAU COMMUNAUTAIRE,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU la délibération n° 14/04/5 du 14 avril 2014 portant délégations au Président et au Bureau,

VU le Code des Marchés Publics et notamment ses articles 160, 161, 169 et 77,

VU le procès-verbal de la CAO du 28/09/15,

CONSIDERANT que la Communauté d'Agglomération de Toulon Provence Méditerranée (CA TPM), agissant en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) souhaite réaliser un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) en lieu et place d'un précédent projet,

CONSIDERANT qu'un dossier d'enquête publique intégrant notamment une étude d'impact devra être établi par le prestataire retenu et soumis à l'autorité compétente afin d'obtenir dans les meilleurs délais un arrêté de Déclaration d'Utilité Publique (DUP),

CONSIDERANT les prestations d'assistance à maitrise d'ouvrage comprennent le pilotage des procédures réglementaires (et autres) et l'élaboration des différents dossiers qui conditionnent la validation du projet de TCSP de la CA TPM. Ces missions portent notamment sur :

- le phasage de l'opération jusqu'à sa validation ;
- les études de faisabilité ;
- la concertation préalable et son organisation ;
- l'évaluation socio-économique ;
- l'étude d'impact ;
- l'assistance à l'enquête publique ;
- le dossier de prise en considération par l'Etat;

CONSIDERANT qu'une consultation sous forme d'appel d'offres a été lancée en date du 26/06/2015 avec une remise des offres fixée au 04/09/2015,

CONSIDERANT que la publicité réglementaire a été faite auprès du BOAMP le 26/06/2015, du JOUE le 01/07/2015 et de la plate-forme de dématérialisation le 26/06/2015,

CONSIDERANT que 45 dossiers ont été remis aux entreprises,

CONSIDERANT que 5 sociétés ont déposé une offre dans les délais,

CONSIDERANT que suite à la réunion de la Commission d'Appels d'Offres en date du 28/09/2015, les membres de la Commission décident de :

- Déclarer l'offre du candidat SETEC irrégulière,
- Désigner comme attributaire le ***Groupement solidaire :*** **CABINET MERLIN/ TRAFALGARE/ SAGE ENVIRONNEMENT/ ALFRED PETER/ WONDERFUL sis 83500 (La Seyne/mer),**

Et après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1

D'ADOPTER l'exposé qui précède.

ARTICLE 2

D'AUTORISER Monsieur le Président à signer le marché correspondant ainsi que les actes nécessaires à son exécution avec le candidat suivant :

Groupement solidaire : **CABINET MERLIN/ TRAFALGARE/ SAGE ENVIRONNEMENT/ ALFRED PETER/WONDERFUL**

Pour un montant **de partie forfaitaire 565 285,00 euros HT après mise au point. Partie à bons de commande : sans montant minimum et avec un montant maximum de 200 000 euros HT.**

La durée estimée de l'ensemble du marché est de 18 mois environ, jusqu'à l'arrêté du Préfet.

ARTICLE 3

DE DIRE que les crédits sont inscrits à l'opération 42 369, Article 2031, budget annexe transports.

Ainsi fait et délibéré les jours, ou mois et ans que dessus.
Pour extrait certifié conforme au registre.

Fait à TOULON, le 19 octobre 2015

Hubert FALCO

Président de la Communauté d'Agglomération
Toulon Provence Méditerranée
Ancien Ministre

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TPM

- Copie -

POUR :	10
CONTRE :	0
ABSTENTION :	0

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20160212-lmc1103994-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : lundi 22 février 2016
Date d'affichage : 18/02/2016

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU vendredi 12 février 2016

NOMBRE D'ELUS COMMUNAUTAIRES EN EXERCICE : 81

QUORUM : 41

PRESENTS	REPRESENTES	ABSENTS
58	22	1

OBJET DE LA DELIBERATION

N° 16/02/2

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE DE LA CA TPM - CONCERTATION PREALABLE

Le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE convoqué le vendredi 12 février 2016, a été assemblé sous la présidence de Monsieur Hubert FALCO.

Secrétaire de Séance : Madame Audrey PASQUALI-CERNY

PRESENTS :

M. Thierry ALBERTINI, M. Claude ASTORE, Mme Hélène AUDIBERT, M. Christian BARLO, M. Robert BENEVENTI, Madame Nicole BERNARDINI, Monsieur Frédéric BOCCALETTI, Madame Marie-Christine BOUCHEZ, Mme Isabelle BOURGEOIS, Mme Béatrice BROTONS, M. François CARRASSAN, Madame Fabiola CASAGRANDE, M. Robert CAVANNA, M. Amaury CHARRETON, M. Yannick CHENEVARD, M. Jacques COUTURE, M. Michel DALMAS, Mme Caroline DEPALLENS, Madame Annick DUCARRE, M. Hubert FALCO, Mme Florence FEUNTEUN, Madame Amandine FUMEX, Mme Vanessa GERBY-GEBELLIN, Mme Marcelle GHERARDI, M. Jean-Pierre GIRAN, M. Marc GIRAUD, Monsieur Damien GUTTIEREZ, Mme Christiane HUMMEL, M. Laurent JEROME, Madame Cécile JOURDA, Monsieur Michel LANDOLFINI, Madame Laure LAVALETTE, Mme Geneviève LEVY, Monsieur Mohamed MAHALI, Madame Béatrice MANZANARES, Madame Edwige MARINO, M. Jean-Louis MASSON, M. Anne-Marie METAL, Mme Valérie MONDONE, Monsieur Christophe MORENO, M. Ange MUSSO, M. Jérôme NAVARRO, Mme Christine PAGANI-BEZY, Madame Audrey PASQUALI-CERNY, Madame Reine PEUGEOT, Mme Chantal PORTUESE, Monsieur Guy REBEC, Madame Denise REVERDITO, Madame Anne-Marie RINALDI, M. Francis ROUX, M. Philippe SANS, M. Christian SIMON, M. Hervé STASSINOS, Madame Karine TROPINI, M. Léopold TROUILLAS, M. Gilles VINCENT, M. Marc VUILLEMOT, Monsieur Jean-Yves WAQUET

REPRESENTES :

Madame Dominique ANDREOTTI représenté(e) par Mme Geneviève LEVY, Madame Edith AUDIBERT représenté(e) par Mme Chantal PORTUESE, Mme Martine BERARD représenté(e) par Monsieur Michel LANDOLFINI, Madame Véronique BERNARDINI représenté(e) par M. Francis ROUX, Madame Nathalie BICAIS représenté(e) par Madame Audrey PASQUALI-CERNY, M. Michel BONNUS représenté(e) par Mme Marcelle GHERARDI, Monsieur Anthony CIVETTINI représenté(e) par M. Christian BARLO, Monsieur Jean-Pierre COLIN représenté(e) par M. Gilles VINCENT, Monsieur Marc DESGORCES représenté(e) par Monsieur Damien GUTTIEREZ, M. Jean-Guy DI GIORGIO représenté(e) par Mme Hélène AUDIBERT, M. Jean-Pierre EMERIC représenté(e) par M. Anne-Marie METAL, M. Alain FUMAZ représenté(e) par Madame Annick DUCARRE, M. Jean-Pierre HASLIN représenté(e) par Madame Anne-Marie RINALDI, Madame Danièle LE GAC représenté(e) par Monsieur Jean-Yves WAQUET, Mme Raphaëlle LEGUEN représenté(e) par M. Marc VUILLEMOT, Mme Sylvie MAHIEU représenté(e) par Madame Fabiola CASAGRANDE, M. Guy MARGUERITTE représenté(e) par Mme Béatrice BROTONS, Madame Josette MASSI représenté(e) par M. Léopold TROUILLAS, M. Jacques POLITI représenté(e) par Madame Karine TROPINI, Madame Valérie RIALLAND représenté(e) par M. Hervé STASSINOS, Monsieur Yann TAINGUY représenté(e) par M. Philippe SANS, Monsieur Jérémy VIDAL représenté(e) par Monsieur Christophe MORENO

ABSENTS :

M. Jean-Sébastien VIALATTE

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE ENQUETEUR
T.A. TOULON

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Identifiant de l'acte délivré par la préfecture :
083-248300543-20160212-lmc1103994-DE-1-1
Date de validation par la préfecture : lundi 22 février 2016
Date d'affichage : 18/02/2016

Séance Publique du 12 février 2016

N° D'ORDRE : 16/02/2

OBJET : DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE DE LA CA TPM - CONCERTATION PREALABLE

M. Le Président expose :

Mes chers collègues,

La Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée (CA TPM), agissant en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) souhaite réaliser un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) en lieu et place d'un précédent projet. Ce projet s'étend sur 20 km environ entre la partie sud du site des anciens chantiers navals à la Seyne sur Mer et la gare de la Garde, en passant par les communes d'Ollioules, Toulon et La Valette.

Par une délibération du Bureau Communautaire en date du 19 octobre 2015, une mission d'Assistance à maîtrise d'ouvrage a été confiée au Groupement Cabinet MERLIN, mandataire d'Alfred PETER, SAGE Environnement, TRAFALGARE, WONDERFUL. Cette mission est en cours et aboutira à la réalisation des études de faisabilité, la rédaction du dossier de concertation publique et à la rédaction des dossiers nécessaires à l'obtention de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Préalablement à la réalisation du projet, il y a lieu d'organiser auprès du public une concertation publique préalable (articles L 103-2 et suivants du code de l'urbanisme ; R 103-1 et suivants du code de l'urbanisme).

TPM compétente en matière de transport est chargée d'organiser et de mettre en œuvre cette concertation publique. Conformément aux dispositions de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme, cette concertation doit avoir lieu pendant toute la durée de l'élaboration du projet.

Les objectifs de la concertation consistent en l'information et la participation des habitants, des associations locales et de toutes personnes concernées. Elle permet le recueil et la prise en compte de l'avis du public sur les enjeux, principes et caractéristiques du projet.

Les modalités proposées pour cette concertation sont les suivantes :

- Un avis sera affiché dans les mairies concernées par le projet et sera publié dans deux journaux locaux afin d'informer la population du projet et de la tenue de cette concertation en précisant les dates de son déroulement. Celui-ci présentera également les dates et lieux des réunions publiques.

- Une exposition sera organisée dans les locaux des mairies concernées. Elle présentera les principaux enjeux et caractéristiques du projet.

- Un dossier qui permettra de prendre connaissance des enjeux du projet, de ses principales caractéristiques, sera mis à disposition du public dans les mairies concernées et au siège de la Communauté d'Agglomération aux heures habituelles d'ouverture des services. Il sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations de la population. Ce dossier sera également consultable sur le site internet tpm-agglo.fr ;

- Une réunion publique sera organisée dans chaque commune concernée, en présence du maître d'ouvrage

- Un dépliant sera mis à la disposition du public exposant les enjeux, les objectifs et principes du projet.

Après avoir entendu l'exposé du Président,

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

VU les Statuts de la Communauté d'Agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU les articles L103-2 et suivants et l'article R103-1 du code de l'Urbanisme,

VU l'avis favorable de la commission transport en date du 28 janvier 2016,

et après avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 :

D'APPROUVER le lancement de la concertation prévue à l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet de TCSP de la CA TPM.

ARTICLE 2 :

D'APPROUVER les objectifs et les modalités de concertation préalable tels que définis ci-dessus.

ARTICLE 3 :

D'AUTORISER le Président à mettre en œuvre ladite concertation selon les modalités définies et d'engager les dépenses correspondantes.

ARTICLE 4 :

DE DIRE que la concertation prévue à l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme pour le projet de TCSP de la CA TPM aura lieu pendant une durée de 3 mois minimum.

Ainsi fait et délibéré les jours, ou mois et ans que dessus.
Pour extrait certifié conforme au registre.

Fait à TOULON, le 12 février 2016

Hubert FALCO

Président de la Communauté
d'Agglomération
Toulon Provence Méditerranée
Ancien Ministre





POUR :	74
CONTRE :	6 Monsieur Frédéric BOCCALETTI, Monsieur Marc DESGORCES, Monsieur Damien GUTTIEREZ, Madame Laure LAVALETTE, Madame Danièle LE GAC, Monsieur Jean-Yves WAQUET
ABSTENTION :	0

Chambre régionale
des comptes
Provence-Alpes-Côte d'Azur

RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES SUR LA GESTION DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE

A compter de l'exercice 2008

Rappel de la procédure

La chambre a inscrit à son programme l'examen de la gestion de la communauté d'agglomération de Toulon Provence Méditerranée à partir de l'exercice 2008. Par lettre en date du 10 juillet 2012, le président de la chambre en a informé M. Hubert Falco, président. L'entretien de fin de contrôle a eu lieu le 5 décembre 2013.

Le contrôle a porté, pour l'essentiel, sur la situation financière et la politique des transports publics urbains de voyageurs dans le cadre d'une enquête commune conduite par plusieurs chambres régionales des comptes.

Lors de sa séance du 26 février 2014, la chambre a arrêté ses observations provisoires. Celles-ci ont été transmises dans leur intégralité à M. Hubert Falco et, pour les parties qui les concernent, aux tiers mis en cause.

M. Hubert Falco a répondu par courrier enregistré au greffe le 22 juillet 2014.

Après avoir entendu le rapporteur, la chambre a, le 6 novembre 2014, arrêté ses observations définitives.

Ce rapport d'observations définitives a été communiqué par lettre du 8 décembre 2014 à M. Hubert Falco, président en fonctions.

M. Hubert Falco a fait parvenir à la chambre une réponse qui, engageant sa seule responsabilité, est jointe à ce rapport.

Ce rapport, accompagné de la réponse jointe est consultable sur le site des juridictions financières (www.ccomptes.fr) après sa présentation à l'assemblée délibérante.

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE
ENQUETEUR
T.A. TOULON

17, rue de Pomègues - 13295 MARSEILLE CEDEX 08 - T +33 4 91 76 72 00 - Télécopie +33 4 91 76 72 72 - crc@crepaca.ccomptes.fr

SYNTHESE

La situation financière

La situation financière de TPM est globalement saine mais l'augmentation de l'endettement et la réduction des marges de manœuvre fiscales liée tant à la relative faiblesse des bases qu'aux conséquences de la réforme de la taxe professionnelle, qui a restreint le pouvoir de taux de la collectivité, sont susceptibles de causer des tensions budgétaires à partir de 2016.

La collectivité doit poursuivre l'effort de maîtrise de ses dépenses de fonctionnement engagé depuis 2012, en développant en particulier la mutualisation avec la commune de Toulon, pour réduire ses charges de personnel qui ont connu une augmentation significative sur la période.

Les dépenses d'investissement devront être adaptées pour contenir le niveau de la dette.

Les transports publics urbains de voyageurs

Malgré l'augmentation de 60 % du nombre de voyageurs, l'offre proposée, bien que diversifiée avec, en particulier, un volet maritime important, reste encore sous-dimensionnée par rapport aux besoins de la population d'une agglomération de plus de 400 000 habitants.

Le dispositif de mesure et de suivi de la qualité est perfectible.

Le budget annexe des transports représente le quart des dépenses communautaires. Il se caractérise par le poids prépondérant du versement transport, dont les marges d'augmentation sont réduites, et l'apport croissant de subventions d'exploitation du budget principal.

Alors qu'une hausse significative de la fréquentation est constatée sur la période, le faible niveau de la tarification suscite un manque à gagner tandis que les résultats de la lutte contre la fraude sont mitigés. Bien qu'aucun mode de transport en commun en site propre (TCSP) n'ait encore été mis en place, l'effort d'investissement s'est élevé à 157 M€ entre 2008 et 2012. La soutenabilité budgétaire des investissements de type TCSP encore à réaliser paraît dès lors incertaine surtout si le recours à l'emprunt est plus important.

Exploitante historique du réseau, la régie mixte des transports de Toulon (RMTT) a eu son contrat de délégation de service public systématiquement renouvelé depuis 1995. Le contrat conclu en 2004 présentait un caractère très favorable aux intérêts du délégataire qui ne supportait que de faibles risques industriel et commercial avec un taux de rentabilité élevé et une progression importante des frais de siège à la charge de la collectivité.

Le nouveau contrat signé en 2013 a été négocié avec la seule RMTT, après que son concurrent a décidé de ne pas déposer d'offre. Il est moins déséquilibré que le précédent avec notamment l'attribution du risque commercial au délégataire et la suppression des indicateurs qui défavorisaient le délégant. Les nouveaux indicateurs sont désormais ciblés sur l'usager pour mesurer la performance du service.

RECOMMANDATIONS

La chambre formule les recommandations suivantes :

1- Mettre en place les autorisations de programme et les crédits de paiement, afin notamment d'objectiver les débats d'orientation budgétaire et de contribuer à mieux maîtriser les risques d'apparition de tensions budgétaires.

2- Mieux maîtriser les dépenses de fonctionnement en développant la mutualisation des services supports coexistant encore entre l'intercommunalité et ses communes membres.

3- Mutualiser les achats par des groupements de commandes ou des centrales d'achats pour alléger les coûts de gestion et mieux répondre aux besoins notamment en matière de transports.

4- Faire du stationnement une compétence communautaire, pour améliorer les déplacements et la mobilité en exerçant ainsi l'ensemble de la compétence transport urbain.

SOMMAIRE

SYNTHESE 1

RECOMMANDATIONS 2

1. LA SITUATION FINANCIERE (2008-2012) 6

1.1. Situation financière consolidée 6

1.2. Le budget principal 9

1.2.1. Les produits de gestion 9

1.2.1.1. La diminution des ressources fiscales avec pouvoir de taux 10

1.2.1.2. L'augmentation des contributions directes et ses limites 12

1.2.1.3. Un facteur contraignant aggravant : la détermination du seuil minimum de la CFE en 2012 13

1.2.1. Les dépenses de fonctionnement 14

1.2.1.1. Les subventions et les contributions aux organismes de regroupements 14

1.2.1.2. Les charges de personnel 14

1.2.2. L'autofinancement 15

1.2.3. Les dépenses d'investissement et leur financement 17

1.2.4. La trésorerie et le besoin en fonds de roulement 17

1.2.5. Une dette en progression mais sécurisée 18

1.2.6. Des risques perceptibles de tensions budgétaires à moyen terme 19

1.2.7. De l'intérêt de la mise en place d'une gestion budgétaire par AP/CP 19

1.2.8. Le budget de l'assainissement 20

1.2.9. La mutualisation des services, source d'optimisation et de rationalisation de la gestion 21

1.2.10. Conclusion sur la situation financière 22

2. LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS DE VOYAGEURS 22

2.1. Axe 1 : Périmètre et PDU 23

2.1.1. L'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU) 23

2.1.2. Le plan de déplacement urbain 2005-2015 23

2.2. Axe 2 : Gestion et financement 27

2.2.1. Le budget annexe des transports 27

2.2.1.1. L'évolution globalement positive de l'autofinancement 28

2.2.1.1. Evolution des produits et charges de gestion 29

2.2.1.2. Les dépenses d'investissement et leur financement 29

2.2.2. Evolution des différentes sources de financement 30

2.2.2.1. Le versement transport : principale ressource de financement 30

2.2.2.2. Les contributions publiques 34

2.2.3. La politique tarifaire 35

2.2.3.1. Stratégie tarifaire 35

2.2.3.2. Structure tarifaire 35

2.2.3.3. La gratuité totale : une option non retenue 36

2.2.4. La lutte contre la fraude 37

2.2.4.1. Un taux de contrôle satisfaisant mais des résultats mitigés 37

2.2.4.2. Moyens mis en œuvre au titre des actions de lutte contre la fraude 38

2.2.4.3. Adéquation des objectifs et de la stratégie de contrôle 38

2.2.5. Le financement des investissements 39

2.2.5.1. La politique d'emprunt 39

2.2.5.2. La soutenabilité financière 40

2.2.6. Conclusion sur la situation financière du budget annexe des transports 41

2.2.7. L'économie des deux contrats successifs de délégation de service public 42

2.2.7.1. Analyse comparée de la gestion des principaux risques dans les deux délégations de service public successivement en vigueur 43

2.2.7.2. Le cadre contractuel de la première convention 44

2.2.7.3. Exécution de la DSP 46

2.2.7.3.1. Evolution de la contribution financière forfaitaire (CFF) 47

2.2.7.3.2. Une absence de risque industriel pour le délégataire 49

2.2.7.3.3. Un risque commercial partiel pour le délégataire 51

2.2.7.3.4. Un défaut d'intéressement pour l'exploitant 52

2.2.7.4. La nouvelle convention 53

2.3. Axe 3 : Qualité de l'offre du service 56

2.3.1. Une connaissance de la demande de mobilité des habitants satisfaisante mais à actualiser 56

2.3.2. La consistance de l'offre 56

2.3.3. Caractéristiques du réseau au regard des objectifs stratégiques adoptés par l'AOTU 58

2.3.3.1. Caractéristiques du réseau de transport 58

2.3.3.2. Le développement des services participant à une meilleure prise en compte de l'intermodalité et de la connectivité 59

2.3.3.3. Qualité de l'offre en situation perturbée 61

2.3.4. Mesure du niveau de l'offre proposée 61

2.3.4.1. Evolution des indicateurs de mesure de la qualité de l'offre proposée 61

2.3.4.2. Dispositif de mesure et de suivi de la qualité 62

2.3.5. L'accessibilité et la prise en compte du handicap 63

2.3.5.1. Mesures prises pour améliorer l'accessibilité du réseau 63

2.3.5.2. Suivi des problématiques de l'accessibilité et du handicap 64

2.3.5.3. Coopérations entre les différentes AOTU et leurs transporteurs en matière de mise en accessibilité 64

2.3.5.4. Actions de communication relatives aux problématiques d'accessibilité 64

2.3.5.5. Mesure de l'accessibilité réelle du réseau et de l'efficacité des actions conduites 65

2.3.5.5.1. Etat réel d'accessibilité du réseau 65

2.3.5.5.2. Bilan de l'état d'avancement des programmes de mise en accessibilité en cours de réalisation ou programmés 65

2.3.5.5.3. Coûts d'exploitation et d'investissement supportés par TPM au titre de la mise en accessibilité 65

2.3.5.5.4. Niveau de faisabilité des programmes au regard des objectifs affichés et des contraintes de financement rencontrées par TPM 65

2.3.5.5.5. Evaluation des effets de la mise en accessibilité 66

2.3.6. La sécurité du réseau 66

2.3.6.1. Suivi et prise en compte de l'insécurité 66

2.3.6.2. Mesures prises pour améliorer la sécurité 67

2.3.6.3. Moyens consacrés à la lutte contre l'insécurité 68

2.3.6.4. Evaluation des résultats de la lutte contre l'insécurité 68

2.3.7. La réflexion environnementale 69

2.3.7.1. Prise en compte et suivi des préoccupations environnementales 69

2.3.7.2. Actions mises en œuvre pour la protection de l'environnement et la réduction de la consommation d'énergie 70

Créée en 2002, la communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée (TPM) est la deuxième communauté d'agglomération de France[1]. Elle comprend douze communes[2] comptant une population de 431 285 habitants[3]. La densité en nombre d'habitants par km^2 est de 1 178 hab/km^2[4] contre une moyenne de 1 150 hab/km^2.

La communauté d'agglomération exerce trois niveaux de compétences recouvrant les principaux domaines suivants :

- compétences obligatoires : le développement économique, la politique de la ville, l'aménagement de l'espace et l'organisation des transports urbains ainsi que l'équilibre social de l'habitat ;
- compétences optionnelles : la voirie, la culture, le sport et l'environnement ainsi que le traitement des déchets des ménages et déchets assimilés ;
- compétences supplémentaires : la mise en valeur des espaces naturels remarquables, le tourisme, la formation et l'enseignement supérieur, les gens du voyage et l'assainissement.

Son régime fiscal était celui de la taxe professionnelle unique jusqu'en 2005, date à laquelle elle a adopté la fiscalité mixte introduisant une taxe additionnelle sur les impôts ménage.

Depuis l'entrée en application, le 1er janvier 2011, de la réforme de la taxe professionnelle, le groupement perçoit la contribution économique territoriale (CET) et bénéficie d'un nouveau panier de ressources.

Dans son précédent rapport, la chambre avait constaté une surreprésentation des petites communes dans les instances délibérantes. Depuis mai 2013, le conseil communautaire ne compte plus que 101 membres, ce qui est cependant supérieur au nombre de 81 membres que prévoit la loi. La chambre réitère donc son observation et demande à nouveau à l'établissement public de se conformer aux dispositions des articles L. 5211-6-1 et L. 5211-6-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT), aux termes desquelles chaque commune membre doit être représentée au sein du conseil communautaire par un nombre de représentants tenant compte exactement de sa population.

1. LA SITUATION FINANCIERE (2008-2012)

L'analyse financière a été effectuée à partir des comptes de gestion et des comptes administratifs, à l'aide du logiciel d'analyse financière des chambres régionales des comptes (Delphi).

1.1. Situation financière consolidée

L'analyse financière consolidée intègre le budget principal et onze budgets annexes ou rattachés. Le poids de ces derniers s'est accru sur la période étudiée en raison du transfert de la compétence d'assainissement en 2009, de l'ouverture de deux pépinières d'entreprises en 2010 et de l'aménagement de nouvelles zones d'activités comme celle de la Chaberte, la zone

---

[1] Après la communauté de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA) qui comptait 486 519 habitants en 2009 et regroupait 71 communes.

[2] Carqueiranne, Hyères-les-Palmiers, La Crau, La Garde, La Seyne-sur-Mer, La-Valette-du-Var, Le Pradet, Le Revest-les-Eaux, Ollioules, Saint-Mandrier-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages et Toulon.

[3] Sources INSEE 2012- La population au sens DGF du terme est de 459 359 habitants (données DGCL 2012).

[4] Source précitée sur les données 2010.

d'activités de la Cagnarde à Ollioules, plus ancienne, ayant été intégrée au budget principal en 2012.

Ainsi, en fin de période, les budgets annexes, dont les principaux sont ceux des transports (21 %) et de l'assainissement (10 %), représentent financièrement 38 % de l'activité budgétaire de la communauté d'agglomération.

	2008	2009	2010	2011	2012	Ev Moyenne de 2008-12
Recettes réelles de fonctionnement	216 085 407	256 562 112	279 583 567	315 881 014	353 868 366	13 %
Dépenses réelles de fonctionnement	199 975 536	215 218 948	243 452 861	262 713 217	287 199 037	9 %
Dt dépenses nettes de personnel	15 %	16 %	16 %	16 %	15 %	
Dépenses nettes de personnel	29 341 749	34 841 182	39 585 674	42 448 097	41 948 433	9 %

Les recettes réelles de fonctionnement ont progressé en moyenne de 13 % par an de 2008 à 2012, essentiellement du fait de l'intégration de la compétence « assainissement », tandis que les dépenses se sont accrues de 9 % par an. Parmi celles-ci, la part relative des charges de personnel s'est maintenue aux alentours de 15 %, avec un taux de croissance annuelle identique à celui des dépenses réelles de fonctionnement.

	2008	2009	2010	2011	2012
Excédent brut de fonctionnement	23 620 774	40 973 294	43 424 456	62 706 944	71 862 809
Annuités	7 462 515	12 747 354	14 412 060	18 037 734	23 263 355
Capacité d'autofinancement disponible	16 154 297	36 454 973	29 713 710	47 552 518	49 233 176
Autres ressources propres	9 635 104	27 351 976	7 564 563	14 291 690	15 003 118
Dépenses d'équipement	77 377 698	107 263 029	107 896 070	144 656 362	124 240 759
Variation encours de la dette	25 804 394	55 290 119	10 170 695	4 221 124	98 626 961
Fonds de roulement au 31/12	73 255 611	102 948 224	70 781 842	12 203 472	86 741 257

(Détail en annexe 1)

L'excédent brut de fonctionnement et la capacité d'autofinancement disponible[5] ont bénéficié de l'intégration de la compétence de l'assainissement et de la dynamique encore positive de la fiscalité communautaire. A partir de 2012 le poids des annuités d'emprunts, en progression annuelle de plus de 30 %, a réduit les marges de manœuvre.

Les autres ressources propres, destinées au financement des équipements, sont, de par leur composition, fluctuantes.

Les dépenses d'équipement quant à elles ont doublé, entre 2008 (77 M€) et 2011 (145 M€) pour diminuer de 20 M€ en 2012. L'investissement total sur la période s'est élevé à 561 M€ (soit en moyenne 112 M€ par an).

Pour répondre au besoin de financement généré par ces équipements, la communauté d'agglomération a, de 2008 à 2011, privilégié le recours à son fonds de roulement.

[5] La CAF disponible ou CAF nette est calculée en déduisant le remboursement de la dette en capital de la CAF brute. Elle permet d'évaluer les réserves disponibles pour financer les dépenses d'équipement de la collectivité.

A partir de 2012 elle a emprunté, tous budgets confondus, 111,5 M€, soit presque la totalité de la somme empruntée durant les quatre années précédentes (120 M€).

L'encours de la dette a été multiplié par 2,5 sur la période, passant de 165 M€ en 2008 à 414 M€ en 2013. La variation constatée, de 249 M€, ne provient que pour 54 M€ (21,6 %) de l'intégration des transferts liés à l'assainissement.

Structure du stock de dette

Stock de dette	01/01/2008	1/1/2009 et transferts asst	01/01/2010	01/01/2011	01/01/2012	01/01/2013	Structure au 1/01/2013
Tous budgets confondus	165 401 438	245 304 590	300 594 709	310 765 403	314 986 527	413 613 488	100 %
Budget principal	95 406 769	116 908 760	167 755 996	174 503 851	183 594 529	251 415 680	61 %
Assainissement	0	54 098 758	51 471 157	54 281 498	50 932 954	47 428 118	11 %
Transports	49 077 157	48 519 560	47 934 044	47 239 839	46 557 107	75 371 706	18 %
Activités économiques	20 917 512	25 777 512	33 433 512	34 740 215	33 901 937	39 397 984	10 %
Activités culturelles	0	0	0	0	0	0	0 %

Toutefois, au regard du niveau de la capacité d'autofinancement (CAF) brute fin 2012, les ressources dont disposait la communauté d'agglomération lui ont permis d'assurer le remboursement d'une dette consolidée dont le niveau au 1er janvier 2013 autorisait un désendettement sur une durée de 6 ans et 7 mois[6].

Ces résultats demeurent fragiles car ils reposent principalement sur la croissance des ressources de nature fiscale dont la dynamique a été remise en cause par la réforme de la taxe professionnelle de 2010. De plus, et même si une pause est constatée en 2013, le fort volume des emprunts réalisés en 2012, va peser sur le niveau d'autofinancement des prochaines années.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la collectivité a fait valoir que « les emprunts réalisés en 2012, loin de fragiliser le niveau d'autofinancement des prochaines années, ont contribué à l'équilibre des comptes 2011 à 2013 ce qui a permis d'éviter de recourir à l'emprunt cette année-là, seul le fonds de roulement étant utilisé ».

Si les recettes et les dépenses réelles de fonctionnement présentent en moyenne, pour le budget principal et sur la période 2008-2012, un niveau par habitant inférieur de près de 25 % à celui de la moyenne nationale de la strate, leur dynamique est, pour ce budget, plutôt supérieure à la moyenne nationale entre 2008 et 2012 (selon les valeurs comparatives disponibles de la DGCL). A titre d'information, les recettes et dépenses réelles de fonctionnement de la communauté susceptibles de comparaison nationale concernant le seul budget principal sont retracées ci-après, l'année 2012 marquant une réduction des écarts (désormais limités à 20 % environ) entre la situation de TPM et la moyenne nationale de la strate sur ces ratios.

6 Le ratio de désendettement ou capacité de désendettement correspond au rapport « Encours de la Dette/CAF brute ». Il permet de déterminer sur quelle durée la collectivité serait en mesure de rembourser sa dette si elle souhaitait y affecter l'intégralité de son épargne de gestion brute.

	Recettes réelles de fonctionnement BP			Dépenses réelles de fonctionnement BP		
	CA TPM (€/hab)	moy. Nationale (€/hab)	%	CA TPM (€/hab)	moy. Nationale (€/hab)	%
2008	411	596	69 %	**378**	527	72 %
2009	434	607	71 %	**391**	530	74 %
2010	**448**	624	71 %	**405**	538	75 %
2011	**508**	642	79 %	**411**	551	**75 %**
2012	**554**	656	84 %	**452**	567	**80 %**
Evol (2008-2012).	**25,8 %**	9,1 %	74,8%	**16,3 %**	7 %	75,2%

Le niveau des dépenses d'équipement, soit 262 €/habitant en moyenne consolidée sur la période 2008-2012, n'est en revanche que de 69 €/habitant si l'on ne considère que les données du budget principal sur la période 2008-2010[7]. Le niveau moyen ainsi atteint (sur cette période) est presque deux fois inférieur à la moyenne nationale (118 €/habitant). L'effort ainsi évalué a été financé par un recours à l'emprunt plus important, se chiffrant selon les données consolidées à 720 €/habitant en 2010 et à 406 €/habitant en 2010 sur le seul périmètre du budget principal, montant supérieur de 25 % à la moyenne nationale équivalente de cette strate qui était de 325 €/habitant (en valeur 2010).

Si l'on compare, sur ce même périmètre du budget principal, les données de l'année 2012 pour la dette par habitants, la moyenne nationale des communautés d'agglomération[8] est de 383 €/habitant en 2012 contre 583 € pour TPM la même année (soit une dette supérieure de moitié - + 52 %- à la moyenne nationale de cette strate).

En conclusion, la situation financière de la communauté d'agglomération, globalement saine à ce jour, peut être obérée par l'évolution préoccupante de l'endettement (qui atteignait 959 €/habitant fin 2012 en données consolidées) alors que la poursuite d'investissements importants, notamment en matière de transports, est prévue.

1.2. Le budget principal

1.2.1. Les produits de gestion

Les produits de gestion ont évolué en moyenne annuelle de 13 % sur la période principalement sous l'effet de l'augmentation de la fiscalité directe nette et, dans une moindre mesure, de la dotation globale de fonctionnement.

---

[7] Au titre du seul budget principal, les dépenses d'équipement ont été de 35 € par habitant en 2008, de 80 €/hab en 2009 et de 92 €/hab en 2010 (soit une moyenne 2008-2010 de 69 €/hab). Si l'on prend en compte les données du budget principal, le niveau moyen des dépenses d'équipement par habitant serait de 88 €/hab (2008-2012) et de 101 €/habitant si l'on ne considère que la période 2009-2012 (l'année 2008 étant particulièrement basse, cycle électoral oblige). A titre d'information, la moyenne nationale de ce ratio était, en 2012, de 127 €/hab contre 125 €/hab pour la CA TPM (BP).

[8] Source DGCL, rapport de l'Observatoire des Finances locales en 2014 (comptes de gestion 2012, à partir des données DGFiP)

La part de la fiscalité directe nette a augmenté, passant de 39 % (soit environ 39 M€) à 52 % (soit 83 M€) entre 2008 et 2012, soit une augmentation moyenne de 21 % par an. Cette dynamique s'explique par la progression du produit des contributions de 10 % par an, dont il convient de déduire des reversements communautaires, en légère régression, représentant environ 50 % de la base.

Le second poste de ressources de la collectivité est la dotation globale de fonctionnement (DGF) dont le produit total a atteint 55 M€ en 2012 (contre 48,9 M€ en 2008) soit un montant de 119 € par habitant. Elle a progressé en moyenne de 5 % par an jusqu'en 2011, puis a décliné de 3 % en 2012 et de 2 % en 2013. Le dynamisme initial de cette dotation s'explique par l'augmentation du coefficient d'intégration fiscale (CIF) liée à l'accroissement de la pression fiscale additionnelle, par l'intégration de la compétence « assainissement » et par l'impact de la réforme de la taxe professionnelle.

	2008	2009	2010	2011	2012	budget primitif 2013	Evol. Moy 2008-12
Contributions directes	105 283	113 507	27 079	143 326	155 926	149 157	10,32 %
Compensation relais 2010			99 740	54	0		
Reversement de fiscalité communautaire	**- 66 489**	**- 64 431**	**- 62 924**	**- 61 361**	**- 61 584**	**- 61 764**	**- 1,90 %**
Reversement de fiscalité au FNGIR				- 3 204	- 3 261	- 3 260	
Reversement CFE					- 8 124	0	
sous total fiscalité directe nette	*38 794*	*49 076*	*63 895*	*78 814*	*82 957*	*84 133*	*20,93 %*

montant en K€

1.2.1.1. La diminution des ressources fiscales avec pouvoir de taux

Avant la réforme de la taxe professionnelle, la fiscalité communautaire reposait essentiellement sur les entreprises (85 %). Les 15 % restant provenaient d'une fiscalité additionnelle instaurée en 2006, quand le taux de taxe professionnelle a atteint son plafond. En multipliant par cinq les taux de la fiscalité additionnelle en 2008 (ils sont passés de 0,3 % à 1,5 %), la collectivité avait pu ainsi collecter 12 M€ supplémentaires, répartis pour moitié entre les produits de la taxe d'habitation et ceux de la taxe foncière sur les propriétés bâties.

Parallèlement, le taux moyen de la taxe professionnelle avait été majoré de 1,10 %, passant de 25,77 % à 26,05 %.

La fiscalité avec pouvoir de taux de la communauté d'agglomération représentait 64 % de ses ressources courantes avant la réforme (base 2008-2009) contre 58 % en 2013 ; elle pèse désormais plus sur les ménages (69 %) que sur les entreprises (31 %).

Analyse de la répartition des ressources de la communauté entre 2008-09 et 2011-12

Intitulé	2008	2009	2010	2011	2012	Budget primitif 2013	2008/ 2009	2011/ 2012	2013
Fiscalité **avec pouvoir de taux**	105 283	113 507	27 079	121 481	124 653	127 057	**64 %**	56 %	**58 %**
Fiscalité sans pouvoir de taux (dt FNGIR en (-)	947	465	100 508	19 702	21 345	21 790	0 %	9 %	10 %
Dotations, subv. et participations	55 246	57 783	57 192	64 127	65 182	60 590	33 %	30 %	28 %
Autres produits	3 627	6 324	7 427	11 234	10 199	10 126	3 %	5 %	5 %
Total des recettes courantes (hors reversement fiscalité)	**165 104**	**178 080**	**192 206**	**216 543**	**221 378**	**219 562**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

montant en K€

Evolution de la part des contribuables au sein de la fiscalité avec pouvoir de taux après la réforme de la taxe professionnelle

	2006	2007	2008	2009	2010	2011			2012	prév 2013	Ev.moy hors réforme 2008-2012
Taux d'imposition communautaires						compl réforme	nouvelle réf. 2011	taux votés			
Taxe d'habitation	0,25	0,25	1,27	1,27	1,70	7,41	9,11	10,11	10,11	10,11	21 %
Foncier bâti	0,34	0,34	1,76	1,76	2,35	0,00	2,35	4,00	4,00	4,00	23 %
Foncier non bâti	0,84	0,84	4,29	4,29	5,74	3,39	9,13	10,13	10,13	10,13	12 %
Taxe professionnelle/CFE	25,77	25,77	26,05	26,05	27,95	7,58	35,53	35,89	35,89	35,89	
Potentiel fiscal (en K€)											
Montant	85 071	89 840	92 471	94 311	102 140			0	0		
Produits d'imposition (en K€)											
Taxe d'habitation	1 278	1 316	6 974	7 202	10 528			64 340	65 685	65 685	
Foncier bâti	1 520	1 558	8 216	8 516	11 942			21 002	21 451	21 451	
Foncier non bâti	13	13	69	70	106			190	190	190	
Taxe professionnelle/CFE	84 457	86 910	88 587	94 109	32 602			34 478	44 174	39 732	
Contributions directes (en K€)											
Produit décisionnel	87 268	89 797	103 846	109 896	27 079			120 010	131 499	127 057	
Remboursement CFE									-8 124		
Compensation ou part contributive					99 793			23 316	23 149	24 600	
FNGIR									-3 261	-3 260	
Répartition de l'impôt (en %)											
Taxe d'habitation	1 %	1 %	7 %	7 %				54 %	50 %	52 %	
Foncier bâti	2 %	2 %	8 %	8 %				17 %	16 %	17 %	
Foncier non bâti	0 %	0 %	0 %	0 %				0 %	0 %	0 %	
Taxe professionnelle/CFE	97 %	97 %	85 %	86 %				29 %	34 %	31 %	

Evolution de l'assiette de la fiscalité avec pouvoir de taux après la réforme de la taxe professionnelle

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Ev.moy 2006-12
Taxe d'habitation								
Bases nettes imposables	515 422 897	530 812 426	549 110 204	567 107 733	619 288 751	637 326 623	649 699 000	4 %
Evol des bases nettes		3 %	3 %	3 %	9 %	3 %	2 %	
Foncier bâti								
Bases nettes imposables	443 093 216	454 248 106	466 827 178	483 849 445	508 178 764	526 771 764	536 265 000	3 %
Evol des bases nettes		3 %	3 %	4 %	5 %	4 %	2 %	
Foncier non bâti								
Bases nettes imposables	1 572 599	1 558 358	1 610 615	1 629 036	1 851 955	1 889 094	1 874 000	3 %
Evol des bases nettes		- 1 %	3 %	1 %	14 %	2 %	- 1 %	
Taxe professionnelle/CFE								
Bases nettes imposables	327 733 028	337 251 124	340 065 000	361 261 686	378 065 000	96 065 038	100 445 394	4 %
Evol des bases nettes		3 %	1 %	6 %	5 %		5 %	
Bases nettes totales	1 287 821 740	1 323 870 014	1 357 612 997	1 413 847 900	1 507 384 470	1 262 052 519	1 288 283 394	4 %
Evol des bases nettes		3 %	3 %	4 %	7 %	- 16 %	2 %	

L'assiette de la fiscalité de la communauté d'agglomération reposait en 2012 sur des valeurs similaires à celles de 2006, voisines d'1,3 Md€.

1.2.1.2. L'augmentation des contributions directes et ses limites

Le produit des contributions directes a augmenté de 10 % entre 2008 et 2012. Cette hausse est due pour un tiers à la revalorisation physique et forfaitaire des bases (en moyenne de 4 % toutes taxes confondues entre 2008 et 2012) et pour les deux tiers restants à la majoration des taux d'imposition sur les ménages qui ont augmenté de plus de 20 % par an en moyenne au cours de la période examinée, hors impact de la réforme de la fiscalité locale. En matière de fiscalité des entreprises, la communauté d'agglomération n'a augmenté le taux de la cotisation foncière des entreprises (CFE) que de 1 %, en 2011.

En 2011, le montant des contributions directes a été réduit en raison du versement réalisé au profit du fonds national de garantie individuelle de ressources (FNGIR), conformément aux principes de la réforme de la taxe professionnelle. Ce reversement, d'un montant initialement estimé à 2 147 223 €, s'est finalement élevé à 3 204 169 €. Cet écart d'environ 1 M€ provient de l'estimation définitive de la part relative à la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) revenant à l'EPCI (15 M€ au lieu de 14 M€).

L'évolution du produit des contributions directes provient ainsi essentiellement de l'augmentation de la fiscalité additionnelle sur les ménages, alors qu'à l'origine la fiscalité intercommunale se fondait surtout sur l'imposition de l'activité industrielle et commerciale, sur laquelle la communauté disposait d'une réelle latitude d'action.

La nouvelle assise de ses ressources fiscales ainsi que le niveau de la pression fiscale pesant déjà sur les ménages obligent, dès lors, la communauté d'agglomération à conjuguer sa politique fiscale avec celles des communes membres pour les taxes additionnelles.

Les composantes de la taxe d'habitation des communes-membres en 2011

	population	Bases fiscales			Taux		
		totales (en K€)	€/hab	moyenne de sa strate €/hab	voté	moyen de la strate	moyenne nationale
La Seyne sur Mer	60 806	86 310	1 419	1 219	25,55 %	17,91 %	23,54 %
Toulon	169 010	205 248	1 214	1 224	19,35 %	20,99 %	
Le Pradet	11 502	20 397	1 773	1 262	17,50 %	15,65 %	
Carqueiranne	9 953	25 562	2 568	1 211	17,21 %	14,33 %	
Hyères	56 447	101 431	1 797	1 219	17,18 %	17,91 %	
La Garde	26 586	32 433	1 220	1 242	17,05 %	17,95 %	
La Crau	16 815	21 778	1 295	1 262	16,13 %	15,65 %	
La Valette	21 780	29 334	1 347	1 242	13,86 %	17,95 %	
Six Fours	35 222	77 149	2 190	1 242	13,13 %	17,95 %	
Saint Mandrier	6 107	13 809	2 261	1 211	11,50 %	14,33 %	
Ollioules	13 231	20 911	1 580	1 262	9,86 %	15,65 %	
Revest	3 775	4 400	1 166	1175	7,23 %	13,55 %	
Total/Moy. pondérée	431 234	638 762	1 481	1 229	18,28 %	18,74 %	

Les composantes de la taxe foncière sur les propriétés bâties des communes-membres en 2011

	population	Bases fiscales			Taux		
		totales (en K€)	€/hab	moyenne de sa strate	voté	moyen de la strate	moyenne nationale
La Seyne sur Mer	60 806	69 891	1 149	1 288	34,11 %	22,11 %	19,67 %
la Garde	26 586	34 456	1 296	1 247	31,16 %	23,61 %	
Le Pradet	11 502	14 678	1 276	1 176	27,48 %	22,89 %	
La Valette	21 780	31 059	1 426	1 247	24,33 %	23,61 %	
Revest	3 775	3 184	843	1 027	23,20 %	19,10 %	
Toulon	169 010	180 310	1 067	1 248	23,09 %	23,05 %	
Hyères	56 447	80 810	1 432	1 288	22,76 %	22,11 %	
Six Fours	35 222	55 735	1 582	1 247	22,22 %	23,61 %	
La Crau	16 815	13 818	822	1 176	21,34 %	22,89 %	
Ollioules	13 231	18 681	1 412	1 176	18,46 %	22,89 %	
Saint Mandrier	6 107	9 568	1 562	1 132	16,51 %	20,88 %	
Carqueiranne	9 953	15 682	1 576	1 132	16,28 %	20,88 %	
Total/Moy. pondérée	431 234	527 872	1 224	1 245	24,75 %	22,77 %	

Les tableaux, ci-dessus, montrent que seules les plus petites communes, qui ne représentent que 19 % de la population communautaire, disposent de véritables marges de manœuvre, ce qui contraint la communauté d'agglomération à agir, dans un contexte socio-économique difficile, sur le niveau de la cotisation foncière des entreprises (CFE).

1.2.1.3. Un facteur contraignant aggravant : la détermination du seuil minimum de la CFE en 2012

Le poids de la CFE dans la fiscalité avec pouvoir de taux est de 8 %. Les perspectives budgétaires liées à sa revalorisation sont donc limitées. Ainsi, pour obtenir une dynamique identique à celle des années précédentes de 10 %, compte tenu d'une revalorisation générale des bases de 4 % maximum, il aurait fallu, en coordination entre TPM et les communes membres, majorer le taux de CFE de six points (41,90 %) soit une revalorisation de 17 % par rapport au taux de référence 2011 (voir annexe 2).

Le conseil communautaire a préféré modifier la base de la CFE.

Confrontée aux réactions des commerçants et professions libérales concernés pour qui l'augmentation des bases de cette taxe se traduisait par un quadruplement ou un quintuplement des sommes dues, TPM a choisi de maintenir la base à 1 380 €. En revanche, pour les entreprises dont le chiffre d'affaires était supérieur, la base a été ramenée de 6 000 € à 2 500 €[9]. En pratique, ces dispositions ont permis de conserver un taux de prélèvement identique à celui de 2011. La délibération du 18 janvier 2013 votée pour 2013, avec effet rétroactif sur l'année 2012, a ainsi eu pour conséquence d'amputer les recettes communautaires de 8 M€.

[9] La loi de finances pour 2012 permettait de revaloriser la base minimum de CFE jusqu'à 6 000 € pour les entreprises ayant un chiffre d'affaires supérieur à 100 000 €. Cette mesure visait à réimposer à un niveau convenable les professions libérales qui, avec la suppression de leur imposition sur les recettes, avaient bénéficié de la réforme de la taxe professionnelle.

La réduction des marges de manœuvre de TPM en matière de fiscalité directe, en particulier en ce qui concerne la CFE, dont les perspectives d'évolution sont négatives, induit un risque d'affaiblissement durable de la dynamique de progression des produits de gestion. Cette nouvelle donnée devra être prise en compte, d'autant plus qu'elle se conjugue à la baisse des dotations de l'Etat à partir de 2014.

1.2.1. Les dépenses de fonctionnement

De 2008 à 2011, les charges de gestion ont évolué moins vite que les recettes, progressant de 10 % en moyenne par an contre près de 13 % pour les produits de gestion. Cette forte progression des charges n'a été rendue possible que grâce au dynamisme des ressources fiscales. Or, celui-ci disparaissant sous l'effet de la mise en œuvre de la réforme de la taxe professionnelle, la communauté d'agglomération a été contrainte, à partir de 2012, de diminuer ses dépenses courantes, dont les deux principaux postes sont constitués par les subventions allouées (près de 44 M€) et les charges de personnel (41 M€ environ) représentant chacun environ un tiers des dépenses de gestion.

1.2.1.1. Les subventions et les contributions aux organismes de regroupements

Le montant des interventions financières en faveur des organismes du secteur public et du secteur privé[10] augmente plus rapidement (+ 17 % par an sur la période 2008 – 2012) que celui des charges de personnel. Il est en effet passé de 23 M€ en 2008 à 44 M€ en 2012, soit une augmentation de 21 M€ dont 13 M€ pour le secteur public (7 M€ pour le budget annexe des transports) et 8 M€ pour le privé.

Les prévisions budgétaires pour 2013 affichaient à nouveau une augmentation de 5 M€ de la subvention allouée au budget annexe des transports, ce qui portait cette subvention à 17 M€, montant qui, compte tenu des réalisations et de la bonne tenue du versement transports, s'est au final élevé à 14,5 M€.

Les contributions aux organismes de regroupement dont, notamment, la participation de la communauté d'agglomération au fonctionnement du SITTOMAT[11], représentent 20 % des charges de gestion. Sur la période elles augmentent en moyenne de 6 % par an.

1.2.1.2. Les charges de personnel

D'un montant de 27 M€ en 2008, les charges de personnel ont progressé d'environ 50 % jusqu'en 2011 (soit une augmentation moyenne de 14,5 % par an), pour atteindre environ 41 M€, niveau maintenu en 2012.

Le précédent contrôle de la chambre avait mis en exergue un accroissement significatif des effectifs, dont 58 % n'étaient pas issus des transferts de compétences antérieures au profit de la communauté d'agglomération.

---

10 (Comptes 65378 et 6574).

11 Syndicat intercommunal pour le transport et le traitement des ordures ménagères de l'aire toulonnaise. Créé en 1979, le Sittomat regroupe, outre la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, deux communautés de communes (Vallée du Gapeau et Sud Sainte Baume).

Cette tendance à l'accroissement des effectifs a perduré au cours de la période examinée. Elle s'explique, pour moitié, par l'augmentation du nombre des équivalents temps plein (ETP), passé de 695 en 2008 à 868 en 2012 ; cette progression de près de 25 % est principalement intervenue en début de période avec 84 ETP supplémentaires entre 2008 et 2009 dont 21 agents affectés par le transfert de la compétence assainissement des communes membres vers TPM. L'autre moitié résulte du glissement vieillesse technicité (GVT), de l'augmentation des cotisations patronales et des modifications statutaires mais aussi d'une politique généreuse en matière d'avancement d'échelons et de grades ainsi que des évolutions du régime indemnitaire[12].

Le coût salarial complet moyen d'un ETP de la communauté d'agglomération est ainsi passé, entre 2008 et 2012, de 39 338 € à 47 617 €, soit une progression proche de 21 %.

Evolution des charges de personnel 2008-2012 (en milliers d'€)

Compte	Intitulé	2008	2009	2010	2011	2012	BP 2013	evol moy 2008-2011	evol 2011-2012
Charges nettes de personnel		27 339	33 597	38 520	41 074	41 332	43 677	*14,53%*	0,63 %
ETP		**695**	**779**	**834**	**866**	**868**	**887**	**7,60%**	**0,30 %**
Coût salarial complet moyen		*39*	*43*	*46*	*47*	*48*	*49*	*6,44%*	**0,33 %**

Le ratio traduit en euros par habitant (soit 95 €) est cependant proche de la moyenne nationale des communautés d'agglomérations (98 €).

Dans un contexte de contraction de ses ressources, la communauté d'agglomération Toulon-Provence-Méditerranée a commencé néanmoins à contrôler les évolutions de la masse salariale. Après deux années de forte progression, de 8,8 % et 5,3 % en 2010 et 2011, son augmentation n'a été que de 1,9 % en 2012 et aurait été limitée à 3,15 % en 2013. L'EPCI a ainsi strictement contrôlé les recrutements et diminué le recours aux contractuels (202 en 2010, 165 en 2012).

La nouvelle politique de gestion des ressources humaines s'est traduite par :
- le non remplacement systématique des agents en maladie ou congé maternité ou partant en retraite ;
- le gel des régimes indemnitaires quand cela est possible ;
- un contrôle accru sur les frais de déplacement et heures supplémentaires (en privilégiant la récupération) ;
- la limitation des avancements de grade.

1.2.2. L'autofinancement

L'évolution de l'autofinancement brut[13] reflète les difficultés rencontrées par la communauté d'agglomération pour connaître précisément l'évolution du niveau de ses ressources fiscales avec la réforme de la taxe professionnelle.

---

[12] Le régime indemnitaire est passé, en moyenne, pour les agents titulaires de 24 % à 27 % du traitement de base entre 2008 et 2012.

[13] L'épargne brute, ou capacité d'autofinancement (CAF) brute est déduite de l'excédent brut de fonctionnement (EBF) après prise en compte notamment des produits et charges financiers ainsi que des produits et charges exceptionnels. Elle conditionne la capacité de la collectivité à couvrir le remboursement de la dette en capital et à dégager un autofinancement disponible (CAF nette) pour ses investissements.

Si, de 2008 à 2011, cet autofinancement a progressé jusqu'à atteindre 33 M€ grâce au dynamisme des recettes de gestion et ce malgré des dépenses de fonctionnement en augmentation, en revanche, à partir de 2012, la communauté d'agglomération a subi l'impact de la forfaitisation des bases de la CFE, ce qui l'a conduite à effectuer un remboursement d'un montant de 8 M€ qu'elle a financé pour moitié par une meilleure maîtrise de ses dépenses de gestion.

Dès lors, l'autofinancement brut s'est limité aux montants des dotations aux amortissements et aux provisions. Néanmoins, même à son minimum, il a répondu à l'obligation légale de couverture du remboursement du capital de la dette, dont la progression est très forte au terme de la période examinée.

La CAF brute d'un montant de 29 M€ en 2012 (18,4 M€ selon le budget primitif 2013) représentait, cette année-là, environ 18 % des produits de gestion (159 M€).

L'autofinancement net[14] s'est élevé à 19 M€ en moyenne.

Evolution des composantes de l'autofinancement disponible 2008-2012 et prévisionnel 2013 (en milliers d'€)

	2008	2009	2010	2011	2012	budget primitif 2013	Evol. Moy 2008-12	Evol. 2011-12	Evol. 2012-13
Contributions directes après reversement	38 794	49 076	63 895	78 814	82 957	84 133	20,93 %	5,26 %	1,42 %
Autres impôts et taxes	947	465	769	1 007	1 457	2 950	11,35 %	44,65 %	102,54 %
DGF	48 914	50 099	50 914	56 593	55 002	54 000	2,98 %	- 2,81 %	- 1,82 %
Autres dotations, subv. et participations	6 332	7 684	6 278	7 534	10 180	6 590	12,60 %	35,12 %	- 35,27 %
Produits des services et du domaine	2 786	5 754	6 618	10 023	8 878	9 646	33,61 %	- 11,43 %	8,66 %
Autres recettes	660	570	806	1 211	1 316	480	18,86 %	8,71 %	- 63,55 %
Produits de gestion	**98 433**	**113 649**	**129 280**	**155 182**	**159 790**	**157 798**	**12,88 %**	**2,97 %**	**- 1,25 %**
Charges de personnel	27 339	33 597	38 520	41 074	41 332	43 677	10,89 %	0,63 %	5,67 %
Charges à caractère général	10 819	9 627	11 521	12 611	11 671	14 399	1,91 %	- 7,45 %	23,37 %
Subventions	23 263	25 464	29 971	36 959	43 780	47 436	17,13 %	18,46 %	8,35 %
Autres charges	22 006	24 137	26 797	25 809	26 387	26 374	4,64 %	2,24 %	- 0,05 %
Charges de gestion	**83 428**	**92 825**	**106 810**	**116 453**	**123 171**	**131 887**	**10,23 %**	**5,77 %**	**7,08 %**
Excédent brut de fonctionnement	**15 006**	**20 824**	**22 471**	**38 728**	**36 618**	**25 912**	**24,99 %**	**- 5,45 %**	**- 29,24 %**
Transferts de charges					228	0			- 100,00 %
Produits financiers	182		2		5	0	- 60,00 %		- 100,00 %
Charges financières	405	487	0	193	99	150	- 29,62 %	- 48,51 %	50,99 %
Intérêts des emprunts	1 579	2 440	3 447	4 879	5 837	6 663	38,66 %	19,64 %	14,15 %
Produits exceptionnels	347	437	348	512	1 040	988	31,57 %	102,99 %	- 4,95 %
Charges exceptionnelles	122	466	670	236	2 219	600	106,32 %	839,46 %	- 72,96 %
Dotations aux Amortissements et aux Provisions	12 019	12 751	12 665	15 198	16 393	18 610	8,07 %	7,86 %	13,53 %
Reprises sur Amortissements et Provisions	1 526	5 136	2 106	1 195	1 158		- 6,67 %	- 3,11 %	- 100,00 %
Résultat de fonctionnement	**2 935**	**10 253**	**8 143**	**19 930**	**14 501**	**877**	**49,09 %**	**- 27,24 %**	**- 93,95 %**
Capacité d'autofinancement brute	**13 403**	**17 702**	**18 403**	**33 598**	**29 139**	**18 499**	**21,43 %**	**- 13,27 %**	**- 36,52 %**
Amort. du capital de la dette	1 236	15 670	3 654	4 219	5 979	11 570	48,31 %	41,71 %	93,51 %
réajustement écritures CLTR (D/R)		*-13 800*							
Capacité d'autofinancement disponible	**12 168**	**15 832**	**14 750**	**29 379**	**23 161**	**6 929**	**17,46 %**	**- 21,17 %**	**- 70,08 %**

Compte tenu de la réduction de ses marges de manœuvre fiscale, en particulier en ce qui concerne la CFE, la communauté d'agglomération est confrontée à un risque réel de perte d'autofinancement. Si ce risque se matérialisait, elle serait contrainte de revoir à la baisse ses projets d'investissement pour éviter un endettement trop lourd à terme.

[14] L'autofinancement net (ou disponible) correspond à l'épargne disponible après remboursement complet de la dette.

Par ailleurs, une refonte des coefficients de répartition de la dotation de solidarité communautaire pourrait être envisagée afin d'optimiser la répartition d'une ressource financière de plus en plus contrainte.

1.2.3. Les dépenses d'investissement et leur financement

De 2008 à 2012, la communauté d'agglomération a investi 302 M€ au titre de son programme d'équipement. Les principales réalisations ont concerné :

- le second tube du tunnel de Toulon : 58 M€
- des travaux de requalification des voies transférées par les communes : 30 M€
- Le futur théâtre de Toulon : 14 M€
- Les études et les travaux du stade Léo Lagrange : 39 M€
- La maison de la recherche Euro-méditerranéenne / Ingemedia : 14 M€

Cet effort d'investissement a progressé jusqu'en 2011, puis s'est tassé en 2012, même si la collectivité a pu réaliser jusqu'en 2012 le programme d'investissements prévu.

Analyse du financement des équipements de 2008-2012 et prévisionnel 2013 (en milliers €)

	2008	2009	2010	2011	2012	Total	%	BP 2013	%
Dépenses équipement et trav en régie	44 482	53 962	64 080	71 052	68 586	302 162	88	85 143	99
Immob financières	0	2	171	701	932	1 806	1	460	1
Mise à disposition	5 565	3 098		3 607		12 270	4	0	0
Intégration ZAE la Cagnarde					8 165	8 165	2		
Autres					254	254	0	300	0
Dépenses d'investissement	**50 047**	**57 061**	**64 251**	**75 360**	**77 937**	**324 656**	**96**	**85 903**	**100**
Capacité d'autofinancement disponible	12 168	15 832	14 750	29 379	23 161	95 289	28	6 929	8
Produits des cessions	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres recettes non affectées	6 328	13 243	1 831	4 197	7 694	33 293	10	7 858	9
Financement propre de la collectivité	**18 495**	**29 075**	**16 581**	**33 576**	**30 854**	**128 582**	**38**	**14 787**	**17**
Subventions	4 671	3 276	4 447	7 911	16 294	36 600	11	13 321	16
Emprunts	22 738	52 717	10 402	13 310	73 800	172 966	51	57 795	67
Financement extérieur de la collectivité	**27 409**	**55 994**	**14 849**	**21 220**	**90 094**	**209 566**	**62**	**71 116**	**83**
Variation du fonds de roulement	**- 4 142**	**28 008**	**-32 821**	**-20 564**	**43 012**	**13 492**	**4**	**0**	**0**

Ces équipements ont bénéficié de subventions pour 11 % et ont été autofinancés par les fonds propres de la communauté d'agglomération pour 38 %, laissant un besoin de financement de 160 M€. La communauté a choisi, fin 2012, d'appeler des emprunts au-delà du besoin affiché (au total 173 M€), d'une part, pour ne pas inscrire, au terme de l'exercice, de reports de crédits à ce titre et ainsi sécuriser son financement et, d'autre part, pour abonder son fonds de roulement à hauteur de 13 M€ (il était négatif de 9 M€).

1.2.4. La trésorerie et le besoin en fonds de roulement

Le besoin en fonds de roulement est négatif sur toute la période. Ce constat avait déjà été opéré dans le précédent rapport de la chambre comme celui de l'augmentation du stock de dettes à court terme au 31 décembre vis-à-vis des fournisseurs, qui perdure sur la période contrôlée. Néanmoins, le besoin en fonds de roulement a diminué des deux tiers, en raison de la réduction des apports des budgets annexes des transports et des zones d'activité économique en 2011, pour être à nouveau abondé en 2012.

Si la trésorerie a atteint son plus bas niveau en 2011 avec 18 M€ au compte du Trésor, le solde de trésorerie est resté dans des limites acceptables, puisque, comparé aux dépenses réelles de fonctionnement de 2011 (hors budget annexe de l'assainissement)[15], il représentait 29 jours de paiement. Grâce à la réalisation d'emprunts en 2012 pour un montant de 111,5 M€, la trésorerie a retrouvé au terme de l'exercice un niveau plus confortable, équivalent à plus de trois mois de paiement desdites dépenses (103 jours[16]).

Evolution de la trésorerie de 2008-2012 (en K€)

	2008	2009	2010	2011	2012
Trésorerie					
Comptes débiteurs	107 477	111 394	87 048	18 448	71 185
Dont comptes au trésor	107 477	111 394	87 048	18 447	71 183
Dont avances à des SEM					
Crédits de trésorerie					
Trésorerie	**107 477**	**111 394**	**87 048**	**18 448**	**71 185**
Zone de test					
Fonds de roulement (1)	16 402	44 410	11 589	-8 975	33 528
Besoin en fonds de roulement (2)	- 91 075	- 66 984	- 75 459	- 27 423	- 37 657
Trésorerie (1 - 2)	**107 477**	**111 394**	**87 048**	**18 448**	**71 185**

Jusqu'à fin 2011, la collectivité a utilisé son fonds de roulement pour faire face à ses besoins de financement (la trésorerie de TPM est alors excédentaire en budget consolidé mais négative pour son budget principal et les budgets rattachés à hauteur de presque 9 M€).

Toutefois, la communauté d'agglomération a rétabli son fonds de roulement (FdR), structurellement fragile et même négatif en 2011, puis en nette amélioration à partir de 2012, date à laquelle il redevient nettement positif (+ 33,5 M€ en 2012).

Par ailleurs, depuis début 2011, elle a mené une politique de consolidation de ses emprunts de manière à ne plus recourir aux crédits à long terme renouvelables.

Cette démarche s'est poursuivie en 2013 selon les données du budget primitif.

1.2.5. Une dette en progression mais sécurisée

La communauté d'agglomération a diminué de 16 % les dépenses d'équipement prévues au budget primitif de 2013 par rapport à celui de 2012 (85 M€ contre 101 M€). Elle n'a pas souscrit d'emprunt en 2013, et à la date d'achèvement de l'instruction de la chambre, prévoyait d'emprunter 20 M€ en 2014.

L'encours de la dette est en effet passé de 95 M€ à 251 M€, soit plus de deux fois et demi son montant initial en cinq ans.

Fin 2012, la totalité de cette dette, qui ne comportait aucun emprunt structuré, est classée en 1A[17] selon la classification de la charte Gissler, ce qui signifie qu'elle était assortie d'intérêts considérés comme ceux présentant le moins de risques. Sa répartition entre taux fixe (48 %) et taux variable (52 %) n'appelle pas d'observation.

---

15 Soit (230 435 319 € = 262 713 217 € - 32 277 898 € (assainissement)

16 Soit (248 440 590 € = 287 199 037 € - 28 758 447 € (assainissement)

17 Emprunts à taux fixe simple ou taux variable simple. Echange de taux fixe contre taux variable ou inversement. Echange de taux structuré contre taux variable ou taux fixe (sens unique). Taux variable plafonné (cap) ou encadré (tunnel) avec des indices de la zone euro.

1.2.6. Des risques perceptibles de tensions budgétaires à moyen terme

La communauté d'agglomération ne pouvant conserver la dynamique antérieure d'évolution de ses ressources, les seules revalorisations possibles proviendront de celles des bases (forfaitaire et physique) des impositions directes dont elle bénéficie. Dès lors, la progression de son premier poste de ressources sera moindre que précédemment.

Les dotations de l'Etat octroyées aux collectivités sont, quant à elles, contraintes depuis 2013.

A la demande de la chambre, la communauté d'agglomération a transmis une analyse prospective qui confirme qu'elle sera soumise à des tensions budgétaires à partir de 2016. Les efforts déjà réalisés en matière de maîtrise des dépenses devront être renforcés pour compenser le risque réel d'atonie des recettes dès 2014.

Détermination du point de rupture du budget principal (valeurs en milliers d'€)

	2011	2012	2013	2014	2015
Produits de fonctionnement	220 651	233 927	229 192	227 035	229 120
Charges de fonctionnement	182 387	198 732	195 389	195 220	198 798
Epargne de Gestion	**38 264**	**35 195**	**33 803**	**31 815**	**30 322**
Intérêts	5 072	5 936	6 300	6 586	7 094
Epargne Brute	**33 192**	**29 259**	**27 503**	**25 229**	**23 228**
Capital	4 217	5 979	11 700	12 625	14 055
Ecart avec traitement données Deplhi	- 404	119			
Epargne Nette	**29 379**	**23 161**	**15 803**	**12 604**	**9 173**

Source : CA TPM : mail du 21 novembre 2013

Par ailleurs, les hypothèses d'investissement suivantes ont été transmises par TPM :

(Valeurs en milliers d'€)	2011	2012	2013	2014	2015
Equipement budget principal	47 080	45 977	47 000	35 000	30 000
Equipement budget transports	26 186	19 728	12 000	15 420	10 720
Equipement TCSP	22 372	18 220	5 000	10 100	32 625
Equipement ZAE	5 616	5 289	6 000	10 000	10 000
Fonds de concours					
2ème tube	11 755	6 634	3 200	0	0
Echangeur	0	100	0	0	0
2X3 voies	40	40	0	0	0
Divers	11 816	16 185	15 000	17 000	17 000
Sous total dépenses d'équipement	124 865	112 173	88 200	87 520	100 345
Dépenses financières	823	818	858	898	938
Reprise déficit Opéra /Autres	7 444	980	0	0	0
Rembt CLTR	58 900	32 700			
Rembt dette 1641	4 612	7 224	15 524	16 217	18 655
Divers	1 129	1 989	0	1 305	
Total dépenses d'investissement	197 773	155 884	104 582	105 940	119 938

Source : CA TPM

1.2.7. De l'intérêt de la mise en place d'une gestion budgétaire par AP/CP

TPM dispose d'un plan pluriannuel d'investissement (PPI) ne permettant pas un suivi aisé de l'exécution des projets ni surtout leur préparation en amont avec une visibilité budgétaire suffisante compte tenu de l'ampleur des investissements réalisés. En outre, l'absence de vote de ce programme par opération en complique la lecture.

L'utilisation des autorisations de programme et des crédits de paiement, classique pour des collectivités de la taille de TPM, faciliterait la prise des décisions ainsi que le suivi budgétaire des investissements, dès le lancement des principaux projets, à un moment où les marges de manœuvre financières de la communauté d'agglomération tendent à se restreindre. Cette modalité de gestion devrait également contribuer à améliorer le taux de réalisation des investissements et la planification technique des projets.

L'amélioration du processus d'évaluation des besoins qui en résulterait grâce à une meilleure globalisation des commandes dans le respect des enveloppes budgétaires (AP/CP) pourrait également contribuer à l'élaboration d'une cartographie des achats plus complète et au regroupement de certains achats homogènes de faible montant.

Recommandation n° 1 : Mettre en place les autorisations de programme et les crédits de paiements, afin notamment d'objectiver les débats d'orientation budgétaire et de contribuer à mieux maîtriser les risques d'apparition de tensions budgétaires.

En réponse aux observations provisoires de la chambre, la collectivité s'est engagée à suivre cette recommandation et à mettre en œuvre les AP/CP lors du vote du budget 2015 (en les faisant porter principalement sur les grosses opérations de travaux d'investissement).

1.2.8. Le budget de l'assainissement

Le budget annexe de l'assainissement a été créé début 2009, par arrêté préfectoral du 16 décembre 2008, transférant à la communauté d'agglomération la compétence facultative d'assainissement collectif et non collectif. Conformément à l'article L. 5212-33 du code général des collectivités territoriales (CGCT), ce transfert a conduit à la dissolution de quatre syndicats (SIRTTEMEU[18], SIAPE[19], SIABG[20] et syndicat intercommunal La Garde-Le Pradet) intervenant dans ce secteur.

L'EPCI a fait le choix du renouvellement du mode de gestion dominant existant, la délégation de service public, et mène une politique d'harmonisation des tarifs à la hausse pour les usagers. La volonté, exprimée dans le dernier rapport annuel, d'aboutir à un tarif unique en 2020 s'est traduite par une réduction de l'écart-type de 8 points entre les tarifs appliqués à chaque commune membre :

---

18 Syndicat Intercommunal de la Région Toulonnaise pour le Traitement et l'Evacuation en Mer des Eaux Usées, rassemblant les communes de La Seyne-sur-Mer, Le Revest-les-Eaux, Ollioules, Saint-Mandrier-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages et Toulon.

19 Syndicat Intercommunal d'Assainissement et de Protection de l'Environnement, rassemblant les communes de La Garde, Le Pradet et La Valette-du-Var.

20 Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement de Baie de Giens, rassemblant les communes de Carqueiranne et Hyères.

Evolution de la facture type 120 m3 sur la période 2009-2012 -Montant total HT en €

	2009	2010	2011	2012	Ev. Moy.2009-12
Carqueiranne	171,38	201,11	210,19	216,89	8,17 %
Hyères-les-Palmiers	113,82	161,56	170,04	181,19	16,76 %
La Crau	124,68	129,17	145,45	159,34	8,52 %
La Garde	212,50	222,42	224,82	224,82	1,90 %
La Seyne-sur-Mer	163,33	169,84	182,05	191,87	5,51 %
La Valette-du-Var	151,64	155,09	168,78	180,07	5,90 %
Le Pradet	218,36	244,54	246,94	246,94	4,19 %
Le Revest les Eaux	150,38	156,11	169,7	180,89	6,35 %
Ollioules	159,34	168,89	181,2	191,11	6,25 %
Saint Mandrier	221,64	221,16	227,86	227,86	0,93 %
Six-Fours-les-Plages	176,81	188,1	198,49	206,48	5,31 %
Toulon Est	196,87	219,45	227,04	231,91	5,61 %
Toulon Ouest	169,33	191,23	201,77	209,4	7,34 %
Tarif moyen	171,54	186,82	196,49	203,75	**5,90 %**
Ecart type	32,39	32,33	28,71	24,43	

Données des rapports annuels sur le prix et la qualité des services publics d'assainissement des eaux usées

La chambre relève toutefois que le tarif moyen appliqué est supérieur de 13 % aux prévisions de la projection financière effectuée en novembre 2008, au titre de l'assistance à la création du service intercommunal d'assainissement, et que les dépenses d'investissement, qui avaient été estimées à 73 M€ pour la période de 2009 à 2012 se sont finalement limitées à 45 M€. Ces éléments contribuent à expliquer l'accroissement significatif du fonds de roulement sur la période, qui s'élevait à 32 M€ fin 2012, soit deux années de part communautaire de redevance d'assainissement. Ce niveau paraît excessif, sauf si la communauté a planifié des investissements conséquents, ce qui devrait être le cas. En réponse aux observations provisoires de la chambre, la communauté d'agglomération a effectivement indiqué que ces fonds devraient permettre notamment la réfection de l'émissaire commun menant à la station d'épuration Amphitria pour un coût de 42 M€ TTC.

Dans l'attente, une pause tarifaire transitoire a été accordée aux usagers en 2013.

1.2.9. La mutualisation des services, source d'optimisation et de rationalisation de la gestion

Afin de gagner en efficience et donc en niveau de performance globale, il conviendrait d'engager une mutualisation des services supports coexistant actuellement encore entre les communes membres et l'intercommunalité.

La constitution, déjà envisagée avec la ville de Toulon, de services communs en matière d'informatique, et à terme de gestion de la paye, va dans ce sens. Une démarche de même nature pourrait être engagée dans les domaines de la gestion des ressources humaines (au-delà de la fonction paye) et de la commande publique, où des économies d'échelle pourraient naître d'un effort de rationalisation et de mutualisation des achats notamment pour l'acquisition des moyens de transports.

De même, en matière d'assainissement, alors que, dès son premier rapport annuel sur le prix et la qualité des services publics d'assainissement des eaux usées, la communauté d'agglomération légitimait le choix de cette compétence facultative par la volonté « notamment d'optimiser la gestion des réseaux de collecte et le traitement des effluents en mettant en synergie les moyens techniques et humains », il conviendrait d'achever la politique de mutualisation ainsi définie.

En revanche la mise en place de conventions de mise à disposition de services municipaux notamment pour l'entretien de la voirie communautaire, ne constitue pas une vraie mutualisation.

1.2.10. Conclusion sur la situation financière

La communauté d'agglomération de TPM jouit d'une santé financière satisfaisante, mais nécessitant, faute de marges de manœuvre suffisantes en recettes, la poursuite de l'effort de maîtrise des dépenses (tant en fonctionnement qu'en investissement) entamé en fin de période afin de dégager des marges de manœuvre pour investir dans les transports, tout en pratiquant une politique de recours modéré aux emprunts.

En effet, compte tenu du risque réel d'atonie de ses recettes, TPM ne semble pas en mesure de générer, dans la durée, beaucoup d'autofinancement. La majeure partie de ses dépenses d'investissement est désormais financée par l'emprunt, phénomène conjoncturellement aggravé par la restriction des subventions nationnales et locales.

Recommandation n° 2 : Poursuivre la maîtrise des dépenses de fonctionnement en développant la mutualisation des services supports coexistant encore entre l'intercommunalité et ses communes membres.

La communauté d'agglomération a indiqué en réponse qu'elle souscrivait à cette recommandation de bon sens, et que l'élaboration du schéma de mutualisation des services prévu pour juin 2015, conformément aux dispositions de l'article L. 5211-39-1 du code général des collectivités territoriales, serait l'occasion de fixer un cadre à de nouvelles mutualisations avec des objectifs d'économies qui en découlent.

2. LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS DE VOYAGEURS

Les observations retracées dans le présent chapitre sont issues d'investigations réalisées dans le cadre d'une enquête nationale interjuridictions ayant pour thème « les transports publics urbains de voyageurs » (TUV). Elles se déclinent selon trois axes principaux : le périmètre et le plan de déplacements urbains (PDU), la gestion et le financement, la qualité de l'offre de service proposée.

Depuis 2002, TPM a consacré un budget de 500 M€ dont 210 M€ d'investissement au développement de son système de transports.

La communauté d'agglomération dispose d'un réseau de transports présentant les caractéristiques suivantes :

- 29 millions de voyageurs transportés en 2012 (+ 60 % de croissance en 10 ans) ;
- 285 bus ;
- 63 lignes terrestres ;
- 1er réseau de bateau-bus de France transportant 2,8 millions de passagers par an (21 bateaux au total dont 10 navettes maritimes) ;
- Un service de transport de qualité pour les personnes à mobilité réduite.

La chambre relève par ailleurs que la mise en service récente du second tunnel autoroutier traversant Toulon devrait réduire l'engorgement de la circulation automobile en centre-ville et sur les principaux axes d'accès.

Malgré ses atouts, notamment son volet maritime et la volonté de développer les modes alternatifs à la voiture sur l'ensemble de l'agglomération, ce réseau, tant qu'il ne dispose pas d'un transport en commun en site propre (TCSP), est cependant sous-dimensionné, pour une agglomération de 430 000 habitants.

2.1. Axe 1 : Périmètre et PDU

2.1.1. L'autorité organisatrice des transports urbains (AOTU)

Depuis janvier 2002, l'AOTU est TPM.

L'article 74 de la loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale a prévu que l'arrêté de création de la communauté d'agglomération valait établissement du périmètre de transport urbain (PTU). Depuis l'intervention des dispositions de l'article 7 alinéa 98 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 cet article est abrogé. L'article L. 1231-4 du code des transports dispose dorénavant que « le périmètre des transports urbains comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser le transport public de personnes.../... ». La compétence « organisation des transports urbains » étant inscrite au titre des compétences obligatoires d'une communauté d'agglomération (alinéa 2 de l'article L. 5216-5 du CGCT), le périmètre des transports urbains doit bien recouvrir la totalité du périmètre de la communauté d'agglomération, soit celui des douze communes membres.

Le plan de déplacement urbain (PDU) actuellement en vigueur pour la période 2005-2015 sera revu en 2014 (pour la période 2015-2025) pour tenir compte de l'intégration de la commune de La Crau et de la nécessité de faire une nouvelle déclaration puis une enquête d'utilité publique pour acter l'évolution des choix politiques initialement en faveur du tramway, désormais au bénéfice du bus à haut niveau de service (BHNS).

2.1.2. Le plan de déplacement urbain 2005-2015

Le SCOT Provence Méditerranée, approuvé par l'organe délibérant du syndicat mixte éponyme le 16 octobre 2009, est opposable au PDU. Il s'adresse aux 39 communes composant l'aire urbaine toulonnaise qui réunit une population de près de 570 000 habitants sur un territoire de 120 000 hectares, bordé par 340 kms de côtes. Le rapport de présentation rappelle dans son chapitre 3, intitulé « le mode de développement basé sur l'automobile : un facteur aggravant la crise », que l'offre de transports collectifs est insuffisante et non compétitive face à l'automobile sur les grandes liaisons.

Le réseau de transports collectifs de l'aire toulonnaise ne présente pas un niveau de service à la hauteur des besoins en déplacements faute :

- d'avoir suivi l'évolution de l'urbanisation (les nouveaux espaces attractifs ne sont pas ou mal desservis) ;
- de proposer des lignes expresses assurant des liaisons rapides, fréquentes et fiables vers les principaux pôles attractifs (utilisation des autoroutes) ;
- de s'être adapté à l'évolution des modes de vie en termes d'horaires et d'organisation des dessertes (l'offre au-delà de 20 heures est quasi inexistante).

Enfin, le SCOT a décrit l'usage des transports collectifs comme souvent complexe du fait que trois réseaux de transports publics desservent l'aire toulonnaise : le réseau Mistral, le réseau VARLIB du département du Var et le réseau SNCF/TER.

En réponse, la collectivité a insisté sur la complémentarité des systèmes de transports et s'est engagée dans une politique de simplification et d'optimisation des trois réseaux de transports publics.

Afin d'améliorer les correspondances fer/bus, TPM travaille en partenariat avec le conseil régional sur plusieurs dossiers :

- la création de pôles d'échanges multimodaux dont quatre sont déjà réalisés, Ollioules, La Seyne, La Garde, Toulon, et trois sont prévus (La Pauline, La Crau, Hyères) ;
- la participation aux projets d'infrastructure ferroviaire qui permettront d'améliorer le service (lignes nouvelles, amélioration de la voie La Pauline/Hyères, études relatives au « RER toulonnais ») ;
- la mise en œuvre d'une tarification multi modale avec le TER depuis 2012[21] permettant de voyager avec le même titre de transport sur le réseau Mistral et sur le TER régional ;
- le système d'information multimodal PACA qui devrait être mis en service en septembre 2014 (en lien avec la nouvelle centrale régionale de mobilité pacamobilité.fr).

Par ailleurs, pour améliorer les correspondances entre bus et autocars, la communauté travaille aussi avec le conseil général du Var sous trois angles :

- réalisation de pôles d'échanges multimodaux (en liaison avec le conseil régional) et de parcs relais (Portes d'Ollioules et de Toulon, La Chaberte) ;
- participation aux projets d'infrastructure routière et développement de pôles de correspondance (gare routière, université, etc.) ;
- réflexion pour une tarification combinée avec le réseau départemental pour le pendulaire et le scolaire à partir du 1er septembre 2014.

[21] Voir notamment la délibération CA TPM n°11/11/199 du 17/11/2011 relative à la mise en œuvre par convention (entre le conseil régional, la SNCF, la RMTT et TPM) d'une tarification combinée entre le réseau TER et le réseau de transport de la communauté d'agglomération TPM.

La communauté d'agglomération manifeste également la volonté de favoriser le développement de la centrale de mobilité régionale afin de bénéficier d'un accès unique à la chaîne des déplacements, dans un périmètre proche de celui du SCOT et en cohérence avec l'aire urbaine à desservir. Ce projet techniquement complexe nécessite que chaque AOT puisse réaliser le billet de l'autre, tout en respectant des règles de sécurité informatique exigeantes (chiffrage par clefs codées). TPM s'inscrit dans la démarche préconisée par la conférence régionale des AOT qui incite toutes les AOTU[22], AOTNU, la région au titre du TER et la SNCF, à avoir des systèmes de billettique/monétique compatibles entre eux et procéder périodiquement aux compensations financières en « back-office » résultant des usages constatés sur chaque réseau.

Enfin, TPM a mis en place un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs qui permet aux usagers du réseau Mistral, où qu'ils soient, de savoir quelle est l'offre du réseau la plus adaptée à leur déplacement en temps réel grâce à l'information papier ou numérique aux points d'arrêts et/ou à son téléphone portable.

Cependant des insuffisances persistent dans la desserte de certaines liaisons, notamment en direction de l'aéroport faute de troisième voie SNCF et compte tenu de l'importance des populations à desservir en particulier l'été.

TPM a, par ailleurs, quasiment achevé le programme d'expropriation pour le TCSP (une trentaine resteront à réaliser fin 2013, pour environ 2 M€, sur environ 500 expropriations nécessaires).

La deuxième composante du SCOT, le plan d'aménagement et de développement durable (PADD), prévoit de conforter l'accessibilité de l'aire toulonnaise par :

- la création d'un réseau de transports collectifs métropolitains articulé avec les territoires voisins ;
- l'accroissement du positionnement métropolitain de l'aire toulonnaise en profitant du projet de ligne nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- l'amélioration de la desserte de l'aéroport en transports collectifs pour soutenir son développement.

Le PADD constitue également un élément de la réflexion sur la desserte des espaces d'activités économiques et des espaces touristiques, le développement d'une politique de stationnement incitative en faveur des transports collectifs, le nécessaire achèvement du réseau autoroutier et l'amélioration du réseau routier local ainsi que la réduction et une meilleure organisation des flux de transports de marchandises.

Il entend favoriser les modes « doux » (vélo et marche à pieds) pour les déplacements quotidiens et touristiques.

Ces différents objectifs et projets sont également déclinés puis détaillés dans le troisième et dernier document constituant le SCOT, le document d'orientations générales notamment son chapitre 4 « promouvoir une offre de transports collectifs performante ».

---

22 Plusieurs autorités organisatrices exercent une compétence en matière de transport public sur le territoire varois. Outre le département du Var (AOTNU : Autorité organisatrice nationale de transport urbain) et la Région Paca, il existe 5 AOTU actuellement dans le Var, TPM étant la plus importante.

Le PDU de TPM qui couvrait la période 2000-2010 a été actualisé en 2005 pour tenir compte de l'élargissement du périmètre des transports publics urbains du syndicat intercommunal des transports en commun de l'agglomération toulonnaise (SITCAT) limité à huit communes.

Approuvé par le conseil communautaire le 4 juillet 2006, il a fait l'objet d'une proposition d'avis de l'Etat en date du 24 novembre 2005 estimant le « projet satisfaisant en l'état mais devant faire l'objet des préconisations citées dans une révision attendue pour 2010, à l'horizon de réalisation des équipements structurants de l'agglomération ». L'estimation financière qui en était faite en juin 2005 portait sur un montant de plus de 1 113 M€, dont 644 M€ pour TPM et les communes membres de la communauté d'agglomération soit 58 %. L'enquête publique soulignait la qualité globale du PDU et la pertinence de ses choix tout en relevant, en raison notamment du caractère très sensible de certains projets (dont celui du positionnement de la future gare TGV), la « timidité d'un plan perdant ainsi son rôle d'aiguillon » et qui « aurait dû être plus volontariste car la recherche d'un trop grand consensus lui fait courir le risque d'être un recueil de bonnes intentions[23] ». La commission d'enquête a cependant rendu, le 12 mai 2006, un avis favorable.

A l'origine, le PDU envisageait de mailler le réseau de transports collectifs autour du tramway. Après avoir opté à l'origine pour un tramway et reprenant en cela une politique déjà initiée au niveau du SITCAT, la communauté d'agglomération a finalement fait le choix en 2006 d'équiper son futur TCSP avec un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)[24].

Jugée moins onéreuse que la construction du tramway, cette solution technique est présentée comme offrant plus de souplesse et de latitude car, en l'absence de rails, elle est susceptible d'évoluer plus facilement, au gré des besoins de la population ainsi que de l'urbanisation du territoire.

Des recours[25] ont été introduits contre cette décision, notamment en ce qui concerne l'utilisation des conclusions de l'enquête publique propre au tramway.

Le suivi du PDU à mi-parcours (2010) n'a pas été réalisé. Cette évaluation aurait pu contribuer à faciliter l'élaboration du prochain PDU (2015-2025). En revanche, la mise en place du compte déplacements[26] a été effectuée.

---

23 Paragraphe 1.2-2 page 3 des conclusions de la commission d'enquête du 12 mai 2006.

24 Un Bus à Haut Niveau de Service est un mode de transports par bus urbains, qui se réalise totalement ou partiellement en site propre, et qui assure des conditions de service de haut niveau grâce à une meilleure régularité et amplitude horaire, des fréquences rapides, un cadencement garanti, des stations espacées de façon plus régulière, en utilisant une voie réservée aux transports en commun qui bénéficie de la priorité aux carrefours.

25 Voir les trois jugements du TA de Toulon en date du 9 novembre 2012.

26 Toute autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans un périmètre de transports urbains, inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants, ou recoupant celle-ci, a l'obligation de réaliser un compte déplacements (loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000, article 113). Ce document a pour objet de recenser et analyser les flux financiers relatifs aux transports de voyageurs à l'échelle d'une agglomération et de son aire urbaine. Il s'agit d'identifier les acteurs qui concourent au financement des déplacements (ménages, entreprises, collectivités…), les montants en jeu et leur répartition par mode de transport (véhicules particuliers, transports collectifs…).

Si le périmètre de transports urbains (PTU) correspond bien à celui de l'AOTU, il se situe au sein d'une unité urbaine[27] qui compte 26 communes, d'un SCOT qui en couvre 32, d'une aire urbaine[28] de 39 communes et d'une zone d'emplois[29] de 42 communes. Le PDU ambitionnait de « se mettre au service du SCOT » puis d'« élargir l'observatoire des déplacements et l'ouvrir aux autres AOT et communautés voisines au sein d'une coopération intercommunautaire à l'échelle de l'aire métropolitaine »[30]. Si cette ambition demeure, elle n'a pas fait l'objet, à ce jour, de travaux particuliers au niveau de l'AOTU. Cela étant, il convient de rappeler que l'analyse faite dans le cadre du diagnostic du SCOT, concernait tous les acteurs des transports collectifs au sein de ce périmètre du SCOT Méditerranée (le département du Var pour les transports non urbains, quatre intercommunalités (dont TPM) pour les transports urbains, la région Paca pour les transports par TER). Par ailleurs, le SCOT n'a pas pu prendre en compte l'évolution du réseau toulonnais compte tenu de sa période d'élaboration.

Il conviendrait de profiter de l'élaboration du nouveau PDU pour la période 2015-2025 pour obtenir une meilleure cohérence entre l'aire urbaine métropolitaine, seul espace réellement pertinent en matière de transports urbains, et le périmètre du PDU de l'agglomération TPM. Le dossier de voirie d'agglomération (DVA)[31] a été établi sur la base de l'aire urbaine.

TPM estime positive la dynamique générale de métropolisation et considère, en raison de la qualité de la coordination existant avec les principaux acteurs de la politique des transports, qu'il n'est pas utile d'aller vers une nouvelle concentration du nombre des AOT sur l'aire urbaine toulonnaise. L'objectif serait en revanche de poursuivre la recherche d'une meilleure cohérence des actions et responsabilités à cet échelon en prenant en compte les problématiques de transports des communes avoisinantes (en particulier à l'Ouest vers Marseille jusqu'à St-Cyr/Mer et au Nord-Est de Toulon, jusqu'à Brignoles).

2.2. Axe 2 : Gestion et financement

2.2.1. Le budget annexe des transports

Le budget annexe des transports représente environ 21 % des dépenses de l'établissement public (329,7 M€) avec plus de 85,7 M€ de dépenses dont plus de 57,4 M€ en exploitation et près de 28,3 M€, en investissement.

---

27 Selon l'INSEE, « La notion **d'unité urbaine** repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une **commune** ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte **au moins 2 000** habitants ».

28 Selon l'INSEE, « Une **aire urbaine** ou « grande aire urbaine » est un ensemble de **communes**, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un **pôle urbain** (**unité urbaine**) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou **unités urbaines** (**couronne** périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci ».

29 Selon l'INSEE, « Une **zone d'emploi** est un espace géographique à l'intérieur duquel la plupart des **actifs** résident et travaillent, et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts ».

30 (cf. §3, page 133 du PDU)

31 Le DVA est une démarche de l'Etat qui vise à définir à long terme (20-25 ans) ce que seront les grandes voiries nouvelles et comment seront aménagées les routes nationales existantes. L'objectif est d'assurer dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité l'écoulement du trafic de transit et la desserte de l'agglomération. Engagée sur les agglomérations de plus de vingt mille habitants, la démarche nécessite une réflexion sur le développement démographique et économique du territoire, mais aussi sur l'ensemble des réseaux de transports avec lesquels l'aménagement de la voirie doit s'articuler (Source de la définition Ministère de l'Equipement / DGUHC / IUH, mars 2004).

Le volume financier de la délégation de service public représente environ 65 % du montant du budget d'exploitation. Son évolution influe sur la participation financière du budget principal, qui constitue désormais la seule recette d'équilibre du budget annexe, puisque le taux du versement transport est actuellement proche de son maximum.

2.2.1.1. L'évolution globalement positive de l'autofinancement

De 2008 à 2012, l'évolution de la capacité nette d'autofinancement a progressé par pallier. Elle a pratiquement doublé en 2009, passant de 5,9 M€ à 9,2 M€ grâce une régularisation de TVA obtenue auprès du délégataire pour 4,3 M€, puis en 2012, passant de 7,5 M€ à 14,6 M€ grâce, à parts égales, au versement transport et à la subvention du budget principal. Entre ces deux années, le niveau de la CAF nette a régressé sous la pression de la participation reversée au délégataire, qui a augmenté en moyenne de 9 % par an.

Les prévisions budgétaires de l'année 2013 conservent ce profil avec une CAF nette en recul de 2,9 M€ par rapport à 2012.

Evolution des composantes de l'autofinancement disponible 2008-2012 et prévisionnel 2013 (en milliers €)

	2008	2009	2010	2011	2012	BP 2013	Evol. Moy. 2008-2012	Var. (en %) 2011 / 2010	Var. (en %) 2012 / 2011
Produits des services et du domaine	1 586	947	95	229		0	- 100,00 %	141,88 %	-100,00 %
Produits issus de la fiscalité & Subventions d'exploitation	49 618	52 604	55 228	58 360	66 715	70 215	7,68 %	5,67 %	14,32 %
Dt versement transports	*41 104*	*43 477*	*45 357*	*46 407*	*51 226*	*48 694*	*5,66 %*	*2,31 %*	*10,38 %*
Dt subventions Etat, Région, Département	*4 004*	*4 617*	*5 224*	*4 308*	*3 490*	*4 520*	*- 3,38 %*	*-17,54 %*	*-18,99 %*
Dt subvention CA TPM	*4 511*	*4 511*	*4 646*	*7 645*	*12 000*	*17 000*	*27,71 %*	*64,55 %*	*56,96 %*
Autres recettes	911	1 067	1 316	2 146	2 199	1 128	24,64 %	63,09 %	2,47 %
Produits de gestion	**52 115**	**54 619**	**56 638**	**60 735**	**68 914**	**71 343**	7,23 %	7,23 %	13,47 %
Charges de personnel	2 002	2 280	2 148	2 150	2 160	2 170	1,92 %	0,08 %	0,49 %
Charges à caractère général	9 184	6 934	2 068	1 825	1 894	2 003	-32,61 %	-11,73 %	3,80 %
Autres charges	32 972	39 233	42 777	47 683	48 658	55 025	10,22 %	11,47 %	2,04 %
Dt dépenses DSP	*32 645*	*36 616*	*40 713*	*46 201*	*46 268*	*51 010*	*9,11%*	*13,48%*	*0,15%*
Charges de gestion	**44 159**	**48 447**	**46 993**	**51 658**	**52 713**	**59 198**	4,53 %	9,93 %	2,04 %
Excédent brut de fonctionnement	**7 957**	**6 172**	**9 645**	**9 077**	**16 202**	**12 145**	19,46 %	-5,89 %	78,50 %
Transferts de charges	430	1 856	1 629	1 143	2 051	3 615	47,82 %	-29,86 %	79,49 %
Produits financiers	340			0			-100,00 %		-100,00 %
Charges financières		0				15	-100,00 %		-100,00 %
Intérêts des emprunts	2 029	1 909	1 611	1 701	2 426	3 169	4,57 %	5,58 %	42,67 %
Produits exceptionnels	106	4 386	99	3 666	3 415	2 995	138,36 %	3591,27 %	-6,83 %
Charges exceptionnelles	344	680	665	1 052	504	280	10,06 %	58,25 %	-52,08 %
Dotations aux Amortissements et aux Provisions	4 481	4 738	7 881	12 281	13 424	15 290	31,56 %	55,84 %	9,30 %
Reprises sur Amortissements et Provisions				193			-100,00 %		-100,00 %
Résultat de fonctionnement	**1 979**	**5 087**	**1 217**	**-955**	**5 314**	**0**	28,02 %	-178,48 %	-656,16 %
Capacité d'autofinancement brute	**6 459**	**9 826**	**9 098**	**8 194**	**15 789**	**14 540**	25,04 %	-9,94 %	92,70 %
Amort. du capital de la dette	561	592	699	686	1 185	2 840	20,58 %	-1,93 %	72,85 %
Capacité d'autofinancement disponible	**5 899**	**9 234**	**8 399**	**7 508**	**14 603**	**11 700**	25,44 %	-10,61 %	94,51 %

2.2.1.1. *Evolution des produits et charges de gestion*

Les produits de gestion ont augmenté en moyenne annuelle de 7 % sur la période. Leurs deux principales composantes sont le versement transport et les subventions, les recettes provenant des usagers étant directement encaissées par le délégataire, la RMTT.

Le versement transport constitue la principale ressource du budget annexe des transports mais son poids parmi les produits de gestion a décliné à partir de 2011. Avant cette date, le versement transport en représentait environ 80 %, alors qu'au titre des données prévisionnelles du budget primitif 2013, la part afférente n'est plus que de 68 %.

Alors que cette ressource ne représente en moyenne nationale qu'environ 50 % des produits de gestion des AOT (hors île de France), le versement transport représente environ les deux tiers des recettes d'exploitation (hors recettes exceptionnelles) de TPM.

A l'inverse, la part des subventions d'exploitation progresse, pour l'essentiel, du fait du triplement de la subvention issue du budget principal qui est passée de 4,5 M€ en 2008 à 17 M€ en 2013, tandis que celles des autres partenaires financiers (Etat, région, département) n'ont été majorées que de 0,5 M€.

Structure des produits de gestion (en %)

	2008	2009	2010	2011	2012	BP 2013
Versement transports	79 %	80 %	80 %	76 %	74 %	68 %
Subventions Etat, Région, Département	7 %	8 %	9 %	7 %	5 %	6 %
Subvention CA TPM	10 %	9 %	8 %	13 %	17 %	24 %
Autres produits de gestion	5 %	4 %	2 %	4 %	3 %	2 %
Produits de gestion	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Les charges de gestion ont progressé globalement en moyenne de 4,5 % par an en raison notamment de l'augmentation de la participation versée au délégataire, qui a augmenté en moyenne de 9 % par an. Les autres composantes telles les charges à caractère général et les charges de personnel ont été, sur la période examinée, maîtrisées.

Enfin, l'annuité du budget transports a progressé, en 2012, tout en restant supportable.

2.2.1.2. *Les dépenses d'investissement et leur financement*

De 2008 à 2012, la communauté d'agglomération a investi 157 M€ au titre de son programme d'équipement du budget transports. L'effort d'investissement s'est sensiblement accru en 2011 et 2012.

Ces équipements ont bénéficié de subventions pour 6 % et ont été autofinancés à raison de 47 % laissant apparaître un besoin de financement de 78 M€. Ce besoin de financement a été partiellement comblé par un recours à l'emprunt pour 30 M€. Toutefois, ces appels de fonds ont été limités grâce à un prélèvement sur le fonds de roulement pour un montant voisin de 48 M€.

Analyse du financement des équipements de 2008 à 2012 (en k€)

	2008	2009	2010	2011	2012	Total	%
Dépenses équipement et travaux en régie	20 507	21 420	24 995	49 327	40 894	157 143	95
Immobilisations financières	25	9	0	0	0	34	0
Autres dépenses	525	1 934	1 629	1 143	2 141	7 372	5
Dépenses d'investissement	**21 057**	**23 363**	**26 624**	**50 469**	**43 035**	**164 549**	**100**
Capacité d'autofinancement disponible	5 899	9 234	8 399	7 508	14 603	45 643	28
Subvention CA TPM	4 000	4 000	4 000	0	0	12 000	7
Produits des cessions	79	74	96	708	194	1 151	1
Autres recettes non affectées	1 660	4 165	1 925	4 847	5 799	18 397	11
Financement propre de la collectivité	**11 637**	**17 473**	**14 420**	**13 063**	**20 597**	**77 191**	**47**
Subventions	3 084	1 021	3 717	300	1 219	9 341	6
Emprunts	3	6	5	3	30 000	30 018	18
Financement extérieur de la collectivité	**3 087**	**1 028**	**3 722**	**303**	**31 219**	**39 359**	**24**
Variation du fonds de roulement	**- 6 333**	**- 4 862**	**- 8 482**	**- 37 103**	**8 781**	**- 47 999**	**- 29**

Par ailleurs et même si aucun emprunt nouveau n'a été contracté en 2013, le choix final du mode de transport TCSP va nécessiter de financer un programme d'investissement se chiffrant entre 150 M€ et 210 M€ soit, en moyenne, à environ 25 M€ d'ici 2020 en prenant une hypothèse de dépenses médiane à 180 M€, sachant qu'un montant d'investissement de 25 M€ devrait être réalisé en 2014.

2.2.2. Evolution des différentes sources de financement

2.2.2.1. Le versement transport : principale ressource de financement

Le versement transport (VT) est un impôt prélevé sur les entreprises de plus de 9 salariés se situant à l'intérieur du PTU. Il représentait en moyenne, au 31 décembre 2008, selon le CERTU[32], près de 45 % des ressources disponibles des AOTU pour financer les transports publics urbains de voyageurs de province.

Le taux du versement transport est fixé ou modifié par délibération dans la limite de 1 % des salaires pour les communes ou structures intercommunales de plus de 100 000 habitants. Ce plafond, peut être porté à 1,75 % si la commune ou l'établissement public a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif et obtenu une subvention de l'État pour l'investissement correspondant.

La mise en service d'un TCSP permet de porter le taux du VT à 1,80 % pour les communautés urbaines, les communautés d'agglomération, les communautés de communes ou les syndicats mixtes (article L. 2333-67 du CGCT). Il est à cet égard possible pour l'AOTU de fixer par anticipation le VT à son taux maximal afin d'anticiper sur le développement futur d'un système de transports en site propre (TCSP) et la construction des infrastructures afférentes. En outre l'article L. 2333-68 du CGCT permet d'affecter le produit de cette taxe à la promotion de l'intermodalité des transports en commun et en vélo.

Le versement est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et des autres services de transports publics lesquels, sans être effectués entièrement à l'intérieur du périmètre des transports urbains, concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains (article L. 2333-68 du CGCT).

---

[32] Source : Panorama des transports collectifs urbains dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants. Situation 2008 et évolutions- Hors Ile de France. Certu-Novembre 2010.

Le taux du VT est fixé à 1,75 % depuis 2002 pour les huit communes déjà membres du SITCAT. TPM a, depuis cette date, fait progressivement monter ce taux en tant qu'autorité organisatrice de transports collectifs en site propre (AOTSCP) pour les communes successivement intégrées à son périmètre afin de l'harmoniser (délibérations n° 2/06/19/76 du 1er juillet 2002 et n° 9/07/24/129 du 4 juillet 2009).

Toutefois, TPM n'a pas fait le choix de faire évoluer ce taux jusqu'à la limite théorique autorisée de 2 % (soit 1,80 % (1,75 + 0,05 % au titre de la majoration facultative réservée aux communautés d'agglomération en application de l'art. L. 2333-67 du CGCT), + 0,2 % en tant que commune touristique), alors que cette possibilité lui était offerte en tant que communauté comportant des communes touristiques[33].

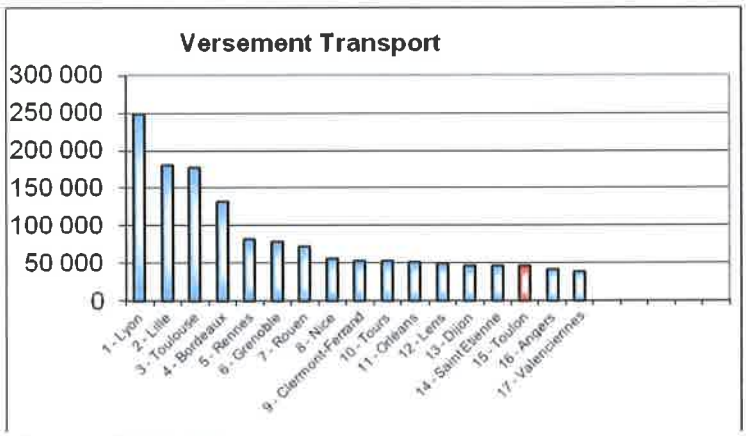
Conserver ce taux à ce niveau permet à la communauté d'agglomération d'anticiper sur le coût prévisionnel des investissements à réaliser, qui concernent en premier lieu des dépenses relatives aux études et aux acquisitions foncières, ainsi qu'à l'aménagement progressif de la voirie.

Affecté intégralement au financement du réseau de transport urbain, le produit du versement transport (VT) a représenté pour TPM des ressources d'un montant global d'environ 277 M€ de 2008 à 2013.

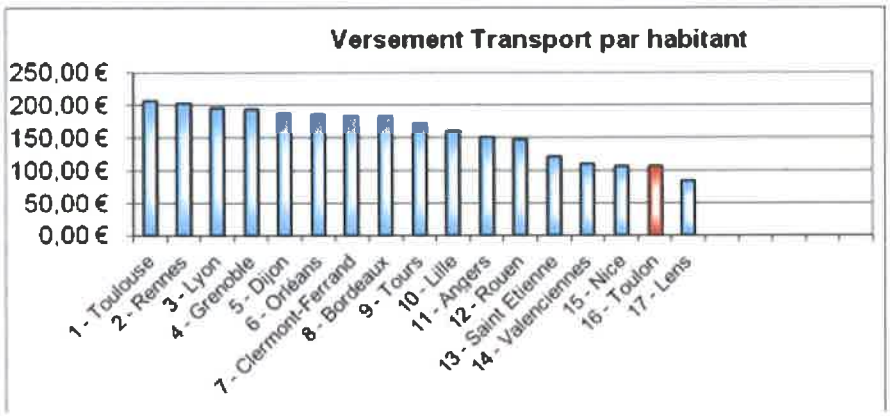
Selon le budget primitif, son montant prévisionnel pour 2013 était de 49 M€ (soit environ 113 €/hab.), ce qui en fait l'un des plus faibles VT par habitant de France par rapport à des agglomérations de taille équivalente. Selon les données du GART, il était inférieur, en 2010, de plus du tiers à celui de collectivités comme Bordeaux, Rennes ou Grenoble (voir tableau ci-après).

Le poids prépondérant des administrations publiques (dont la sphère Défense nationale) au regard du tissu économique local, explique la proportion importante de ressources payée par les administrations. Ces dernières participent en moyenne à 55 % du montant global du VT, ce qui permet d'assurer une certaine stabilité du financement.

33 Dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes touristiques au sens de l'article L.133-11 du code du tourisme, le taux applicable peut être majoré de 0,2% (cf. art.L.2333-67 du CGCT).



Source : GART 2010



Source : GART 2010

Dans le cadre de la délégation de service public conclu pour la période 2004-2013, la collectivité a effectué un effort de renouvellement[34] et d'extension du parc et des matériels de transports urbains. Après une DUP obtenue en 2000 et modifiée en 2005, TPM est en train de réaliser le premier tronçon de TCSP de 18 kms entre les gares des communes de La Seyne-sur-Mer et La Garde. Pour pouvoir réaliser ce TCSP, les programmes suivants ont été mis en œuvre.

[34] Se traduisant par exemple en 2008 par l'acquisition de 29 bus standards (sur un total de 138, soit 21 % de ce parc).

Récapitulatif des dépenses d'investissement dont celles affectées au TSCP de 2002-2012 (en milliers €)

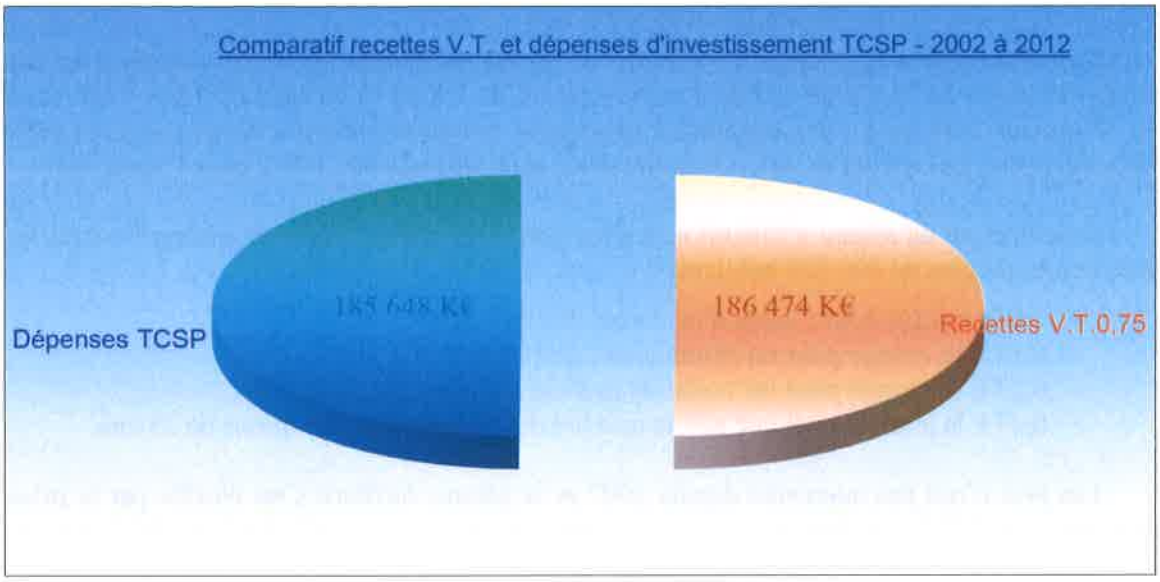
(Source : Comptes Administratifs)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAUX
AUTOBUS	219	8858	10 383	10 157	80	198	8 175	7 648	2 489	12 399	234	**60 841**
VEHICULES DE SERVICE	29	44	9	12	311	0	0	0	0	0	0	**406**
MOBILIER URBAIN	11	142	22	304	73	238	166	153	246	112	439	**1 905**
autres 21					222	591	497	794	809	769		**3 681**
autres études					741	499	564	120	357	176	596	**3 052**
autres travaux					1 162	700	233	124		5	456	**2 680**
PARC RELAIS												**0**
MISE EN ACCESSIBILITE ARRETS BUS				277	530	970	454	987	1 202	1 882	474	**6 777**
AMENAGEMENT WC RMTT								46	66	10	80	**203**
AMENAGEMENT COULOIRS BUS	80			717								**797**
TCSP terrestre et maritime :												
ACQUISITIONS FONCIERES	991	4 248	2 595	4 752	3 849	7 042	3 579	2 021	4 537	7 646	4 248	**45 509**
TCSP : ETUDES	668	3 823	4 319	4 786	3 263	1 620	2 807	1 591	1 824	2 118	2 217	**29 035**
TCSP : TRAVAUX	655	940	214	4 920	1 256	1 183	166	0	3	611	23	**9 971**
ATELIER DEPOT DE BREGAILLON						275	1 066	198	2 794	7 481	8 313	**20 127**
ATELIER DEPOT DE SAINTE MUSSE								0	1 009	2 107	2 877	**5 993**
PONT SAINT JEAN				1 305	353	170						**1 828**
PONT SOUS A57					2 757	1 093		15	61		22	**3 948**
PLACE SAINT JEAN DU VAR									1 871	14		**1 884**
RUE BERTHIER				549	429	178	1 477	1 955	991	384	22	**5 985**
BOULEVARD MORAZZANI						1 674	145			6	40	**1 866**
BOULEVARD CLEMENCEAU								2	5	864	353	**1 223**
CARREFOUR VILLEVIEILLE								10	396	5 061	577	**6 044**
DEVIATION DES RESEAUX					1 690		400	2 676	1 793	1 898		**8 456**
CHAUSSEES TCSP											4 924	**4 924**
PE LA SEYNE									724	384	106	**1 213**
PE LA GARDE									1	141	1 749	**1 891**
PARC RELAIS LA PANAGIA									1	1 306	4 907	**6 214**
PARC RELAIS ESCAILLON STS											3	**3**
BILLETTIQUE				742	1 219	3 493	212	0	0	0	0	**5 666**
SAE - TETRA						47	523	1 625	343	370	332	**3 241**
SAEIV-SIV AU SOL									1 775	2 723	1 530	**6 028**
STATION MARITIME											2 667	**2 667**
NAVIRES	63	554	1 647	189	0	34	42	1 446	1 697	93	759	**6 523**
TOTAUX	**2 716**	**18 610**	**19 189**	**28 711**	**17 934**	**20 004**	**20 507**	**21 411**	**24 995**	**48 559**	**37 947**	**260 582**

(*) L'appellation "TCSP de la mer" a été reconnue en 2011 par l'Etat, ce qui permet l'utilisation du V.T. à ce titre.

Dépenses TCSP	2 376	9 566	8 775	17 244	14 815	16 808	10 417	11 539	19 826	33 206	35 669	**180 240**
Frais de maîtrise d'ouvrage (3%)	71	287	263	517	444	504	313	346	595	996	1 070	**5 407**
Totaux	2 447	9 853	9 038	17 761	15 260	17 313	10 729	11 885	20 421	34 202	36 739	**185 648**

Les frais de maitrise d'ouvrage de 3 % correspondent à l'implication de l'équipe de direction transports pour les travaux réalisés au titre des transports en commun en site propre

Comme l'atteste également le graphique ci-après produit par la collectivité, l'utilisation par la communauté d'agglomération TPM du versement transport est conforme aux textes.



Source TPM

La totalité du montant de la majoration prévue par l'article L. 2333-67 du CGCT, soit 185,6 M€ fin 2012, est affectée à des travaux correspondant au projet du TCSP et réalisés en particulier dans la ville de Toulon.

2.2.2.2. Les contributions publiques

La première en volume est celle de TPM. La collectivité est amenée, en effet, à intégrer chaque année l'engagement des recettes contractualisées avec le délégataire. Cependant, pour tenir compte pendant la durée du contrat de la dérive possible des engagements de recettes pris, une clause de révision était prévue à l'article 18.2.5 de la convention de 2004, permettant une « revoyure » au-delà d'un écart de + ou- 10 % constaté. Cette revoyure a eu lieu dans le cadre de l'avenant 7 pour intégrer des écarts de recettes en grande partie liés à :

- la non augmentation des tarifs depuis 6 ans ;
- l'évolution de l'offre demandée par la collectivité essentiellement après l'intégration de la commune de La Crau en 2009 dans le périmètre du PTU et le désengagement relatif du conseil général qui, par l'affrètement de lignes non urbaines, assumait jusqu'en 2009 des prestations de service quasi urbaines au dehors de l'ancien PTU du SITCAT qui ne comprenait que 8 communes sur les 12 actuelles.

La seule subvention de fonctionnement versée par l'Etat est la dotation globale de décentralisation (DGD), figée depuis 1984, après le transfert de la compétence des transports scolaires aux collectivités AOT. Cette dotation, qui n'a pas fait l'objet de révision après cinq ans comme le prévoyait la loi, a évolué en fonction des recettes de TVA de l'Etat. Compte tenu de la modicité des subventions versées par l'Etat, les effets sur le taux du versement transport peuvent être considérés comme nuls et n'ont entraîné aucune modification à la baisse de son taux fixé à hauteur de 1,75 %.

La collectivité perçoit une subvention du conseil général, dans le cadre du transfert du transport scolaire, au regard des variations du PTU puisque le conseil général perd sa qualité d'AOTNU à chaque extension du PTU de TPM et doit rétrocéder à l'AOTU sa part de DGD. La variation de celle-ci est connue à l'avance et basée sur l'index transports.

2.2.3. La politique tarifaire

2.2.3.1. Stratégie tarifaire

La communauté d'agglomération a choisi de ne pas augmenter les tarifs, y compris en cas d'augmentation de la TVA[35]. Ainsi, l'augmentation de 7 à 10 % du taux de TVA intervenue le 1er janvier 2014 ne l'a pas conduite à augmenter ces tarifs, ce qui a suscité un coût pour le budget principal qui serait, selon la collectivité, de l'ordre de 500 000 € pour l'année 2014.

La tarification du réseau « Mistral » se situe parmi les moins chères de France[36] parmi les métropoles de plus de 400 000 habitants[37] :

- 1 € le voyage avec l'achat d'un carnet de 10 tickets ;
- 0,53 € le voyage pour un abonnement de 30 jours ;
- 0,27 € le voyage pour les scolaires avec un abonnement de 12 mois ;
- 0,47 € la journée quel que soit le nombre de voyages pour les moins de 25 ans.

Les prix n'ont pas augmenté depuis 2007 et la gamme tarifaire s'est étoffée par la prise en compte en 2012 des titres multimodaux combinés avec le train (TER), le téléphérique et, en septembre 2014, le réseau interurbain « Var lib » du conseil général. L'utilisation de ces titres reste cependant marginale (< 0,1 %) et ne contribue pas à l'équilibre du service.

Il paraît toutefois difficile d'établir un lien direct entre cette stabilité des prix à un bas niveau et l'augmentation de la clientèle. En effet, l'augmentation de la fréquentation a été absorbée par les moyens déjà mis en place en augmentant le taux de remplissage.

En revanche, cette politique tarifaire n'est pas sans lien avec l'économie contractuelle de la convention de délégation. L'équilibre financier de la convention initiale reposait en effet sur une hypothèse d'augmentation des tarifs dont l'avenant n°6 a permis de limiter l'effet à 1,2 M€ jusqu'au terme de la convention.

2.2.3.2. Structure tarifaire

Une tarification unique est pratiquée sur l'ensemble du périmètre du territoire urbain. Cette tarification est adaptée en fonction du statut du bénéficiaire ou de son âge. Toutefois, la structure tarifaire étudiée n'intègre pas tous les segments. Il n'y a ainsi pas de tarif famille nombreuse.

Cette grille tarifaire comprend notamment :

- Des titres « toutes clientèles » : titres à l'unité vendus à bord des bus et bateaux, le titre 10 voyages tarif Normal, l'abonnement 1 jour, l'abonnement 7 jours, l'abonnement 30 jours et l'abonnement 12 mois ;
- Des titres « commerciaux » préférentiels (jeunes, familles salariés, etc.) pour :
  - les scolaires, apprentis, étudiants, qui bénéficient de 3 tarifs préférentiels : 10 voyages tarif réduit, abonnement 30 jours scolaires et abonnement 12 mois scolaires ;

---

35 Voir notamment délibération CA TPM n° 12/11/203 du 16 novembre 2012 relative au « choix d'une politique tarifaire en 2013 ».

36 Selon les données fournies par le GART (groupement des autorités responsables de transports).

37 Voir le tableau comparé des tarifs pratiqués par les métropoles de plus de 400 000 habitants (données sources GART/UTP-année 2011).

- les salariés et stagiaires rémunérés qui bénéficient d'un titre 10 voyages salariés au tarif réduit ;
- les jeunes de moins de 26 ans, les seniors de plus de 65 ans, les allocataires du RMA, les anciens combattants et les personnes invalides qui bénéficient du titre 10 voyages tarif réduit (dont le prix de revient par ticket est de 0,69 €).

- Des titres sociaux « gratuits ou à prix réduits » (retraités, enfants, précaires, etc.).
- Des titres intermodaux :
  - Le titre 1 jour Téléphérique permet, un jour donné, l'utilisation du réseau urbain ainsi qu'un aller-retour sur le téléphérique du Faron.
  - Le titre TER+[38] (abonnement mensuel ou annuel) permet la libre circulation sur le réseau urbain et sur une liaison TER. En revanche, il n'existe pas d'abonnements en relation avec les parkings relais.

Du fait de la multiplicité des réductions et titres particuliers, la tarification est relativement complexe. TPM s'est efforcée de la clarifier, notamment en développant les formules de tarification fidélisant l'usager, par des tarifs d'abonnement avantageux bénéficiant de surcroît d'évolutions tarifaires plus favorables qu'au détail.

Alors que les abonnements hebdomadaires et mensuels sont en perte de vitesse, les abonnements annuels progressent fortement sur la période 2007 – 2012.

Le réseau « Mistral » utilise les nouveaux outils de paiement et de validation des titres de transport. Il est doté depuis 2007 de la billetterie magnétique et d'une carte sans contact (« carte Mistral »). Toutefois, l'outil actuel ne permet pas le rechargement à distance.

Les titres permettent d'effectuer un trajet sur n'importe quelle ligne du réseau quelle que soit la longueur du trajet. La correspondance est gratuite avec les autobus ou les bateaux dans un délai maximum d'une heure après la première validation.

Selon les données du CERTU (voir panorama 2008 précité-page 47), le réseau de bus de Toulon, comparé à ceux d'Avignon (0,50 €) et Lens (0,34 €), ferait supporter à l'usager une participation relativement élevée de 0,64 €/déplacement (0,71 € à Metz ou 0,76 € à Tours).

Le choix fait d'un faible niveau de tarification suscite cependant un manque à gagner et peut constituer une variable d'ajustement pour le financement des investissements à venir.

2.2.3.3. La gratuité totale : une option non retenue

Pratiquant déjà des tarifs sociaux, TPM n'a pas fait le choix de la gratuité totale des transports urbains sur le réseau Mistral.

Les quelques cas de gratuité existant concernent :

- les enfants de moins de 3 ans,
- les personnes handicapées,
- les personnels communaux de la ville de Toulon,
- les anciens combattants du conflit de 39-45 non imposés sur le revenu,
- les fonctionnaires de certains services de la police nationale (titre « 1 an police »),
- les personnels de TPM,
- les personnels de la RMTT (titres agents et familles), leurs conjoints, leurs enfants et les retraités, en application de la convention collective nationale des transports urbains.

---

[38] Ce titre multimodal est le résultat de la collaboration entre l'AOTU Toulon Provence Méditerranée, la Région PACA, la SNCF et le délégataire. La création de l'abonnement multimodal TER+ a fait l'objet d'une convention quadripartite TPM, Région PACA, SNCF et le délégataire. L'AOTU TPM a pris à sa charge 50 % de la remise commerciale consentie au voyageur lors de l'achat du titre TER, les autres 50% de la remise commerciale étant pris en charge par la Région PACA.

La prise en charge par la ville des cartes nominatives de ses personnes âgées (pour un coût s'élevant, en 2012, à environ 970 000 €, pour un peu plus de 4 200 bénéficiaires), ou les gratuités du personnel municipal de Toulon, ne sont pas incluses dans ces mesures sociales mais facturées séparément à la Ville de Toulon.

Depuis le 1er janvier 2011, conformément à une recommandation de l'URSAF, la carte de gratuité destinée aux conjoint et enfants d'agents de la RMTT n'est établie que sur demande expresse du personnel, un montant convenu avec l'Urssaf étant porté comme avantage en nature sur le bulletin de salaire du personnel.

2.2.4. La lutte contre la fraude

2.2.4.1. Un taux de contrôle satisfaisant mais des résultats mitigés

Le taux minimum de contrôle par le délégataire (nombre de voyageurs contrôlés/nombre de voyages) a été fixé contractuellement à 3 %.

Le niveau de la fraude est mesuré par deux indicateurs, mesurant la fraude constatée et la fraude mesurée par enquête, établis soit par le biais d'enquêtes spécifiques, soit grâce aux constatations réalisées sur place par les agents chargés du contrôle. Le taux de fraude constatée dépend donc de l'efficacité et de l'ampleur des contrôles effectivement réalisés.

Au niveau du délégataire, le taux de la fraude constatée est calculé en divisant le nombre de procès-verbaux établis par le nombre de voyageurs contrôlés. Grâce à un logiciel spécifique ainsi qu'à partir des procès-verbaux établis, le délégataire dispose des statistiques de fraude par ligne (et donc par commune et par type de bus) ainsi que par type d'infraction.

Parallèlement, le délégataire fait réaliser, par un cabinet externe, des « enquêtes fraude » qui déterminent un taux de fraude « enquête », ou taux de fraude mesuré. Deux enquêtes ont été menées en 2009 et 2011.

Ces contrôles réguliers ne permettent pas de conclure à une concentration de la fraude sur certaines lignes ou certaines zones du réseau. Toutefois, il apparaît que les situations irrégulières sont moins nombreuses à l'intérieur des navettes maritimes (9,7 % en 2011) qu'à l'intérieur des bus articulés 3 portes (18,4 %).

A titre d'exemple, le taux de la fraude constatée a été de 3,8 % en 2012 (24 260 procès-verbaux dressés pour un nombre de voyageurs contrôlés de 636 678). Ce taux se situe à un niveau acceptable comparé au niveau de taux communément admis en ce domaine qui est de l'ordre de 2 à 3 % (la fraude réelle, déduite des enquêtes, est environ quatre fois supérieure). Si l'on applique ce rapport théorique, le niveau de fraude mesuré (taux d'irrégularité et fraude volontaire[39]) suite à enquête sur le réseau toulonnais a été en 2011 de 15,75 %[40]. Ce taux est supérieur au taux de fraude mesuré à Orléans (9 % en 2011) ou à Bordeaux (11,2 % en 2011). Si la comparaison avec le niveau du taux de fraude mesuré du réseau de bus du réseau de Toulouse Tisséo (soit 3,5 % en 2011) est défavorable au réseau toulonnais, en revanche, elle est très favorable au regard du taux de fraude mesuré, en 2009, par la RTM dans les bus marseillais (33 %). L'enquête de 2011 faisait toutefois apparaître une tendance à l'augmentation du taux de fraude par rapport à 2009.

---

[39] La fraude volontaire correspond aux voyageurs se déplaçant sur le réseau sans titre de transport. Elle a représenté en 2011 sur le réseau Mistral plus d'une irrégularité sur deux (soit 8,9 % du taux d'irrégularité général de 15,75 %).

[40] Source Enquête fraude –Réseau Mistral, Mars 2011 (rapport délégataire RMTT 2011).

Si les enjeux économiques du phénomène sont bien appréhendés, en revanche, le manque à gagner généré par la fraude en termes de perte, de recettes commerciales n'a pas été estimé par TPM. Il serait utile de le mesurer en liaison avec le délégataire.

2.2.4.2. Moyens mis en œuvre au titre des actions de lutte contre la fraude

Le délégataire a mis en place un service de 37 personnes dédiées au contrôle de la billetterie. Ces personnels sont assermentés pour la verbalisation des infractions à la police des transports et suivent régulièrement des formations, notamment liées à la gestion des conflits.

Compte tenu d'un salaire mensuel moyen (toutes catégories confondues) estimé à 2 677 € en 2011 (selon le rapport du délégataire), il est possible d'évaluer le coût en dépenses de personnel à environ 1,2M €[41]. En revanche, l'évaluation financière des moyens matériels (équipements radio, Terminaux de Paiement Electronique, 4 véhicules de 5 places pour permettre le déplacement des équipes sur le terrain essentiellement) n'a pas été réalisée.

Des actions de communication et de surveillance à distance sont également mises en œuvre. A bord des autobus et bateaux, sont affichées les obligations du voyageur en matière de tarification ainsi que les risques encourus en cas de contrôle en situation tarifaire irrégulière. Périodiquement, des messages sont affichés sur les girouettes frontales rappelant au client son obligation de valider son titre, même si ce titre est un abonnement, déjà payé et donnant droit à un nombre illimité de voyages.

Dans la partie arrière des véhicules, une affiche indique aux voyageurs les sanctions auxquelles ils s'exposent en cas de non-respect du règlement d'exploitation et les condamnations prononcées à ce titre par la juridiction toulonnaise.

Le délégataire a également renouvelé, en partenariat avec des clubs sportifs (HTV et Le Sporting club de Toulon) une action de communication « *je suis sport dans le transport* ».

Tous les bus (à l'exception des minibus) ainsi que les agences commerciales et la gare maritime de Toulon sont suivis par le SAE (Système d'Aide à l'Exploitation) et sont équipés de caméras de vidéosurveillance. Depuis leur PC, les régulateurs peuvent en permanence connaître la position exacte d'un véhicule en exploitation sur le territoire de l'agglomération.

Chaque conducteur dispose, sur son poste de conduite, d'un bouton d'appel d'urgence qui lui permet d'être en contact radio immédiat avec le régulateur et de pouvoir signaler toute anomalie.

2.2.4.3. Adéquation des objectifs et de la stratégie de contrôle

Les plannings de contrôle (lieux, modes de contrôle, composition des équipes, amplitude des services, etc.) tiennent compte des évènements en cours.

Ces plannings hebdomadaires sont établis en associant des opérations « coup de poing » organisées avec les forces des polices nationale et municipale. Depuis plusieurs années, les bonnes relations entretenues entre l'AOTU, le délégataire et les autorités policières permettent de programmer deux opérations conjointes par semaine et d'obtenir des interventions rapides en cas de situation de contrôle qui dégénèrent. Ces opérations conjointes, mobilisent entre 2 et 10 policiers et se déroulent soit en point fixe, soit à bord des autobus.

---

[41] 37 pax *2 677 € *12 mois = 1 188 588€ (arrondi à 1,2 M€)

Pour faciliter ces actions, les PC radio des polices nationale et municipale sont dotés de terminaux radio spécifiques reliés avec le PC de régulation du délégataire.

Le taux de verbalisation a augmenté de 25 % entre 2008 et 2012. Cela s'est traduit notamment par une augmentation des recettes en valeur absolue de 46 % (256 000 € HT en 2012 contre 174 000 € HT en 2008) alors même que le taux de recouvrement (taux de recouvrement de recettes et/ou des amendes/nb de PV établis) restait stable sur la période, autour de 32 % (voir tableau ci-après).

Source TPM	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de PV établis	30 596	29 328	28 269	36 097	38 304
Nombre de PV payés	10 036	9 237	9 183	11 114	12 507
Taux de recouvrement	32,8 %	31,5 %	32,4 %	30,8 %	32,7 %
Recettes HT (k€ HT)	174,6	154,5	164,4	210,7	256,6

La communauté d'agglomération devrait prendre les dispositions nécessaires pour améliorer le taux de recouvrement des amendes, dont le tiers seulement a été recouvré depuis 2008.

2.2.5. Le financement des investissements

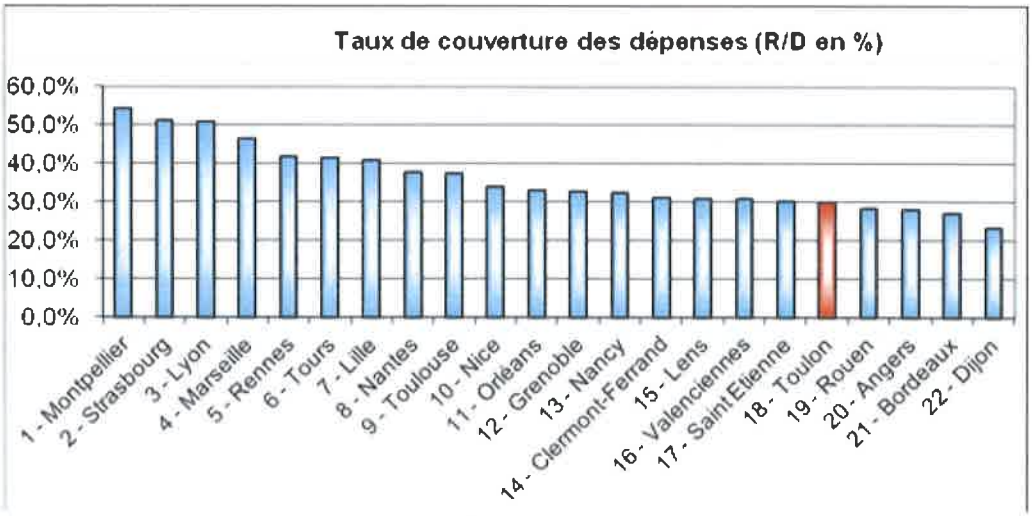
Depuis dix ans, la communauté d'agglomération a consacré un montant de 102 M€ (soit environ 10 M€/an en moyenne) à l'acquisition de moyens de transports routiers.

2.2.5.1. La politique d'emprunt

La dette de TPM ne comporte pas de risque. Elle est composée à 37,55 % d'emprunts à taux fixe sur 40 ans, à 37,88 % de taux indexé sur le LEP sur 15 ans et à 24,57 % de taux indexé sur le livret A sur 40 ans.

Le montant global de la dette imputable à l'activité transport était de 75 M€ fin 2012 soit 18 % du stock de dette communautaire et devait s'établir autour de 72,6 M€ fin 2013, ce qui représente environ 20 % de la dette globale. Les intérêts ont atteint 2,8 M€ et le remboursement du capital 3,2 M€ pour l'exercice 2013.

Pour autant, le ratio recettes sur dépenses (R/D) du petit équilibre (hors investissement) pour l'agglomération toulonnaise est de 30,1 % soit un taux conforme à la moyenne des réseaux français. La charge de l'emprunt n'est donc pas répercutée sur l'usager des transports.



A la question de savoir s'il convenait de financer les investissements par des emprunts dont la durée correspondrait à l'amortissement physique des biens financés, TPM a répondu qu'une telle pratique entraînerait la multiplication par 4 ou 5 du prix moyen du ticket, qui deviendrait socialement prohibitif.

Dans les années 1980, les taux des subventions de l'Etat pour les « TCSP de province » étaient de 50 % du niveau des dépenses et avaient un véritable effet de levier.

Dans les années 1990, le taux des subventions des TCSP a été réduit à 35 % puis à près de 30 % dans les années 2000 sur la base de dépenses éligibles aux subventions qui, en excluant les acquisitions foncières, les études, les libérations d'emprises, les réseaux, le matériel roulant, ne représentaient finalement que 10 % de l'ensemble des dépenses.

La communauté d'agglomération constate la réduction des taux de subventions de l'Etat. Elle souhaiterait pouvoir accéder à des emprunts supérieurs à 40 ou 50 ans à des taux bonifiés et garantis par l'Etat.

Le ratio d'autofinancement est quant à lui satisfaisant au regard de l'ensemble des recettes de fonctionnement. En effet, selon les données du compte administratif 2012, la capacité d'autofinancement nette dégagée est de 14,6 M€ pour 68,9 M€ de produits de gestion, soit un ratio de 21,2 %.

2.2.5.2. La soutenabilité financière

L'examen de la répartition du financement entre l'Etat, les collectivités, les usagers (recettes commerciales) et les employeurs publics et privés de plus de neuf salariés (versement transport) montre que TPM, comparé à la moyenne nationale, bénéficie globalement de ressources plus faibles, notamment en ce qui concerne les dotations et subventions de l'Etat, dont la part s'est établie à 12 % en 2010 contre 35 % en moyenne[42]. En revanche, le produit du VT constitue près des deux tiers de la ressource, contre un peu moins de la moitié en moyenne pour les autres réseaux de transports urbains.

La répartition de la charge entre l'usager et le contribuable est la suivante :

- pour l'usager : 24 % ;
- pour le contribuable : 76 %

Les coûts nets supportés par la collectivité entre 2008 et 2012 sont détaillés dans le tableau suivant :

	2008	2009	2010	2011	2012
Subvention BP sur Fonctionnement	**4 511 000 €**	**4 511 000 €**	**4 652 000 €**	**7 653 000 €**	**12 000 000 €**
Subvention BP sur Investissement	**4 000 000 €**	**4 000 000 €**	**4 000 000 €**	**0 €**	**0 €**
Subvention BP Totale	**8 511 000 €**	**8 511 000 €**	**8 652 000 €**	**7 653 000 €**	**12 000 000 €**

[42] (Source : Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM- CERTU-GART-UTP) sur les données 2010).

En termes de dépense par voyage en €, TPM se situait en 2010[43] au 19ème rang français (sur 22) avec un coût de 2,26 €/voyage contre une moyenne de 1,67 € par voyage. Les meilleurs résultats se situant autour de 1 €, comme à Nantes, Montpellier ou Lyon (1er avec 0,70 € environ). Dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Marseille est 10ème sur 22 (avec 1,50 € environ par voyage) et Nice 17ème (avec presque 2 €).

En revanche, en ce qui concerne le niveau de dépense par kilomètre, TPM est, avec une dépense de 4,86 €/km, au 5ème rang sur 22 (Marseille), Nice étant 17ème, et au-dessus d'une moyenne établie en 2010 à 5,67 €/km.

Ainsi, TPM a un coût au voyageur élevé alors que le coût kilométrique produit par l'exploitant est l'un des moins chers de France.

Le réseau de la communauté d'agglomération bénéficie de recettes commerciales peu importantes avec un montant de 17,3 M€ (16ème rang), contre une moyenne de 40,6 M€. Ces résultats sont voisins de ceux des agglomérations de villes comme Tours (15ème), Saint-Etienne(17ème) et Nancy (14ème), les réseaux marseillais et niçois se classant respectivement second et neuvième sur ce critère.

Malgré le poids d'une tarification sociale très favorable et des prix parmi les moins chers de France, le réseau de la communauté d'agglomération TPM bénéficie de recettes moyennes par voyage plutôt élevées, se situant à 0,68 €/voyage (soit le 7ème rang/22) contre une moyenne de 0,58 € par voyage.

Le critère de la population desservie en milliers d'habitants place TPM au 10ème rang avec 431 000 habitants contre une moyenne nationale de 526 000 habitants.

En raison du contexte économique, de la baisse des dotations et subventions de l'Etat et de l'impossibilité de recourir (aussi aisément qu'avant la réforme de la taxe professionnelle) à une augmentation de la fiscalité, la communauté d'agglomération se trouve confrontée à une évolution risquant d'affecter durablement sa dynamique fiscale et en conséquence le niveau de certaines de ses recettes. Compte tenu de l'importance des coûts des infrastructures de transports de type TCSP encore à réaliser, la soutenabilité budgétaire des investissements paraît à ce jour incertaine.

2.2.6. Conclusion sur la situation financière du budget annexe des transports

Le budget annexe des transports trouve son équilibre grâce à une subvention d'exploitation du budget principal et ce conformément à la réglementation en vigueur (loi LOTI) puisque le taux du versement transport est presqu'à son maximum depuis 2002 (pour les huit communes membres auparavant du SITCAT puis progressivement pour les autres communes composant la communauté d'agglomération[44]). Cette participation du budget principal a presque quadruplé sur les quatre derniers exercices comptables, passant de 4,6 M€ en 2010 à 17 M€ en 2013.

---

43 Source : enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) sur les données 2010.

44 Ce taux de 1,75 % a été atteint respectivement en 2005 pour Carqueiranne, Hyères et Six-Fours et 2012 pour La Crau (progression par pallier depuis 2009 en vue d'atteindre l'objectif du taux harmonisé à 1,75 % en 2012).

Cette forte progression (269 %) est conditionnée par celle de la contribution versée au délégataire dont le poids représente environ 65 % du montant des dépenses réelles d'exploitation de ce budget et ce malgré une volonté de maîtrise des coûts qui s'est traduite, sur la période, par une réduction des charges à caractère général (hors contrat de prestation de services) en moyenne de 5 % par an et une revalorisation de 2 % seulement par an des charges de personnel. Ainsi, pour 1 % de majoration de la contribution du délégataire, la participation communautaire devra être majorée de 3 %.

Par ailleurs, la fixation du taux du versement transport à 1,75 % (soit 0,75 % de plus que le taux standard) imposait à l'AOTU la réalisation d'une infrastructure de transport collectif routier ou guidé avec un commencement des travaux avant janvier 2010, ce qui a été fait.

Enfin, le programme d'équipements conséquent envisagé pour les années à venir par TPM, risque de lui imposer une accélération du recours à l'emprunt déjà manifeste en 2012.

Sauf en matière de billettique intégrée des transports (avec un projet en cours visant à rendre compatibles les systèmes informatiques avec le conseil général du Var), la pratique du recours à des groupements de commandes ou à des centrales d'achats pour faire des achats groupés est peu utilisée par la collectivité, alors même que ce mode d'action pourrait permettre de mutualiser tant les achats eux-mêmes que les moyens humains y concourant et de générer des économies d'échelle.

La collectivité pourrait se rapprocher de pouvoirs adjudicateurs confrontés aux mêmes besoins techniques et problématiques temporelles afin d'essayer de mutualiser, par exemple l'achat des futurs BHNS.

Recommandation n° 3 : Mutualiser les achats par le recours à des groupements de commandes ou des centrales d'achat, pour alléger les coûts de gestion.

En réponse, la collectivité a fait part de sa volonté de poursuivre dans cette voie. Elle a précisé toutefois, à juste titre, qu'en matière de transports, le recours à ce type de dispositif est plus complexe à mettre en œuvre dans la mesure où la désignation d'un prestataire unique n'est possible que sous la réserve de la compatibilité des achats communs avec les spécifications techniques propres à chacune des autorités organisatrices.

2.2.7. L'économie des deux contrats successifs de délégation de service public

Exploitante historique[45] avant même la création du SITCAT puis de TPM en 2002, la RMTT (Régie Mixte des Transports de Toulon, filiale du groupe Veolia Environnement Transport puis Veolia Transdev[46]) a vu son contrat systématiquement renouvelé depuis 1995. La dernière procédure de mise en concurrence débutée fin 2011, s'est terminée le 13 juin 2013 par la signature de la convention de délégation de service public actuellement en vigueur.

---

[45] Depuis 1949, Toulon puis l'agglomération toulonnaise avaient fait le choix d'une gestion déléguée en régie intéressée jusqu'en 2004 date d'entrée en vigueur de la DSP 331 RL 04.

[46] En 2011, la société Veolia Environnement et la Caisse des dépôts et consignations (CdC) ont apporté les titres qu'ils détenaient directement et indirectement des sociétés Veolia Transports et Transdev SA à une nouvelle société dénommée Veolia Transdev. La société SA Transdev est ensuite devenue majoritaire à la place de Veolia via sa participation dans la CdC.

Les évolutions successives de cette convention de délégation de service public depuis 1995 ont visé à mieux distinguer les actions relevant du délégataire ou du délégant afin de renforcer le contrôle du délégataire sur le délégant. En effet, le précédent contrôle de la chambre portant sur le SITCAT avait relevé que la collectivité bénéficiait de la totalité des recettes mais assumait aussi l'intégralité des dépenses, tandis que l'exploitant ne supportait aucun risque puisque les formules d'intéressement lui permettaient d'accroître sa rémunération même en cas d'évolution défavorable du résultat d'exploitation.

2.2.7.1. Analyse comparée de la gestion des principaux risques dans les deux délégations de service public successivement en vigueur

L'ensemble des coûts relatifs aux investissements (achats, amortissements, maintenance associée) est à la charge de TPM.

Dans le contrat 2004-2013, les engagements de l'exploitant étaient fondés :

- pour les risques tarifaires : sur la prise en compte des variations de la grille tarifaire et des résultats d'enquête de mobilité par titre avec des pénalités contractuelles en cas d'écart entre le taux moyen pondéré et le tarif moyen réel ;
- pour les risques de trafic : sur la mesure de la vitesse commerciale du réseau dans une fourchette d'évolution annuelle de + ou – 2 % avec des pénalités contractuelles en cas de dépassement ;
- pour les risques liés aux coûts de production : une clause de revoyure était prévue dans la convention dans le cas d'évènements extérieurs (article 24) ;
- pour le coût prévisionnel et réel de l'investissement : le délégataire n'avait en charge aucun investissement. Il n'y avait donc pas de charges d'exploitation liées à l'opération ni de bilan de la trésorerie d'opération confié au délégataire.

Des pénalités de retard à la charge de l'AOTU et au profit du délégataire, étaient prévues en cas de dépassement de l'âge moyen du parc. C'est pourquoi, un plan pluriannuel d'investissements (PPI) avait été contractualisé pour assurer le renouvellement et l'extension du parc.

De 2007 à 2012, TPM a fait un effort de renouvellement de ses matériels de transports urbains avec une incidence positive sur l'âge moyen du parc en autobus (82,79 mois ou 6 ans et presque 9 mois fin décembre 2012). Elle a cependant été conduite à payer des pénalités au délégataire qui se sont toutefois réduites significativement sur la période :

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Pénalités versées par la CA TPM	**358 830.96 €**	**195 672.03 €**	**169 734.70 €**	**68 050.01 €**	**24 518.20 €**	**- 2 954.94 €**

Dans le nouveau contrat, les engagements contractuels paraissent mieux équilibrés :

- pour les risques tarifaires : le schéma contractuel a été construit sur une stabilité des tarifs sur toute la durée du contrat. Il n'existe pas de pénalités. Toute augmentation de tarifs décidée par l'AOTU, non liée à l'augmentation de la TVA, doit profiter au délégant ;

- pour les risques de trafic : il n'y a plus de pénalités possibles même si la vitesse commerciale moyenne du réseau est toujours suivie ;
- pour le risque lié aux coûts de production : au-delà de celui pris en compte par le délégataire, une clause de revoyure est prévue dans la convention dans le cas d'évènements extérieurs (article VI.16 de la DSP) ;
- pour le coût prévisionnel et réel de l'investissement : seule est à la charge du délégataire l'acquisition de petits matériels directement liés à l'exploitation (matériel informatique et véhicule de service). Les investissements en matériels roulant et naviguant restent à la charge de l'AOTU sans pénalités pour non-respect de l'âge moyen contractuel du parc.

2.2.7.2. Le cadre contractuel de la première convention

Cette convention en date du 29 juin 2004, de type affermage avec compensation financière forfaitaire, couvrait initialement une période de huit années s'achevant le 30 juin 2012. Elle a été prolongée, par deux fois, de six mois pour motif d'intérêt général et a pris fin le 30 juin 2013.

Conformément à l'article L. 1411-2 du CGCT, la prolongation d'une DSP n'est possible que dans deux hypothèses :

- soit pour des motifs d'intérêt général avec une durée limitée à un an ;
- soit lorsque le délégataire est contraint, à la demande du délégant, de réaliser des investissements matériels non prévus au contrat initial de nature à modifier l'économie générale de la délégation et qui ne pourraient être amortis pendant la durée de la convention restant à courir que par une augmentation de prix manifestement excessive.

Par avenants n° 8 et 9, TPM a usé de l'argument de l'intérêt général pour motiver les deux prolongations de six mois chacune intervenues en second trimestre 2012 et au premier semestre 2013. Cette motivation a traduit avant tout le manque d'anticipation de la collectivité par rapport à l'organisation de la procédure de mise en concurrence, l'argument selon lequel aucune concurrence n'était possible n'étant pas étayé.

La convention prévoyait que TPM :

- définisse la politique des transports en commun et garde la maîtrise de la définition de l'offre ;
- garde la maîtrise et assure la prise en charge des investissements, l'exploitant assurant juste l'entretien et la maintenance des biens et équipements mis à sa disposition ;
- fixe la politique tarifaire.

Le risque industriel (évolution des dépenses d'exploitation et d'équipement), était limité puisque l'intégralité de ce risque pesait sur le délégant qui avait conservé la maîtrise des investissements et du renouvellement des matériels.

Le risque commercial (évolution des recettes d'exploitation), a été partagé entre délégant et délégataire au fil du temps, bénéficiant d'abord plutôt au délégataire puis à partir de 2008 un peu plus au délégant. L'équilibre contractuel de la convention était assuré par le versement par le délégant d'une contribution financière forfaitaire (CFF) au délégataire.

Déterminé à l'article 20 de la convention[47], le niveau de cette contribution devait permettre à l'exploitant de dégager un résultat de clôture annuel correspondant à 1,37 % de la totalité des recettes. L'annexe n° 23 du contrat initial appliquait ce principe aux comptes d'exploitation prévisionnels du délégataire, mais sur des sommes établies en euros constants. Cette contribution était composée de deux paramètres, une rémunération de l'exploitant de base et une compensation financière des mesures sociales accordées à l'usager par l'autorité délégante.

La CFF prenait également en compte des éléments variables (âge moyen du parc, variation de la programmation des kilomètres avec l'effet sur l'offre, l'effet sur les tarifs, etc.) qui entraînaient un complément ou une réduction de rémunération pour l'exploitant. En aucun cas, ces éléments n'apparaissaient cependant comme un intéressement aux résultats.

Les gains de productivité sur le trafic des usagers étaient pris en compte et répartis entre le délégant et le délégataire selon une formule arrêtée contractuellement : « si l'écart entre les réalisations et le budget (actualisé) est acquis au délégataire pour l'écart négatif ou positif inscrit dans la fourchette de plus ou moins 3 %, et partagé 50/50 entre l'autorité délégante et le délégataire pour la fourchette comprise entre plus/moins 3 % et plus/moins 10 %, il est enfin totalement acquis à l'autorité délégante au-delà de plus/moins 10 % ».

La taxe professionnelle puis la cotisation économique territoriale étaient intégralement prises en charge par la collectivité.

Un avenant n° 4 du 20 décembre 2008 a modifié le régime fiscal de la convention, en mettant en place une exonération de la TVA sur la CFF (hors mesures sociales) à laquelle s'est substituée une taxe sur les salaires (instruction de l'administration fiscale du 16 juin 2006, 3A-7-06) à partir de 2005.

Ce choix s'est révélé judicieux compte tenu de la progression de la CFF actualisée, de la hausse du taux réduit de TVA en 2012 (5,5 % porté à 7 %) et de l'absence d'impact pour le délégataire (gain chiffré de 2008 à 2012 de 4 M€).

Ainsi, la collectivité versait initialement une CFF pour une valeur TTC et cette dernière figurait dans les comptes de l'exploitant pour sa valeur HT.

Simulation CFF soumise à la TVA (valeurs en k€) : option 1

	Comptes de CA TPM	TVA reversée au fisc	Comptes RMTT
2008	30 874	1 610	29 265
2009	36 119	1 883	34 236
2010	42 975	2 240	40 735
2011	44 942	2 343	42 599
2012	47 708	3 121	44 587
Total	**202 619**	11 197	**191 422**

[47] L'article 20 stipule que « le niveau choisi par l'autorité délégante ne permet pas d'assurer l'équilibre financier du service. En conséquence, une contribution financière forfaitaire est prévue, son calcul équilibre le compte d'exploitation budgétaire laissant au délégataire un résultat théorique de 1,37 % de la totalité des recettes ».

Simulation DSP exonérée de TVA sur la contribution (hors mesures sociales) et assujettie à la taxe sur les salaires (valeurs en k€) : option 2

	Comptes de CA TPM	TVA sur les MS reversée au fisc	Comptes RMTT		
			CFF totale versée	Tva sur les salaires reversée	CFF nette
2008	30 476	210	30 266	1 001	29 265
2009	35 485	214	35 271	1 035	34 236
2010	42 137	232	41 905	1 170	40 735
2011	44 164	278	43 886	1 287	42 599
2012	46 382	388	45 994	1 407	44 587
total	**198 644**	1 323	197 322	5 900	**191 422**
gain pour la CA TPM	**3 974**				0

Gains annuels liés au choix de cette exonération de 2008 à 2012 (en K€) (Option 1/option 2)

	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Part de TVA exonérée (changt de régime)	1 399	1 669	2 008	2 065	2 733	9 874
Taxe sur les salaires acquittée	1 001	1 035	1 170	1 287	1 407	5 900
Gain sur la TVA	398	633	838	779	1 326	**3 974**

Sources : rapports du délégataire RMTT années 2008-2012

2.2.7.3. *Exécution de la DSP*

	Comptes prévisionnels convention de base (en K€ constants)						Comptes réels (en K€)						
	2008	2009	2010	2011	2012	Total	2008	2009	2010	2011	2012	Total	evol moy 2008-2012
Total des charges d'exploitation	**38 087**	**38 120**	**40 336**	**41 270**	**39 389**	**197 202**	**47 004**	**52 030**	**59 666**	**63 215**	**65 509**	**287 425**	**9 %**
Recettes trafic usagers	9 801	9 530	10 353	12 251	11 118	53 053	12 291	12 608	13 520	14 221	14 390	67 029	4 %
recettes annexes, accessoires et publicité	3 128	3 137	3 146	3 155	3 129	15 694	5 287	5 153	5 407	5 386	5 301	26 535	0 %
Total des recettes commerciales de l'exploitant	12 928	12 667	13 500	15 406	14 247	68 748	17 578	17 761	18 927	19 607	19 691	93 564	3 %
CFF	25 687	25 982	27 397	26 439	25 692	131 196	30 266	35 271	41 905	43 886	45 994	197 322	11 %
Total des recettes d'exploitation	**38 615**	**38 649**	**40 897**	**41 844**	**39 939**	**199 944**	**47 844**	**53 032**	**60 832**	**63 493**	**65 685**	**290 886**	**8 %**
Résultat annuel en K€	**528**	**529**	**561**	**575**	**549**	**2 742**	**840**	**1 002**	**1 166**	**278**	**176**	**3 461**	**-32 %**
% résultat/total recettes	1,37 %	1,37 %	1,37 %	1,37 %	1,38 %	1,37 %	1,76 %	1,89 %	1,92 %	0,44 %	0,27 %	1,19 %	-38 %

Les charges d'exploitation ont progressé en moyenne sur la période de 9 % par an en raison principalement de l'augmentation du périmètre de la délégation par l'intégration de la commune de La Crau à partir du 1er juillet 2009.

Les recettes commerciales, définies comme les recettes directement perçues par l'exploitant, n'ont progressé, en moyenne, que de 3 % par an seulement. C'est le partage de la dynamique des recettes avec la collectivité (tunnel des recettes) qui a imposé ce rythme.

La CFF, dernière composante dans le calcul du résultat de l'exploitation, a progressé de 11 % par an en moyenne. Il en résulte que si le rapport entre le résultat annuel de l'exploitant comparé à la totalité des recettes d'exploitation s'est maintenu de 2008 à 2010 au-dessus du taux de référence contractuel (soit 1,37 %), il a ensuite nettement chuté en deçà de ce niveau. Ce ratio s'est établi à 1,19 % en moyenne sur la période 2011-2012, soit un niveau inférieur de 15 % au ratio de référence (1,37 %).

Cet affaiblissement du résultat au terme de la convention s'explique par les clauses de la convention initiale (partage du risque commercial) mais également par les neuf avenants (soit en moyenne un par an) qui ont permis de réduire la portée de certains indicateurs[48] impactant défavorablement la contribution financière forfaitaire (CFF).

2.2.7.3.1. Evolution de la contribution financière forfaitaire (CFF)

La CFF a été actualisée chaque année en fonction d'indices liés à l'activité transport[49].

Le « recalage » de la contribution dépendait d'une vingtaine de composants. Initialement, la CFF était principalement composée de la contribution de base à raison de 83 % et des mesures sociales à hauteur de 13 %. Fin 2012, la CFF n'était plus composée de la contribution de base qu'à 58 %, tandis que les éléments relatifs aux « compléments de prestations ou changement de périmètre » ainsi qu'à la « reddition des comptes » montaient en puissance pour atteindre respectivement 14 % et 13 %.

Tableau synthétique des principales composantes de la CFF de 2008 à 2012 (en milliers d'€) - détail développé en annexe

montants actualisés (en milliers €)	2008	2009	2010	2011	2012
Contribution de base actualisée	25 075	26 601	28 156	27 058	26 538
Mesures sociales	3 822	3 899	4 227	5 049	5 543
Effet sans Tramway		- 251	- 1 282	161	1 567
compl. de prestations changement de périmètre	368	1 444	6 286	6 437	6 319
Reddition des comptes	1 001	3 578	4 517	5 181	6 027
Total rémunération délégataire	30 266	35 271	41 905	43 886	45 994

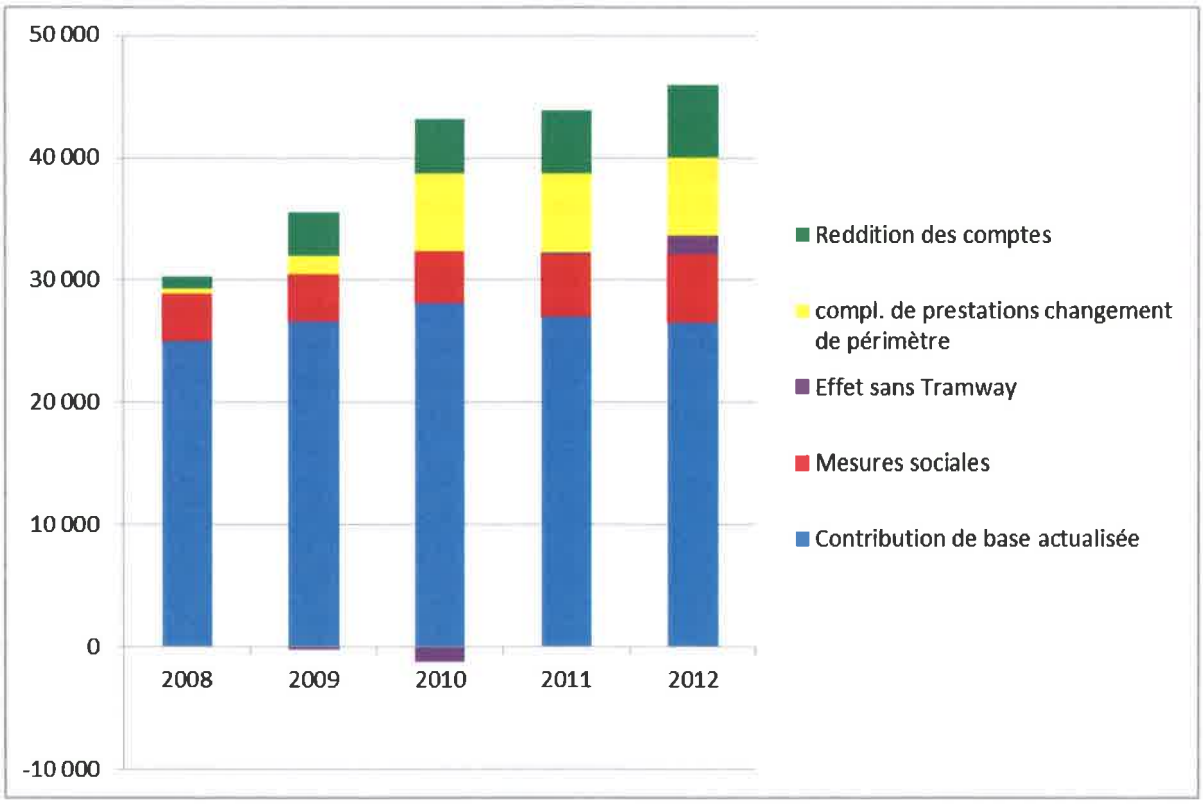
[48] Avenant n° 6 : modification de l'effet calendaire (lundi pentecôte- vacances scolaires, etc.), mais surtout neutralisation de l'effet tarifaire en stabilisant l'impact de la divergence entre la politique tarifaire menée et celle envisagée ; le coefficient a été figé à celui de 2009 (19,8 %).
Avenant n° 8 : non application de la vitesse commerciale à partir de 2011 ; son coût avait été de 400 000 € en 2010.

[49] Les indices INSEE pris en compte sont les suivants :
- indice mensuel des prix à la consommation du gazole
- salaire horaire de base des ouvriers transport
- prix à la consommation d'achat de véhicules industriels
- produits et services divers de la catégorie C.

Structure de la CFF de 2008 à 2012

montants actualisés (en milliers €)	2008	2009	2010	2011	2012
Contribution de base actualisée	83 %	75 %	67 %	62 %	58 %
Mesures sociales	13 %	11 %	10 %	12 %	12 %
Effet sans Tramway	0 %	- 1 %	- 3 %	0 %	3 %
compl. de prestations changement de périmètre	1 %	4 %	15 %	15 %	14 %
Reddition des comptes	3 %	10 %	11 %	12 %	13 %
Total rémunération délégataire	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

L'évolution de la contribution forfaitaire de 2008 à 2012



Les contrats de délégation de service public peuvent être classés en trois catégories économiques[50] selon la nature des risques pris par le délégataire dans l'exploitation du service public. Le contrat de délégation de service public en cause est un contrat de type 1[51] caractérisé par la délégation du risque industriel et commercial à l'opérateur qui doit donc assumer une part de ces « risques ». Or, en l'espèce, l'essentiel des composantes des risques industriel et commercial est assumé par l'autorité organisatrice, même si celle-ci a su les faire progressivement évoluer en sa faveur. Ainsi, cette relation contractuelle tendrait à se rapprocher d'un contrat dit de type 3.

2.2.7.3.2. **Une absence de risque industriel pour le délégataire**

L'évolution des dépenses d'exploitation devrait être totalement assumée par l'exploitant. Or, ce risque a été atténué lorsque l'exploitant a payé des dépenses (location de navettes maritimes aux termes de l'avenant n° 4 par exemple) qu'il s'est fait rembourser par l'autorité organisatrice au titre de dépenses d'exploitation traitées lors de la reddition des comptes. Ces dépenses se sont élevées en moyenne à un million d'euros de 2009 à 2012, l'année 2008 étant à cet égard atypique (voir la partie grisée du tableau ci-dessous qui détaille les composantes de la CFF).

En revanche, grâce à la négociation de certains avenants, la collectivité a pu modifier certains indicateurs tels ceux afférents aux recettes commerciales.

A titre d'exemple, l'avenant n°8, qui a acté l'abandon de l'indicateur de la vitesse commerciale pour les années 2011-2012, a permis à la collectivité d'économiser environ 400 000 € pour chacune de ces années. Le niveau de charges est majoré ou minoré chaque année par la prise en compte de l'incidence de la vitesse commerciale (le second facteur essentiel étant relatif à l'âge moyen du parc bus et vedettes).

---

[50] Les contrats de type 2 sont ceux dans lesquels le risque industriel est délégué à l'opérateur qui est également intéressé à la fréquentation (contrats dits de « gestion à prix forfaitaire » ou à « garantie de recettes »).
Les contrats de type 3 sont ceux dans lesquels l'autorité organisatrice assume le risque industriel et commercial et intéresse le délégataire à l'évolution du trafic ou des recettes commerciales (contrats dits de « régie intéressée » ou de « gérance intéressée »).

[51] Ces contrats dans lesquels le risque industriel et le risque commercial sont délégués à l'opérateur sont dits « à contribution financière_forfaitaire » ou à « compensation financière forfaitaire ».

Les composantes de la contribution financière forfaitaire de la première DSP

	2008	2009	2010	2011	2012
Valeur (en milliers € constants)					
Contribution Autorité Organisatrice (1)	22 289	22 661	23 821	22 281	21 267
Mesures sociales (2)	3 397	3 322	3 576	4 158	4 442
Contribution de base totale (1+2)	25 687	25 982	27 397	26 439	25 708
Contribution de base recalculée sans tramway		25 768	26 313	26 571	26 964
Ajustement du périmètre	327	1 230	5 318	5 300	5 064
contribution totale (valeur 2004)	26 013	26 998	31 631	31 871	32 028
Actualisation	*1,12500*	*1,17390*	*1,18199*	*1,21442*	*1,24789*
CFF avec mesures sociales et changement périmètre actualisée	29 265	31 693	37 387	38 705	39 967
Recalage des engagements de dépenses	**402**	**624**	**2 394**	**2 809**	**3 314**
indice âge moyen du parc bus	39	-1	6	10	-3
incidence âge moyen du parc vedettes	0	0		0	
incidence âge moyen forfait d'immobilisation bus (avenant 3)	50	99	49	14	
incidence âge moyen forfait d'immobilisation bateaux (avenant 3)	106	72	12	0	
incidence vitesse commerciale	0	0	401	0	
incidence de la variation de programmation des km (avenant 3,5 et 6)	- 509	74	1 446	2 082	2 710
incidence des kilomètres supplémentaires effet calendaire (avenant 1 et 6)					
bus	373	0	29	206	160
bateau	22	0	4	8	-8
incidence des kilomètres supplémentaires PMR (avenant 1)	320	380	446	489	455
Recalage des engagements de recettes	**545**	**617**	**- 24**	**841**	**771**
Effet travaux	- 233	- 612	- 983		
Effet tramway	0	0			
Effet tarif	647	1 239	1 204	1 143	1 164
Effet offre	131	-10	- 246	- 301	- 393
Partage des écarts de l'engagement de recettes	**- 697**	**- 244**	**- 44**	**- 823**	**- 843**
Total divers	**- 322**	**3 926**	**3 170**	**3 277**	**3 702**
Dépenses "en transparences"					
Taxe professionnelle	-280	1 189	5		
CET Cotisation économique territoriale			743	360	372
Bail agence Revel et la Seyne sur Mer (avenant 3)	31	33	34	34	36
Location navette maritimes (avenant 4)	150	156	156	156	
Frais d'exploitation Sainte Musse (Avenant 4 et 8)	17			316	271
Frais d'immatriculation des véhicules (Avenant 4)	22				
Actualisation 2007 et 2008 de la variation kilométrique (Avenant 5)		- 118			
Actualisation 2007 et 2008 de la Taxe Professionnelle (Avenant 5)		- 260			
Locations des bungalows mobiles (Avenant 6 et 8)		12	3	11	10
Locations des toilettes chimiques en Terminus (Avenant 6)		2	6	4	7
Cout d'exploitation du VPN Billettique (Avenant 6)		3	31	30	29
Couts liés au traitement du sinistre de la Sirène IV (Avenant 6)		30			
Incidence du redressement de la Taxe Passager (Avenant 6)		248			
Pénalités sur TS 2007		52			
locations Minibus Offre supplémentaire (avenant n°8)				12	67
Agence commerciale d'Hyères (Avenant n°9)					46
Taxation supplémentaires taxes passagers (avenant n° 9)					79
sous total des dépenses "en transparences"	*- 59*	*1 346*	*978*	*923*	*916*
Grève	- 26	- 36	- 115	- 31	-6
Couts d'entretien des Installations fixes	6	18	25	27	45
Reversement Recettes lignes pénétrantes : Complément (Avenant 4)	- 183	- 34			237
Bonus qualité (avenant 6)		251	126	126	140
Taxe sur les salaires (avenant 4)	1 001	1 035	1 170	1 287	1 407
Taxes Gare Routière CG83 (avenant 7)			8	22	46
Divers	13				
Total de la CFF	30 266	35 271	41 905	43 886	45 994

2.2.7.3.3. Un risque commercial partiel pour le délégataire

Le risque commercial a été partagé, mais tantôt défavorablement tantôt favorablement à l'exploitant au gré des neuf avenants qui ont modifié la convention initiale.

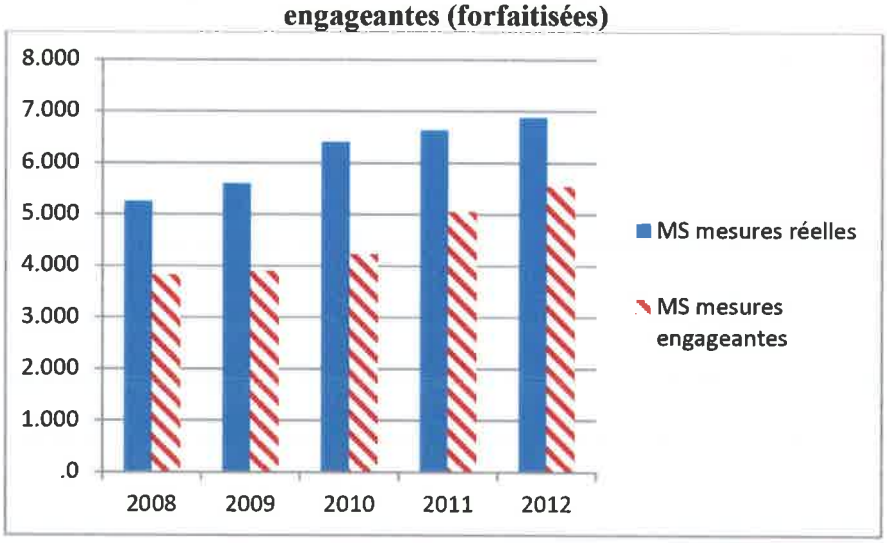
L'exploitant n'assume qu'une partie du risque commercial par le partage ou le plafonnement des recettes des usagers. Ce système lui a été défavorable de 2008 à 2012 (période étudiée) puisque les reversements faits à ce titre se sont élevés à 2,7 M€.

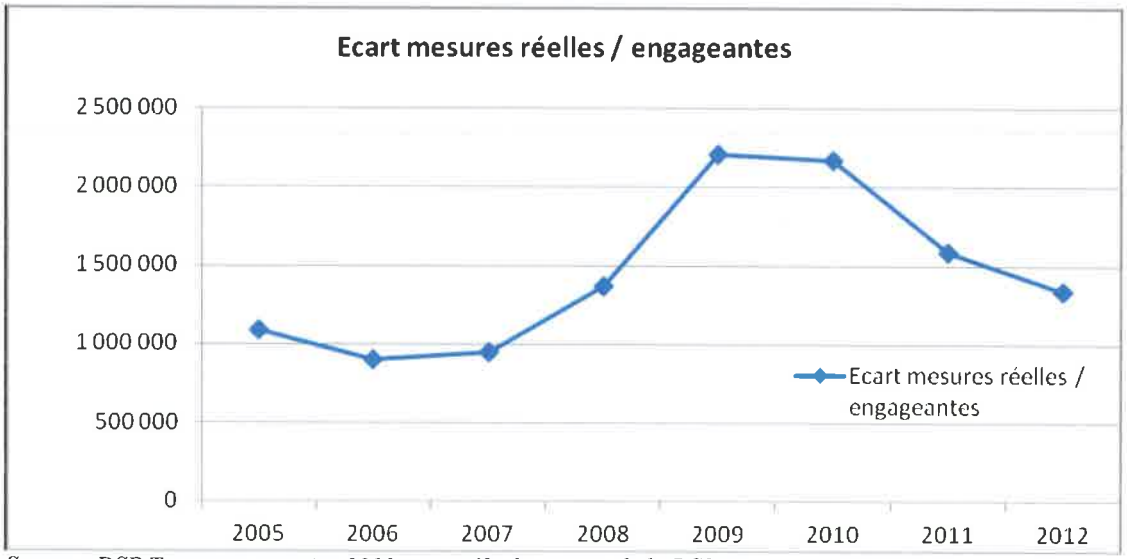
	2008	2009	2010	2011	2012
Partage des écarts de l'engagement de recettes	**- 697**	**- 244**	**- 44**	**- 823**	**- 843**

montant en K€

De plus, l'exploitant aurait pu obtenir la compensation des mesures sociales supplémentaires si ces dernières avaient été fondées sur la réalité du service offert durant la période. La forfaitisation de ces compensations, par avenant n° 3 du 5 décembre 2007, a été favorable au délégant : cette mesure a pénalisé l'exploitant pour un montant de l'ordre de 8 M€ sur la période 2008-2012.

Comparaison de la compensation en mesures sociales par rapport aux valeurs réelles et engageantes (forfaitisées)





Source : DSP Transport exercice 2012 : contrôle de gestion de la DSP Transport n°331 RL 04, page 18

Ainsi théoriquement, au titre de ces deux indicateurs, l'exploitant aurait pu globalement percevoir la somme de 10,7 M€ (2,7 + 8). Ce potentiel de recettes supplémentaires aurait porté le ratio du rapport moyen du résultat d'exploitation sur les recettes d'exploitation à près de 5 %, alors qu'il s'est établi à 1,19 % en moyenne en 2011 et 2012.

En contrepartie, « l'effet tarif[52]» a permis à la RMTT de compenser le manque à gagner lié à la politique tarifaire de TPM hors mesures sociales. Mais cet impact a été, lui aussi, atténué par la collectivité grâce à l'avenant n° 6 du 19 décembre 2009 qui a figé le rapport résultant de la comparaison entre la politique tarifaire réelle et la politique tarifaire prévue par la convention.

Compensation favorable pour l'exploitant au titre de « l'effet tarif » en 2008-2012 (en K€)

	2008	2009	2010	2011	2012
Recalage des engagements de recettes					
Effet tarif	647	1 239	1 204	1 143	1 164

2.2.7.3.4. Un défaut d'intéressement pour l'exploitant

L'évolution, entre 2008 et 2012, de l'incidence de l'indicateur relatif à la fréquentation au kilomètre sur les résultats de clôture annuellement dégagés par l'exploitant apparaît assez neutre, ce qui traduit l'absence d'intéressement conventionnel pour le délégataire.

	convention de base (en K€ constants)						réel (en K€)					
	2008	2009	2010	2011	2012	Total	2008	2009	2010	2011	2012	Total
Fréquentation / km	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,8	**2,8**	**2,2**	2,2	2,3	2,4
Résultat annuel en K€	528	529	561	575	549	2 742	840	**1 002**	**1 166**	278	176	3 461

Le paramètre de la fréquentation au kilomètre parcouru est lié (sauf entre 2009 et 2010 pour des raisons d'inertie) à l'évolution de la valeur du résultat dégagé puisque le taux de la fréquentation au kilomètre a diminué de 2,8 (2008) à 2,2 (point le plus bas atteint en 2011) en même temps que le résultat chutait significativement (de 1 166 k€ en 2010, point maximum, à 176 K€, point bas en 2012).

Cependant, ces résultats mettent en évidence un taux de rentabilité des fonds propres de la RMTT de 39 % sur les périodes 2008-2012 :

	convention de base (en K€ constants)						réel (en K€)					
	2008	2009	2010	2011	2012	moy.	2008	2009	2010	2011	2012	moy.
Résultat annuel en K€	528	529	561	575	549	548	840	1 002	1 166	278	176	692
Fonds propres de RMTT en K€	1 771	1 774	1 771	1 774	1 773	1 773	1 771	1 774	1 771	1 774	1 773	1 773
Taux de rentabilité des fonds propres	30 %	30 %	32 %	32 %	31 %	**31 %**	47 %	56 %	66 %	16 %	10 %	**39 %**

[52] L'effet tarif correspond au calcul d'une somme permettant de compenser le manque à gagner du délégataire qui a dû appliquer des tarifs inférieurs à ceux initialement prévus.

	convention de base (en k€ constants)						réel (en K€)						
	2008	2009	2010	2011	2012	Total	2008	2009	2010	2011	2012	Total	Ev moy %
Personnel extérieur	55	55	55	55	55	275	306	502	551	544	677	2 581	22
Frais de siège	841	843	902	926	466	3 977	1 422	1 482	1 748	1 833	1 898	8 383	7
Assurances	670	670	855	1 040	1 040	4 277	866	883	1 035	738	651	4 173	- 7

Source : rapports délégataire

Au cours de la période 2008-2012, l'augmentation moyenne des frais de siège a été d'environ 7 % ce qui correspond à une progression de 33 % (1,48 M€ en 2008 contre 1,89 en 2012). Au regard des données prévisionnelles de la convention initiale de 2004, le rapport entre le montant des frais de siège initialement prévu et celui effectivement réalisé est d'environ 1 à 2, soit un doublement.

Les frais relatifs au poste des « personnels extérieurs » ont également doublé entre 2008 (306 000 €) et 2012 (677 000 €) alors que parallèlement, le poste de l'assurance diminuait d'un quart mais dans des proportions moindres (651 000 € en 2012 contre 866 000 € en 2008).

Les rapports financiers du délégataire ne donnent pas d'explications sur l'évolution des frais de siège et de personnel extérieur.

2.2.7.4. La nouvelle convention

Entré en vigueur le 1er juillet 2013, le nouveau contrat de délégation de service public a été signé le 13 juin 2013 avec la RMTT pour une nouvelle durée de huit ans. Les modalités de mise en concurrence ont fait l'objet d'une publicité adaptée et suffisante qui n'appellent pas d'observations.

Seules deux sociétés, la RMTT et Keolis, se sont portées candidates. Le pouvoir adjudicateur a retenu ces deux candidatures conformes au cahier des charges.

La société Keolis a cependant retiré sa candidature en justifiant son désistement par une « allocation au plus juste des ressources humaines de la société » ne permettant pas « de produire dans le délai imparti une réponse à la hauteur des attentes légitimes de la communauté d'agglomération ». Elle a précisé qu'en tant que premier opérateur de transports urbains hors Ile de France, elle se portait habituellement presque systématiquement candidate aux appels d'offres de transports urbains relatifs à des agglomérations de taille comparable à celle de Toulon mais qu'au cas particulier son carnet de commandes était alors saturé.

Seule la société RMTT ayant finalement présenté une offre, les négociations avec cette dernière se sont déroulées de juillet 2012 à avril 2013. Avec l'appui d'un assistant à la maîtrise d'ouvrage, la communauté d'agglomération a pu obtenir une baisse d'un tiers de l'offre.

La stratégie de négociation adoptée, qui a fait l'objet d'une traçabilité, visait à obtenir un rapport de forces plus équilibré que précédemment entre les deux parties.

En cas de mise en œuvre d'une politique spécifique faisant l'objet d'un « tiroir ou d'une option », celle-ci revêt un coût préalablement défini en fonction de l'option choisie et éventuellement du nombre de lignes activées (ex coût de la restructuration des lignes à Hyères compte tenu de la mise en service de la gare routière provisoire, mise en service totale de la première demi-ligne avec BHNS ou exploitation de vingt-et-un parcs relais au fur et à mesure de leur réalisation, etc.).

A titre d'exemple, une subvention financière d'exploitation (SFE), basée sur les conditions d'exploitation, remplace désormais l'ancienne contribution financière forfaitaire (CFF) calculée et assise sur la réalité de l'intervention, dont l'objectif était d'éviter qu'il existe un risque industriel (même théorique) sur les charges.

La négociation a également permis de fixer un plafond maximum de pénalités par an d'un montant de 375 000 €. Les frais de siège ont été justifiés et figés à 1,4 M€/an sur les 8 années de la délégation (ce qui correspond au niveau de l'année 2008), au lieu des 2,5 M€ initialement demandés par la RMTT.

Par ailleurs, en cas d'élargissement du périmètre communautaire, le prix du ticket de l'extension a été réduit. Si l'entrée de la commune de La Crau a coûté 5 M€ en 2009, elle ne coûterait désormais plus que 2,82 M€ sur la base des conditions et références nouvelles mises en place sur 2012.

La présentation synthétique des comptes prévisionnels de l'exploitation fondée sur l'activité économique du service de 2012 et la rémunération de base du délégataire, appelée désormais subvention forfaitaire d'exploitation (SFE), laisse à l'exploitant une marge de 1,44 % à 1,90 % chiffrée à la rubrique « marge et aléas » des dépenses. En outre, contrairement à la précédente convention, la SFE se différencie de la CFF par le fait qu'elle n'intègre pas la compensation des mesures sociales tarifaires accordées par l'AOTU aux usagers et que sa révision n'est plus opérée sur son montant propre mais sur les charges d'exploitation qui la déterminent.

Comparaison de la nouvelle DSP avec le compte de l'exploitant 2012 et son évolution prévisionnelle de 2013 à 2021 (en K€)

	Base ancienne DSP	Synthèse compte prévisionnel de l'exploitant en euros constants valeur 2012									Var.	Moy.
	Valeur 2012	2nd sem 2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2nd sem 2021	2012/ 2013	2013/ 2012
Total des charges d'exploitation	**65 509**	**33 115**	**66 914**	**68 183**	**68 916**	**69 502**	**69 668**	**69 872**	**69 720**	**35 056**	1,10 %	0,71 %
Charges du personnel	33 470	18 068	36 646	37 082	37 467	37 989	38 304	38 577	38 678	19 443	7,97 %	0,92 %
Eléments fixes du réseau	217	286	684	794	793	797	801	806	809	403	163,52 %	4,38 %
Sous traitance	13 639	5 999	11 987	11 980	11 964	11 957	11 964	11 983	11 988	5 982	- 12,03 %	- 0,04 %
Frais généraux		2 435	4 961	5 232	5 271	5 304	5 224	5 266	5 140	2 571		0,68 %
Matériel roulant	16 476	4 091	8 108	8 257	8 443	8 432	8 320	8 151	7 971	4 079	- 15,00 %	- 0,04 %
Marketing		476	944	1 058	1 025	1 031	1 034	1 037	1 040	520		1,12 %
impôts et taxes	1 708	378	764	771	779	786	794	801	805	406	- 55,77 %	0,89 %
CET	372	130	303	310	315	320	324	329	334	163	- 29,95 %	2,83 %
Taxe sur salaires	1 407	776	1 556	1 564	1 557	1 575	1 588	1 605	1 639	829	10,24 %	0,83 %
Marges et aléas	**0**	**476**	**961**	**1 134**	**1 302**	**1 313**	**1 316**	**1 319**	**1 315**	**661**		4,20 %
Total des recettes d'exploitation	**65 685**	**33 115**	**66 914**	**68 183**	**68 916**	**69 502**	**69 668**	**69 872**	**69 720**	**35 056**	0,83 %	0,71 %
Recettes commerciales de l'exploitant	19 691	**9 417**	**19 282**	**19 668**	**20 046**	**20 424**	**20 810**	**21 199**	**21 617**	**11 006**	- 4,35 %	1,97 %
CFF/SFE	44 215	23 698	47 633	48 515	48 870	49 077	48 858	48 673	48 104	24 050	0,94 %	0,18 %
Remboursement CET et taxes salaires	1 779	906	1 859	1 874	1 872	1 894	1 912	1 934	1 973	992	1,21 %	1,13 %
Résultat annuel en K€	176	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
% résultat/total recettes	0,27 %	1,44 %	1,44 %	1,66 %	1,89 %	1,89 %	1,89 %	1,89 %	1,89 %	1,89 %		

Désormais, l'évolution de l'offre dépend de la valorisation de neuf options prédéfinies prévoyant notamment :

- La mise en service totale de la première demi-ligne avec BHNS ;
- L'exploitation de 21 parcs relais au fur et à mesure de leur réalisation ;
- La mise en service d'un service plus (gestion des parcs vélos, vélos en libre-service, vélos à assistance électrique (VAE), vélos pliants) ;
- La mise en place d'un système de covoiturage ;
- L'exploitation, l'entretien et l'assistance de monnayeurs au niveau des stations de TCSP, pôles d'échanges et de correspondance, gare maritime, parcs relais, principaux générateurs de trafics.

Les définitions, coûts et prévisions de recettes de l'ensemble des options figurent à l'annexe 11 A du contrat. Cette démarche pose des bases de référence tout en offrant la possibilité d'un réexamen par les parties en cas d'évolution significative des projets.

Les améliorations du contrat portent sur les points suivants :

- la non-reconduction du partage du risque commercial : le nouveau contrat n'encadre plus les recettes commerciales par un tunnel comme précédemment. Toutes les recettes restent acquises à l'exploitant en plus ou en moins. Le contrat prévoit un réexamen des conditions financières à son article VI.16.1- 14 en cas d'écart de plus ou moins 5 % entre les recettes prévisionnelles et les recettes réelles.
- l'absence de contractualisation des mesures sociales : la nouvelle convention ne formalise plus les mesures sociales au sein de la rémunération de l'exploitant. Elles ne sont pas non plus calibrées. L'annexe 29 laisse seulement une possibilité d'introduire ce facteur : « au 1er juillet 2013, aucun tarif de la gamme tarifaire applicable sur le réseau Mistral et défini en annexe 28 au contrat, ne fait l'objet d'une compensation tarifaire ».

Les indicateurs ayant pu avoir un impact défavorable pour TPM ont été supprimés ou mieux quantifiés et définis. Désormais il n'y a plus d'impacts financiers liés à l'âge moyen du parc de bus ou du forfait d'immobilisation bus ou bateaux, la vitesse commerciale ou l'effet calendaire.

De même, en ce qui concerne l'effet tarif, la convention prévoit que l'équilibre financier de la nouvelle délégation et le risque d'exploitation qui en découle, sont arrêtés sur « une prévision de variation nulle des tarifs et de la gamme tarifaire sur toute la durée du contrat » (article VI.6). En outre, l'effet offre kilométrique n'est comptabilisé qu'au-delà d'une variation de plus ou moins 1 %.

Enfin, des pénalités plafonnées à un montant maximal de 375 000 € sont instaurées en cas de :

- non-respect des obligations de maintenance définies à l'annexe 4A : le contrat prévoit des pénalités de 250 € par famille d'équipement et par jour calendaire de retard ;
- non-respect du taux de disponibilité mensuel du parc roulant total tel que prévu à l'annexe 4A : le contrat prévoit une pénalité de 1 000 €, lorsqu'il est avéré que ce manquement est imputable à l'autorité délégante du fait d'un défaut de mise à disposition ou de renouvellement du parc de véhicules ;
- défaut ou retard de transmission des informations concernant les sinistres dans un délai de vingt-quatre heures : le contrat prévoit une pénalité de 250 € par jour calendaire de retard ;

- absence de remplacement d'un bien tel que prévu à l'article II.9 ou de défaut de versement de l'indemnité correspondante : le contrat prévoit des pénalités de 500 € par jour calendaire de retard ;
- non-respect du service minimum prévu à l'article IV.l0.l : le contrat prévoit une pénalité de 3 000 €.

L'autorité délégante reste à l'origine de tout projet de décompte de pénalités puisque ces dernières restent à sa « discrétion ». En revanche, aucun intéressement n'est prévu alors qu'il permettrait d'avoir un effet « incitatif » sur le délégataire.

Aucun « bonus » n'est accordé à l'exploitant puisque les paramètres d'optimisation des coûts d'exploitation, d'augmentation des recettes et de la fréquentation ou de diminution de la fraude interagissent déjà sur le résultat de clôture.

Le seul « bonus » mis en place dans le cadre de la précédente DSP a été supprimé (bonus pour la qualité et la sécurité du service) : il a été transformé en pénalité à l'avantage de la collectivité.

2.3. Axe 3 : Qualité de l'offre du service

2.3.1. Une connaissance de la demande de mobilité des habitants satisfaisante mais à actualiser

La demande de mobilité des habitants du PTU est connue, prise en compte et analysée par TPM qui dispose de l'ensemble des données statistiques habituelles en ce domaine :

- évolution de la densité de population (INSEE) ;
- connaissance de la demande de mobilité des habitants du PTU (source CETE via l'enquête ménage et déplacement EMD-dernière version 2008) ;
- les données de l'offre à proposer au regard de la demande proviennent des études de diagnostic établies dans le cadre du PDU 2005-2015, ainsi que des études de circulations actuellement en cours sur l'aire toulonnaise.

La dernière enquête ménage déplacement faisait ressortir en particulier le caractère autocentré sur l'agglomération toulonnaise de la plupart des déplacements des populations de l'aire métropolitaine toulonnaise (AMT). En effet, plus de 90 % des déplacements sont centrés sur ou vers l'agglomération toulonnaise[53].

2.3.2. La consistance de l'offre

Selon une étude réalisée par le CERTU en 2008 présentant le « panorama des transports collectifs urbains dans les agglomérations (hors île de France) de plus de 250 000 habitants[54], toutes les agglomérations ayant un réseau de bus classique, ce qui est le cas de TPM, se situent en dessous de la diagonale constituée par le rapport entre les évolutions de l'offre en km et celle de l'offre et de l'usage des déplacements en TUV entre 1996 et 2008. Les réseaux concernés ont plus augmenté leur offre que leur clientèle.

[53] Les flux vers l'extérieur de cette aire représentent moins d'un déplacement sur 10 en moyenne.

[54] Voir CERTU-Panorama des transports collectifs urbains dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants- Situation 2008 et évolutions-Hors Ile de France-Novembre 2010 (pages 33-34).

Pour TPM, toutefois, l'augmentation de l'offre en km (de 35 % environ sur cette période) s'est accompagnée d'une forte augmentation du nombre des voyageurs, qui a progressé de 60 % de 2002 à 2013 (passant de 18 à 30 millions de voyageurs par an) et de 20 % entre 2008 et 2013.

Cependant, même si une tendance à la progression de l'usage des transports collectifs se dessine, la progression de la part modale de la mobilité en transports collectifs reste faible. Elle représente environ 8 % de l'ensemble des déplacements contre un tiers pour la marche à pieds par exemple. Cette situation s'explique par l'absence de mise en œuvre d'un système de TCSP et par les difficultés persistantes de circulation, en l'absence notamment jusqu'en mars 2014 du second tunnel autoroutier traversant Toulon dans le sens Marseille/Nice. La part d'usage de la voiture a cependant diminué de près de 5 points, passant de 59,6 % à 55,3 % entre 1998 et 2008[55].

La mise en service (gratuite contrairement à d'autres villes[56]) du second tube (sens Ouest/Est de Marseille vers Hyères/Nice) devrait faciliter la circulation routière en allégeant notablement le trafic en centre-ville. Il n'en demeure pas moins que la décision a été prise de différer la mise en œuvre du TCSP jusqu'à l'ouverture du deuxième tunnel autoroutier et l'achèvement des travaux de « recalibrage » de l'autoroute A 57 à la sortie Est de Toulon (en direction de Nice).

Outre les bus et navettes maritimes du réseau Mistral déjà évoqués, il convient de relever également l'existence d'un téléphérique[57], d'une gare TGV récemment modernisée en centre-ville ainsi que celle de l'aéroport de Toulon-Hyères[58] (actuellement géré par la chambre de commerce et d'industrie du Var) situé à une vingtaine de kilomètres à l'Est de Toulon, sur la commune d'Hyères. Toutefois, le développement du trafic de cet aéroport souffre de la proximité des aéroports de Marseille (à environ 100 kilomètres) et de Nice (à 137 kilomètres) ainsi que de l'absence de liaison directe avec le « hub » de Roissy CDG, seul Orly étant actuellement relié. Avec 578 105 passagers en 2011, le trafic global de l'aéroport varois place ce dernier en milieu de tableau en termes de passagers parmi les aéroports français. Des services de bus et cars assurent régulièrement la liaison entre l'aéroport et les gares routières d'Hyères, de Saint-Tropez (réseau Varlib) et de Toulon.

TPM compte sept gares ferroviaires, servant de pôles d'échanges multimodaux, situées sur la moitié des douze communes que compte l'agglomération (les villes d'Hyères, La Crau, La Seyne, Ollioules et Toulon comptent une gare chacune, tandis que la Garde en compte deux (gares de La Garde et de La Pauline-Hyères). La gare de Toulon (dont les travaux d'extension et rénovation se sont achevés fin 2013) est la principale gare ferroviaire de l'agglomération[59].

L'agglomération compte près de 200 kilomètres de voies cyclables, dont la longueur est passée ces dernières années de 128,5 à 194,6 kilomètres de réseau, ce qui représente une croissance légèrement supérieure à 50 % de cette offre de service. La ville de Toulon, qui ne comptait que 8 kms de voies cyclables en 2001, en propose 56 kms aujourd'hui, offrant une possibilité de traverser la ville sans rupture de parcours.

---

55 Source : Enquête ménage déplacement Toulon (EMD), page 21.

56 Telles par exemple Marseille récemment où le nouveau tunnel Prado Sud coûte 1,70 € le trajet.

57 Ouvert en juillet 1959, le téléphérique de Toulon permet de relier en une dizaine de minutes le haut du centre-ville au Mont Faron situé à 584 mètres d'altitude.

58 Desservant directement : Bordeaux, Bruxelles, Brest, Londres (City et Stansted), Paris (via Orly), Rotterdam, Nantes, Oslo, Tunis.

59 Environ 3,8 millions de personnes y transitent chaque année.

2.3.3. *Caractéristiques du réseau au regard des objectifs stratégiques adoptés par l'AOTU*

Les objectifs stratégiques adoptés par l'AOTU en termes de développement des transports urbains correspondent aux priorités affichées dans le PDU 2005-2015, à savoir :

- Pour les transports collectifs, le renforcement de l'offre de transports en commun à l'échelle communautaire (via des transports en commun en site propre, et des navettes maritimes), ainsi que le développement d'un schéma ferré d'agglomération et, à plus long terme, l'implantation éventuelle d'une gare TGV à proximité de l'agglomération, objectif désormais compromis par les derniers arbitrages gouvernementaux ;
- En matière de stationnement, une politique et une règlementation du stationnement communautaire au service du report modal (pôles d'échanges et de correspondance, parcs relais) ;
- le développement de l'utilisation des modes de déplacement doux (marche, vélo) ;
- pour la voiture, une hiérarchisation du réseau routier et autoroutier autour du second tube, accompagnée d'un délestage et d'une sécurisation des centres villes ;
- la gestion du transport de marchandises en ville et des livraisons afférentes.

En matière de stationnement, TPM n'est toutefois pas en mesure de fixer des objectifs stratégiques, car elle ne dispose pas de la compétence voirie relative à la politique de stationnement.

2.3.3.1. *Caractéristiques du réseau de transport*

Les tableaux ci-après décrivent les caractéristiques essentielles du réseau de TPM :

- Nombre de lignes (d'autobus, maritimes) régulières, rabattement, transport à la demande ;

	2008	2009	2010	2011	2012
Lignes régulières terrestres	50	53	54	56	56
Lignes régulières maritimes	3	3	3	3	3 + 1 expérimentale
TAD	8	8	8	8	8
Services scolaires	50	52	52	52	52
Service PMR	Oui.	Oui	Oui	Oui	Oui
Services de nuit	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Services Nocturnes	non	12 circuits	12 circuits	12 circuits	12 circuits

2009 : + lignes 15, AB 80, services nocturnes et 49
2010 : + ligne 14, fusion des lignes 12 et 128, navette Ollioules
2011 : + lignes 85 et 112
2012 : + ligne 101 et suppression navette Ollioules + ligne 38M (expérimentale)

- Nombre de points d'arrêts (autobus), de stations (dessertes maritimes) desservant le réseau Mistral ;

	2008	2009	2010	2011	2012
Total abri bus	601	607	618	636	640
Total potelet	1280	1380	1470	1473	1454
Total général	1881	1987	2088	2109	2094

- Proximité moyenne par rapport au domicile des habitants/voyageurs :
  Environ 83 % de la population de l'agglomération est à moins de 300 m d'un arrêt (réf. Map Info et INSEE recensement 1999).
- Au 31 décembre de chaque année étudiée, le parc de TPM se composait des matériels (autobus, navettes maritimes, autres moyens éventuellement utilisés, etc.) suivants :

	2008	2009	2010	2011	2012
Bus Articulé	23	23	23	35	34
Bus Standard	138	161	169	165	156
Bus Mini standard	16	17	16	11	10
Bus Gabarit réduit	26	25	26	32	32
Minibus	31	36	36	36	36
Minibus PMR	9	10	10	10	10
Car	6	6	6	6	6
monospace	1	1	1	1	1
total	**250**	**279**	**287**	**296**	**285**
Minibus en location				2	2
Navettes maritimes	11	11	11	11	10

Il n'existe actuellement aucune ligne certifiée.

2.3.3.2. Le développement des services participant à une meilleure prise en compte de l'intermodalité et de la connectivité

Il existe huit lignes de rabattement et de transports à la demande vers les parkings relais (au nombre de 14 fin 2013). Les lignes « Appel Bus », qui assurent une desserte sur des secteurs peu accessibles et à faible urbanisation, permettent des liaisons vers le cœur d'un quartier ou en rabattement sur une ligne régulière à haut niveau de service. Visant au développement des modes de transport de substitution, cette politique est adaptée à l'évolution des besoins d'une population résidant, de plus en plus, dans les zones péri-urbaines. En phase avec les directives des « Grenelle », elle tend à se développer (ouverture fin 2013 du parc relais des « Portes d'Ollioules » disposant de 300 places de stationnement actuellement gratuit, à l'entrée ouest de Toulon).

Un schéma directeur des parcs relais a été adopté en conseil communautaire le 2 octobre 2010[60]. Il vise à réaliser, d'ici fin 2014, 21 parcs relais d'intérêt communautaire d'une capacité totale de 5 900 places de stationnement[61]. L'objectif est d'agir sur le stationnement pour freiner la hausse du trafic automobile ainsi que le prévoit le PDU de 2005-2015.

---

60 Voir délibération du conseil communautaire n°10/10/186 du 2 octobre 2010 relative à la mise en œuvre d'un schéma directeur des parcs relais dans le périmètre des transports urbains de l'agglomération toulonnaise.

61 Des parkings relais ont été réalisés aux pôles d'échanges intermodaux des gares de La Seyne et de La Garde, ainsi qu'aux Portes d'Ollioules et de Toulon (300 places). Un troisième P+R est en cours de réalisation à Sainte-Musse (à proximité du nouvel hôpital). L'objectif fixé, en 2010, du schéma directeur prévoyant la réalisation de 21 parcs relais devrait être atteint en 2014 (délibération n° 10/10/186 du 2 octobre 2010). A ce jour, 14 parcs relais offrant une capacité de stationnement de 3 000 places (et équipés pour certains de bornes de rechargement électrique) sont disponibles sur les 5 600 prévues à terme.

Situés au niveau des nœuds intermodaux (gares, points de correspondances), ces parcs relais proposent une alternative aux déplacements des véhicules légers en permettant aux automobilistes d'accéder facilement aux transports en commun avec notamment les lignes d'un réseau profitant de couloirs de bus de plus en plus nombreux, ce qui tend par ailleurs à favoriser une augmentation de la vitesse commerciale, actuellement voisine de 17 km/h.

D'autres actions visent aussi à développer l'intermodalité en coordination avec d'autres AOT.

Outre les réalisations déjà obtenues en matière de tarification combinée, il en va ainsi du projet de création d'un axe des gares visant la mise en œuvre à terme d'un « RER métropolitain » reliant La Seyne/mer à Hyères. La gare de La Seyne/Mer a ainsi été rénovée en liaison avec Réseau Ferré de France (RFF) et inaugurée le 28 février 2013, pour devenir un pôle d'échanges multimodal fonctionnant de manière complémentaire avec le nouveau dépôt de bus de Brégaillon, situé à proximité.

Afin de faciliter les accès aux trains ainsi que l'intermodalité, les capacités de stationnement ont été triplées pour atteindre désormais le nombre de 170 places gratuites. Ce pôle d'échanges multimodal vise également à intégrer les nouveaux paramètres du développement durable grâce à la mise en place de pompes à chaleur et d'une isolation appropriée pour limiter l'impact énergétique.

Le coût de modernisation de cette gare, qui accueille actuellement environ 270 000 voyageurs par an, s'est élevé à près de 5 M€, financés par le département, la région, l'Etat et la communauté d'agglomération TPM (à hauteur de 30 %).

Toutefois, ces efforts seraient vains si la troisième voie capable de « désengorger » le trafic ferroviaire empruntant la ligne « Marseille/Toulon/Nice » n'était finalement pas créée au-delà d'Aubagne.

La manière dont a été gérée l'offre de transports, en liaison notamment avec le conseil général, à l'occasion d'événements tels celui des Voiles de Toulon en septembre 2013, démontre également la volonté communautaire d'œuvrer en faveur de l'intermodalité[62]. Il convient de relever toutefois, qu'en matière de modes de transports de substitution (vélos en libre-service, dispositifs d'auto-partage…), TPM n'a pas mis en place des systèmes de type « Velib» ou « autopartage ». En revanche, la communauté d'agglomération envisage d'instaurer un système de subventions versées sous forme d'aides au profit des individus d'un montant de 300 € environ (avec un budget prévisionnel de 25 000 € en 2014) pour faciliter l'achat de vélos électriques.

Le développement d'itinéraires cyclistes sur les axes des trajets domicile/travail (par exemple à l'Ouest, entre les communes de Six-Fours, La Seyne/Mer et Toulon Ouest, dont la base navale et de défense) est à noter, en complément des itinéraires à vocation plus touristique déjà proposés (à l'Est de Toulon en direction du Pradet, Carqueiranne et Hyères notamment). Ces efforts devraient être complétés par à la mise en œuvre annoncée d'une politique de modération des vitesses de circulation en centre-ville (« zones 30 »), après l'ouverture du second tunnel autoroutier traversant la ville centre, et les reports du trafic routier (véhicules personnels) vers les parcs relais.

---

62 Afin de faciliter les déplacements et éviter la saturation routière, TPM a déployé un plan de mobilité particulier du 27 au 30 septembre 2013, représentant notamment sur 24 parcs relais (soit 8 250 places) en périphérie de l'agglomération. Des navettes bus et bateaux en continu pour amener les visiteurs directement au cœur de l'évènement, des fréquences renforcées sur les lignes du réseau Mistral ainsi que TER, des moyens adaptés aux besoins des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ont été mis en œuvre par TPM. Au final, plus de 450 000 personnes ont utilisé des transports en commun pour se rendre à la manifestation.

Enfin, en matière de connectivité, il faut noter l'existence sur le réseau Mistral, depuis 2007, des cartes « sans contact » et le développement en cours de finalisation de systèmes de billettique numérique intégrée et interconnectée avec l'ensemble des réseaux adjacents (un titre combiné est déjà opérationnel avec le réseau TER depuis 2012). Il en sera de même prochainement pour le réseau VarliB avec un fonctionnement devant être opérationnel avant fin 2014.

2.3.3.3. Qualité de l'offre en situation perturbée

Conformément à la loi du 21 août 2007 relative au dialogue social et à la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs en cas de grève ou autre perturbation prévisible du trafic, un dispositif de négociation préalable et de prévisibilité du service, permettant d'assurer une meilleure prévention des conflits et une meilleure information pour les voyageurs, a été mis en place.

Le délégataire a négocié avec les partenaires sociaux les modalités de gestion d'un préavis de grève et notamment les modalités de dénombrement des personnels décidant de s'associer au mouvement de grève. La nécessité de préserver une qualité suffisante de l'offre en situation perturbée se traduit par l'obligation pour le transporteur de proposer un plan de transport et un plan d'information des usagers. Des dessertes prioritaires à assurer en cas de perturbation ont été définies.

En cas de défaut d'exécution dans la mise en œuvre de ces plans, la communauté d'agglomération impose au délégataire un remboursement des titres de transport aux usagers, conformément à l'article 9 de la loi, ainsi que le versement, à l'autorité organisatrice, d'une pénalité forfaitaire de 1 000 €. Ce dispositif est appliqué.

Les jours de grève ont été au nombre de 3 en 2011, 2 en 2012, 6 en 2009 et 11 jours en 2010 (pic de conflictualité correspondant aux mouvements nationaux contre la réforme des retraites). Sur ces quatre années et sauf mouvement national, un nombre plutôt faible de conflits sociaux est relevé (soit 5 jours et demi de jours de grèves par an en moyenne).

2.3.4. Mesure du niveau de l'offre proposée

2.3.4.1. Evolution des indicateurs de mesure de la qualité de l'offre proposée

Les indicateurs de mesure de la qualité de l'offre adoptés dans le contrat de délégation de service public du 29 juin 2004 étaient ciblés sur le contrôle des modalités d'exécution du service rendu par le délégataire et sur des critères de résultat, tel celui du suivi de l'offre kilométrique.

Désormais mieux centrés sur l'usager et en nombre plus réduits (20 au lieu de 52), les indicateurs de la nouvelle DSP sont en adéquation avec les orientations de la charte des services publics locaux[63] visant à privilégier des indicateurs de mesure de la performance.

---

63 Charte des services publics locaux publiée, en 2008, par l'institut de la gestion déléguée (IGD), en partenariat avec le GART, et en liaison avec les associations des Maires, des Départements et des Régions de France.

ratio	2008	2009	2010	2011	2012	
Kilomètres par habitant	28,3	27,2	28,2	29,3	12 479 917 / 421 743	29,6
Voyages par habitant	62,2	60,6	60,5	63,8	28 280 804 / 421 743	67,1
Voyages par kilomètre	2,20	2,22	2,15	2,17	28 280 804 / 12 479 917	2,27
Accès au service	5h15-0h30	5h15-0h30	5h15-0h30	5h15-0h30		5h15-0h30
Taux de service le samedi/semaine	75,5 %	79,1 %	77,1 %	73,4 %		75,8 %
Taux de service le dimanche/semaine	22,5 %	21,8 %	19,1 %	19,8 %		19,4 %

NB: Taux de service samedi = nombre de départs du samedi / nombre de départs semaine (ligne régulière seulement). Idem pour le dimanche (source TPM juin 2013).

2.3.4.2. *Dispositif de mesure et de suivi de la qualité*

Conformément aux dispositions des articles L. 1411-3[64] et R. 1411-7 du CGCT, le délégataire doit communiquer, chaque année à l'autorité délégante, un rapport lui permettant de suivre l'activité et la qualité du service délégué ainsi que d'exercer son pouvoir de contrôle. Ces dispositions sont respectées. L'AOTU a fixé un niveau d'exigence plutôt élevé en matière de suivi de la qualité des services rendus et dispose de moyens de contrôle humains et techniques (système d'aide à l'exploitation) suffisants.

Afin d'associer les usagers à la définition du service, le dispositif de contrôle et d'évaluation comporte également des enquêtes de satisfaction « voyageurs ». Pour la période 2008 à 2012, le délégataire a confié à un bureau d'étude et d'enquête le soin de réaliser deux enquêtes de ce type en 2009 et en 2011.

Les mesures portent sur l'ensemble des phases du voyage[65] (de sa préparation jusqu'aux modalités de relations avec le service clientèle du transporteur) et concernent les services de lignes régulières terrestres et maritimes, les services scolaires, le transport à la demande (TAD) et le transport spécifique des personnes à mobilité réduite (PMR). Toutefois, le taux de voyages certifiés « NF service » ne peut être renseigné car bien qu'une démarche qualité soit contractualisée dans la convention de délégation de service public aucune ligne de ce réseau n'est actuellement certifiée « NF service ».

Il convient de noter, en outre, l'existence d'un dispositif de concertation de type « comité des partenaires » dédié au suivi de la qualité de l'offre de service des transports dans certaines communes membres afin de recueillir les doléances et attentes des usagers et citoyens.

---

[64] Le délégataire produit chaque année avant le 1er juin (N+1) à l'autorité délégante un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution de la délégation de service public et une analyse de la qualité du service. Ce rapport est assorti d'une annexe permettant à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

[65] Les items concernent : fréquence/ponctualité, temps de trajet, le confort pendant le trajet, la propreté, la sécurité et l'information donnée au voyageur (notamment en situation perturbée).

Il reste cependant difficile de mesurer l'impact de la mise en œuvre de cette démarche qualité, en termes de fréquentation ou de recettes, dans la mesure où de nombreux autres paramètres influençant l'usage des transports publics ont également évolué (pouvoir d'achat, prix des carburants, périurbanisation, évolution de l'offre et de la tarification, campagne de communication, politique du stationnement, création de parkings gratuits, sensibilité à l'environnement, climat social, intégration de nouvelles communes, etc.).

2.3.5. L'accessibilité et la prise en compte du handicap

2.3.5.1. Mesures prises pour améliorer l'accessibilité du réseau

Les autobus sont équipés de plancher bas et d'une rampe escamotable, plus récemment d'une information dynamique et sonore à bord des véhicules, l'identification du numéro de ligne se faisant grâce au bandeau extérieur lumineux.

Concernant les navires, des rampes d'accès sont systématiquement installées, le plancher ne comporte plus de débord pour faciliter le cheminement à l'intérieur et, selon l'ancienneté du navire, des rampes ont été construites et adaptées aux bateaux concernés.

Pour accompagner ces investissements, des travaux de mise aux normes des arrêts de bus ont été engagés sur plus de 24 % du territoire et validés par les associations. Les pontons sont dorénavant flottants pour pallier les variations de la mer et les mobiliers dédiés au transport ainsi que leur implantation sur la zone d'arrêt sont adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite (PMR) (graphisme et police de caractère visibles/lisibles de loin pour 90 % du mobilier). Depuis 2005, TPM aide financièrement les communes, par le biais de fonds de concours, dans le cadre de leurs travaux de voirie pour la mise en accessibilité des arrêts de bus (450 000 € en moyenne par an).

TPM a mis en place des moyens budgétaires pour chaque action spécifique, même si de récentes directives d'économie tendent à réduire ces enveloppes. Une programmation pluriannuelle assure la continuité des services et des investissements.

Les travaux de mise en accessibilité représentent une enveloppe financière de 750 000 € au titre de l'année 2012, contre 1,2 M€ pour l'année 2011. Le diagnostic et l'état des lieux des arrêts de bus sont établis en interne sur la base d'un travail réalisé par un bureau d'études en 2008. De concert avec les autres maîtres d'ouvrages du territoire, une planification et une coordination des travaux sont menées régulièrement.

Au titre de l'année 2012, des investissements ont été réalisés sur le matériel roulant à hauteur de 5 M€ et sur le matériel naviguant pour un montant de 3 M€, alors que l'enveloppe consacrée aux mobiliers de transport s'élevait à environ 600 000 €.

Par ailleurs, un service spécialisé de substitution dessert l'intégralité du territoire. Ce service de transport collectif à la demande, dédié aux PMR, fonctionne sur réservation préalable. Il est également utilisable par les personnes majeures se trouvant dans l'incapacité physique d'emprunter une ligne régulière.

Dans la mesure où l'ensemble du réseau est accessible aux PMR, le service de transport des personnes à mobilité réduite (TPMR) est réservé aux personnes handicapées moteur, à titre permanent ou temporaire, dont le handicap nécessite l'usage du fauteuil roulant, ainsi qu'aux personnes déficientes visuelles bénéficiant d'une carte d'invalidité au taux supérieur ou égal à 80 % et enfin aux personnes handicapées moteur bénéficiant d'une carte d'invalidité avec un taux d'invalidité supérieur ou égal à 80 % et portant la mention « station debout pénible ».

Les déplacements sont assurés par des minibus spécialement aménagés pour accueillir les usagers. Ce service TPMR est en constante progression depuis quelques années, tant sur le plan kilométrique (268 000 kms parcourus en 2012, contre 139 000 en 2005), qu'au niveau de la fréquentation (+ 0,3 % par an, soit 16 700 voyages en 2005, contre 36 500 en 2012).

Le conseil communautaire a acté ses engagements en ce domaine par le biais de délibérations relatives par exemple à la création et la composition de la commission intercommunale d'accessibilité et à l'adoption d'un schéma directeur en 2008 (délibérations n°11.06.99 / 08.02.21 et 08.02.20.20).

2.3.5.2. Suivi des problématiques de l'accessibilité et du handicap

Au sein de la direction des transports de TPM, des groupes de travail regroupant des représentants d'associations, des collectivités et des exploitants de transports) ont existé entre 2005 et 2009. Les conclusions de leurs travaux ont permis de valider les problématiques d'aménagement et d'équipement des arrêts de bus/bateaux, ainsi que l'évolution de la gamme tarifaire.

Depuis 2009, en fonction des enjeux et projets étudiés, la direction des transports travaille directement avec les associations de PMR. Une charte sur « l'aménagement des arrêts de bus et du cheminement pour y accéder » a été rédigée et diffusée aux acteurs du territoire en charge des aménagements.

2.3.5.3. Coopérations entre les différentes AOTU et leurs transporteurs en matière de mise en accessibilité

La communauté d'agglomération est en relation avec les AOTU du Var, pour partager les informations et échanger sur les bonnes pratiques et les retours d'expérience concernant la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité et la gestion des arrêts afin de rendre l'intermodalité accessible à tous les usagers.

Au niveau du PTU de TPM, la direction des transports centralise les demandes et les projets d'aménagement de voirie incluant des arrêts de bus/bateaux, émanant du conseil général, des communes et du délégataire principal des transports, ainsi que du syndicat mixte des ports. La concertation avec les différents acteurs précités est systématique avant la validation des projets. Ainsi, la hauteur des quais des bus est dorénavant conforme pour les réseaux urbain et interurbain afin d'assurer l'accostage des autobus et autocars.

2.3.5.4. Actions de communication relatives aux problématiques d'accessibilité

Le site internet du réseau « Mistral » communique toutes les informations nécessaires sur les lignes régulières de jour et de nuit exploitées avec des autobus accessibles (informations également visibles sur les fiches horaires). Les informations relatives au service de transport des personnes à mobilité réduite, offre de transport à la demande réservée aux PMR, sont également disponibles sur le site.

2.3.5.5. *Mesure de l'accessibilité réelle du réseau et de l'efficacité des actions conduites*

2.3.5.5.1. Etat réel d'accessibilité du réseau

En mai 2013, environ 60 % du parc de matériels roulants de la communauté d'agglomération TPM était effectivement accessible aux personnes à mobilité réduite.

En outre, TPM comptabilisait 26 lignes régulières accessibles, dont 9 lignes exploitées en services nocturnes.

En revanche, seuls 475 des 2 088 points d'arrêts du réseau étaient entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

2.3.5.5.2. Bilan de l'état d'avancement des programmes de mise en accessibilité en cours de réalisation ou programmés

Les programmes de mise en accessibilité qui nécessitent des investissements à long terme sont en constante évolution.

2.3.5.5.3. Coûts d'exploitation et d'investissement supportés par TPM au titre de la mise en accessibilité

Le surcoût du système « palette » est estimé à 6 000 € par unité placée en autobus. Le coût des travaux d'aménagement par arrêt est estimé à environ 40 000 € incluant le cheminement pour accéder à l'arrêt.

A contrario, il n'y a pas de surcoût pour l'évolution des mobiliers dédiés aux transports (abri, poteau, signalétique).

2.3.5.5.4. Niveau de faisabilité des programmes au regard des objectifs affichés et des contraintes de financement rencontrées par TPM

En ce qui concerne la mise en accessibilité de l'information clientèle aux arrêts, il n'existe ni contrainte technique, ni contrainte financière, même s'il faut considérer que la mise à niveau d'un système d'information accessible partout à tous ne pourra être réalisé que progressivement.

En ce qui concerne le matériel roulant, il est envisageable qu'au terme de l'année 2015, le parc soit quasiment entièrement accessible.

Cette totale disponibilité du parc permettrait de compenser les difficultés financières rencontrées pour la mise en accessibilité d'ici 2015 de l'ensemble des arrêts de bus de la communauté d'agglomération.

Il faudrait en effet prévoir un financement d'un montant de 64,5 M€ (soit 40 000 € pour chacun des 1 613 arrêts) qui ne sont pas déjà accessibles aux PMR pour traiter les mises en conformité et en accessibilité des arrêts. Or, à ce jour, le budget se limite à un montant de 700 000 €.

En outre, au niveau de la planification, il faudrait réaliser d'ici 2015 plus de 800 arrêts par an.

2.3.5.5.5. Evaluation des effets de la mise en accessibilité

Les mesures prises pour améliorer l'accessibilité générale du réseau, tant sur les lignes régulières terrestres et maritimes que sur l'offre dédiée, se sont accompagnés d'une progression constante de la fréquentation (+ 80 % en nombre de voyages sur la période 2006/2012). L'augmentation régulière du nombre de titres de transports spécifiques permet de traduire la satisfaction au regard de l'offre de transport proposée.

	Année 2006	Année 2012	Evolution
Nb Voyages	20 271	36 542	+ 80 %
Nb Km	181 253	268 012	+ 47.80 %
Recettes	10 460	33 033	+ 215.80 %

Les actions visant à développer la mise en accessibilité du réseau ont eu un effet positif, sur la période contrôlée, tant en termes de fréquentation que de recettes.

TPM a réalisé des efforts certains pour mettre en accessibilité PMR le parc de matériels en ligne ainsi que la voirie, même si ce dernier objectif ne pourra matériellement et financièrement être atteint d'ici 2015, contrairement aux orientations de la loi de 2005.

2.3.6. La sécurité du réseau

2.3.6.1. Suivi et prise en compte de l'insécurité

Dans le cadre du rapport d'activité transmis chaque mois à l'AOTU, le délégataire communique les données statistiques liées à « l'insécurité » sur le réseau Mistral.

	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Agression physique voyageur	11	7	8	10	4
Agression physique conducteur	1	7	9	8	9
Agression physique contrôleur	3	3	10	1	16
Incident voyageur	9	13	15	25	36
Incident conducteur	23	26	32	65	66
Incident contrôle	3	8	23	14	18
Incident voie publique	6	5	8	2	6
Jets de projectile	46	24	33	36	47
Bris de glace	16	17	21	20	28
Vol de caisse	3	2	7	3	1
Vol dans bus / bateau	4	3	7	8	7
Chahut caractérisé	5	9	10	6	13
Siège dégradé				1	
Extincteur					
Feu	1	2			1
Dégradation intérieure	7	3			12

Le tableau ci-dessus reprend les éléments transmis chaque année à l'organisme professionnel (UTP) pour alimenter les données de son rapport annuel sur l'insécurité dans les transports publics.

Les principaux indicateurs sont tenus et font apparaître les évolutions suivantes :

Evolution du nombre de réclamations par incidents recensés par millier de voyages

	2008	2009	2010	2011	2012
Total incidents recensés	140	131	186	201	268
total voyages	25 104 669	25 577 811	25 531 337	26 928 103	28 280 804
Incidents/1 000 voyages	0,0055	0,0051	0,0072	0,0075	0,0094

Evolution du nombre de jours d'arrêt de travail du personnel en raison d'incidents par millier de jours travaillés

	2008	2009	2010	2011	2012
Nombre de jours AT pour agression	24	682	2220	398	260
Total jours travaillés (en milliers)	143,4	147,3	154,4	157,8	158,2
Nombre de jour AT / 1000 jours travaillés	0,17	4,6	14,7	2,5	1,6

Le nombre d'incidents par voyage a fortement augmenté au cours de la période (+ 70 %). Cette progression, ralentie à partir de 2011, s'est traduite par une nette augmentation, surtout en 2010, du nombre de jours d'arrêts de travail des conducteurs et en particulier des contrôleurs, plus fréquemment agressés.

Ni l'AOTU, ni le transporteur ne se sont engagés sur la définition d'objectifs chiffrés et formalisés sous forme d'engagements particuliers dans le domaine de la lutte contre l'insécurité. Les indicateurs précités permettent cependant de suivre les évolutions des phénomènes d'insécurité et le délégataire participe aux réunions de diverses instances locales, telles que les conseils locaux de sécurité et de prévention de la délinquance (Toulon, La Garde, La Seyne-sur-Mer, Ollioules et Hyères-Les-Palmiers), au contrat local de sécurité de la ville de Toulon, ainsi qu'à la cellule de veille de l'Ouest toulonnais, dépendant du service de la politique de la ville de Toulon.

Par ailleurs, au sein de TPM, le réseau « Mistral » participe également à la sous-commission Prévention Sécurité, dépendant du service de la politique de la ville.

2.3.6.2. Mesures prises pour améliorer la sécurité

A titre préventif, des actions de communication sont mises en œuvre sur décision de l'autorité délégante pour améliorer la lutte contre l'insécurité.

Le délégataire a mis en place, en interne, une structure de deux personnes chargées de nouer des relations et des partenariats avec les diverses associations « reconnues », œuvrant sur le terrain.

Dans le cadre de l'acquisition, pour un coût de 4 M€, du système automatisé d'exploitation individuelle des données des véhicules (SAEIV), tous les bus sont désormais suivis par GPS et reliés au réseau radio dédié Tétra.

Comme indiqué plus haut, chaque poste de conduite est équipé d'un bouton d'appel d'urgence.

Le PC de régulation peut directement entrer en communication radio avec les différents PC Radio des commissariats de la police nationale et de la police municipale de Toulon.

Tous les bus (à l'exception des minibus) sont équipés d'un dispositif d'enregistrement vidéo et de 2 à 4 caméras selon le type de bus.

Pour améliorer la sécurité passive des conducteurs, les postes de conduite sont maintenant équipés d'un portillon anti-agression que le conducteur peut librement actionner en cas de difficulté ou pour prévenir d'une agression.

Par ailleurs, les sites accueillant le public (soit les 5 agences commerciales ainsi que le site de la gare maritime de Toulon) sont dotés de caméras de vidéo-surveillance.

Aucun bus ni aucun site, n'est cependant surveillé en direct. Le dispositif ne permet que des enregistrements. En cas de problème, il est procédé à la relève des disques durs dont la lecture est réalisée dans le cadre de la procédure validée par la commission départementale qui a donné son accord sur la vidéosurveillance embarquée ou au sol.

En outre, un dispositif spécifique de surveillance et d'intervention humaine dénommé BMI (Brigade Mobile d'Intervention) a été mis en place par le délégataire. Il s'agit d'une équipe de 2 à 3 personnes équipée d'un véhicule spécifique facilement identifiable, dont la mission est d'intervenir au plus vite sur les lieux d'agression.

2.3.6.3. Moyens consacrés à la lutte contre l'insécurité

Les dispositifs de vidéosurveillance, les portillons anti-agression, les dispositifs d'appels d'urgence, la BMI, les formations faites auprès des conducteurs, l'information du public, les campagnes de communication, les actions engagées auprès des associations, les « opérations coup de poing » avec la police, les condamnations prononcées par les tribunaux de Toulon sont autant d'éléments ayant contribué à la relative « sécurité » des personnes et des biens sur le réseau « Mistral ».

Ainsi, la stratégie de sécurisation adoptée paraît adaptée au terrain.

Les équipements sont financés par l'AOTU lors de l'acquisition du matériel roulant. Les autres opérations évoquées sont financées par le délégataire.

2.3.6.4. Evaluation des résultats de la lutte contre l'insécurité

Sur la période 2008-2012, les données disponibles transmises par TPM concernent uniquement les dépôts de plaintes (multipliés par 1,57) et les jugements (+ 117 %), critères en forte progression :

	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Dépôt de plaintes	38	71	90	66	98
jugement	17	33	25	15	37

La mise en place en interne d'une structure en charge des problèmes liés à l'insécurité a permis un meilleur enregistrement des faits d'incivilité et d'agressions. Selon TPM toute agression ou fait délictueux fait désormais l'objet d'un dépôt de plainte systématique.

En revanche, il n'existe pas d'évaluation (en dehors du suivi des indicateurs présentés plus haut), au niveau de l'AOTU, des effets de ces actions sur la fréquentation, sur les recettes d'exploitation ou sur le niveau de satisfaction des voyageurs.

2.3.7. La réflexion environnementale

2.3.7.1. Prise en compte et suivi des préoccupations environnementales

La mesure de la qualité de l'air transmise par « AIR PACA » est suivie au sein de la direction de l'environnement de TPM. En 2012, Toulon a comptabilisé le plus faible nombre de jours de dépassement de pollution par l'ozone depuis dix ans et les plus faibles concentrations depuis plus de deux ans. Sur ce point, la mise en service du second tunnel autoroutier devrait avoir un effet très positif en « décongestionnant » les principaux axes du centre-ville et en limitant les émissions des véhicules en surface.

Le site internet du transporteur propose de calculer les émissions de CO2 émises par les véhicules de transport en commun du réseau « Mistral » lors d'un trajet et de les comparer avec les émissions émises par une voiture particulière pour ce même déplacement.

L'Eco-comparateur permet de montrer la performance environnementale de l'itinéraire choisi. L'unité retenue est le kilo équivalent CO2, c'est-à-dire la quantité d'émissions de CO2 émise par un voyageur pour un trajet, (distance du trajet en voiture x Facteur d'émission / Taux d'occupation de la voiture).

Les objectifs sur lesquels l'AOTU et/ou le transporteur se sont engagés dans le domaine du respect de l'environnement et de la réduction de la consommation d'énergie (PDU, charte, Agenda 21, etc.) sont élevés et globalement respectés.

Le PDU de TPM se doit d'être compatible avec le plan de protection de l'atmosphère (PPA) porté par la région. Il respecte donc les préconisations de ce dernier en matière de protection de l'environnement. Ainsi, les commandes de matériels roulants et naviguants sont hybrides depuis 2009 et des démarches de sensibilisation à l'éco conduite sont régulièrement menées. De même, des actions de communication relatives aux bienfaits pour l'environnement du covoiturage sont régulièrement mises en œuvre par la RMTT en liaison avec l'AOTU.

En outre, sur le plan des investissements structurels, un nouveau centre technique d'exploitation (dépôt de bus de Brégaillon), situé à La Seyne-sur-Mer, a été inauguré le 28 février 2013. Il dispose de caractéristiques environnementales élevées (1 000 m^2 de toits photovoltaïques, système de récupération des eaux usées, centrale de traitement d'air multiple, puits canadiens[66]).

[66] Système permettant de récupérer l'air ambiant à une température d'environ 13° C et ainsi chauffer en hiver et refroidir en été, à moindre coût.

Un plan climat énergie territorial (PCET) est en cours d'élaboration[67]. Il définira les objectifs de la collectivité pour lutter contre le réchauffement climatique et s'y adapter. TPM est actuellement en train de réaliser la 1ère phase de ce plan pour un bilan attendu début 2014. Toutefois, ces objectifs n'ont pas de lien direct avec la stratégie conduite dans le domaine du stationnement car TPM n'a pas la compétence en matière de politique de stationnement, qui, sauf pour les parcs relais, relève des différentes communes membres de l'EPCI. La coordination en ce domaine pourrait être renforcée au travers du futur PDU (2015-2025) pour limiter la concurrence VP/TC à l'accès en centre urbain.

Par ailleurs, des instances spécifiques chargées des problématiques de la protection de l'environnement et de la réduction de la consommation d'énergie dans le réseau de transport existent au sein de l'AOTU. En effet, dans le cadre de la compétence optionnelle relative à l'environnement de TPM, la commission « Environnement » donne un avis (informations et obligations de l'agglomération en matière de compétences environnementales) sur tous les dossiers passant en conseil communautaire. Toutefois, il n'y a pas eu à ce jour d'étude spécifique concernant la réduction de la consommation d'énergie dans le réseau de transport.

2.3.7.2. Actions mises en œuvre pour la protection de l'environnement et la réduction de la consommation d'énergie

Afin d'atteindre les objectifs environnementaux fixés, TPM a développé son offre de transports en mettant en place diverses actions complémentaires. Elle a consacré à cet objectif un budget de 500 M€ dont 210 M€ d'investissement. Les principales réalisations récentes concernent :

- les gares d'Ollioules, La Garde, La Seyne-Sur-Mer et Toulon, réaménagées en Pôles d'Échanges Multimodaux ;
- la nouvelle station maritime de Toulon, inaugurée en juin 2013, qui permet d'augmenter la capacité d'accostage et donc la régularité et qualité de service des navettes maritimes du réseau « Mistral » ;
- la construction d'un nouveau dépôt de bus à haute qualité environnementale (HQE/BBC) situé à l'entrée ouest de l'agglomération sur la commune de La Seyne/Mer (Brégaillon) ;
- la mise en service de deux couloirs de bus, l'un sur le carrefour de Villevielle (11 lignes concernées) et le second à proximité du nouvel hôpital de Sainte-Musse (3 lignes concernées) ;
- l'achat de véhicules hybrides (6 en 2011, d'autres en cours) ;
- l'acquisition de deux navettes maritimes hybrides actuellement en construction ;
- la mise en place de formation à l'éco-conduite avec installation dans les autobus d'une interface informant le conducteur de la consommation du véhicule ;
- la création de nouveaux services de transports à la demande (lors des soirs de matchs de rugby du RCT et des spectacles d'opéra notamment) ou la mise en œuvre de lignes de rabattement.

Des choix techniques privilégiant des critères plus respectueux de l'environnement ont été effectués lors de l'achat des matériels utilisés à l'occasion du renouvellement du parc.

Pour les autobus à gabarits standards et articulés, l'achat de véhicules hybrides a été privilégié.

---

[67] Délibération n° 13/03/42 du 28 mars 2013 relative à « l'élaboration d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre et d'un plan climat énergie territorial ».

Pour le prochain plan de renouvellement, les candidats doivent :

- fournir le document « cycle SORT » (Standard On Road Tests), permettant de mesurer la consommation et l'émission de polluants des moteurs ;
- assurer une formation pour les formateurs conducteurs et les personnels techniques ;
- s'engager sur un accompagnement de cinq ans sur le module hybride.

Pour les autres bus, l'utilisation de gazole et d'AdBlue pour les véhicules aux normes Euro IV est réalisée.

Pour les vedettes maritimes, un gazole maritime propre à 0,001 % de taux de soufre est utilisé depuis 2007.

L'indicateur mesurant la part des voyages « propres » évolue ainsi positivement. Selon TPM, la part des voyages propres est estimée à 3,1 % des voyages totaux. Cette évolution positive est confirmée par l'indicateur de la répartition du parc de véhicules (Norme EURO) détenu par TPM. En mars 2013, la répartition selon ces normes du parc d'autobus et autocars était la suivante :

EURO 0	EURO II	EURO III	EURO IV	EURO V	HYBRIDE
1 %	9 %	56 %	8,5 %	23 %	2,5 %

Cependant, l'évolution de l'indicateur de l'âge moyen du parc de matériel s'est dégradé d'environ un an et demi entre 2008 et 2012, passant notamment, pour les bus, de 5,6 années en 2008 à environ 7 ans en 2012 (niveau au demeurant très proche de celui prévu par la convention de DSP, soit 6,96 années).

TPM	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
Bus	5,6	5,9	6,7	6,47	7,2
Navettes maritimes	10,3	11,3	10,1	11,1	11,9

Il serait souhaitable de regrouper au niveau communautaire les compétences relatives à la voirie et au stationnement actuellement exercées très partiellement par TPM (car se limitant respectivement à la voirie d'intérêt communautaire et aux parcs-relais multimodaux).

Recommandation n° 4 : Faire du stationnement une compétence communautaire, pour rendre plus efficace la chaîne de déplacement et la mobilité et exercer ainsi l'ensemble de la compétence transport urbain.

L'ordonnateur fait valoir en réponse que l'opposabilité juridique de la planification du PDU permet d'atteindre cet objectif et que le transfert de cette compétence matérielle n'est pas simple à mettre en œuvre dans la mesure où les modes de gestion comme la durée des relations contractuelles diffèrent d'une commune à l'autre.

Annexe 1

Les principaux indicateurs de la présentation consolidée de 2008-2012

	2008	2009	2010	2011	2012
Excédent brut de fonctionnement					
tous budgets confondus	**23 620 774**	**40 973 294**	**43 424 456**	**62 706 944**	**71 862 809**
budget principal	15 005 800	20 823 943	22 470 683	38 728 190	36 618 327
assainissement		13 779 676	10 715 669	13 751 356	18 178 196
transports	7 956 842	6 171 740	9 645 181	9 076 830	16 201 746
activités économiques	632 183	169 053	556 706	1 078 180	803 152
activités culturelles	25 949	28 882	36 217	72 388	61 389
Annuité					
tous budgets confondus	**7 462 515**	**12 747 354**	**14 412 060**	**18 037 734**	**23 263 355**
budget principal	2 814 797	4 309 487	7 101 017	9 097 706	11 815 904
assainissement		4 639 206	4 430 814	5 334 651	5 099 536
transports	2 589 718	2 572 661	2 310 198	2 386 509	3 611 840
activités économiques	2 058 000	1 226 000	570 031	1 218 868	2 736 075
activités culturelles	0	0	0	0	0
Capacité d'autofinancement disponible					
tous budgets confondus	**16 154 297**	**36 454 973**	**29 713 710**	**47 552 518**	**49 233 176**
budget principal	12 167 777	15 832 234	14 749 764	29 378 806	23 160 561
assainissement		12 409 363	6 574 691	10 613 344	12 978 916
transports	5 898 692	9 233 926	8 398 919	7 507 806	14 603 422
activités économiques	-1 938 121	-1 049 432	-45 881	-19 825	-1 571 111
activités culturelles	25 949	28 882	36 217	72 388	61 389
Autres ressources propres					
tous budgets confondus	**9 635 104**	**27 351 976**	**7 564 563**	**14 291 690**	**15 003 118**
budget principal	6 327 599	13 243 135	1 831 207	4 196 938	7 077 425
assainissement		6 963 642	1 442 494	2 546 069	810 155
transports	1 493 347	2 939 749	1 545 421	4 946 837	2 894 738
activités économiques	1 814 158	4 205 450	2 745 441	2 601 846	4 220 800
activités culturelles	0	0	0	0	0
Dépenses d'équipement					
tous budgets confondus	**77 377 698**	**107 263 029**	**107 896 070**	**144 656 362**	**124 240 759**
budget principal	44 481 726	53 962 149	64 080 107	71 051 643	68 585 952
assainissement		14 247 482	9 638 197	15 137 550	5 603 383
transports	20 506 964	21 420 081	24 994 810	49 326 601	40 894 140
activités économiques	12 338 906	17 552 569	8 818 783	9 185 344	9 037 830
activités culturelles	50 101	80 748	364 173	-44 776	119 454
Variation encours de la dette					
tous budgets confondus	**25 804 394**	**55 290 119**	**10 170 695**	**4 221 124**	**98 626 961**
budget principal	21 501 991	50 847 236	6 747 855	9 090 678	67 821 151
assainissement	0	-2 627 601	2 810 341	-3 348 544	-3 504 836
transports	-557 597	-585 516	-694 205	-682 732	28 814 599
activités économiques	4 860 000	7 656 000	1 306 704	-838 278	5 496 047
activités culturelles	0	0	0	0	0
Fonds de roulement au 31/12					
tous budgets confondus	**73 255 611**	**102 948 224**	**70 781 842**	**12 203 472**	**86 741 257**
budget principal	16 402 277	44 409 925	11 588 883	-8 975 234	33 405 207
assainissement		8 955 749	20 290 383	23 570 866	31 906 996
transports	50 464 089	45 602 315	37 120 152	17 394	8 798 167
activités économiques	8 116 443	3 738 795	1 649 971	-2 646 764	12 448 742
activités culturelles	-1 727 198	241 440	132 453	237 210	182 145

Annexe 2

Détermination de la revalorisation du taux de CFE pour une dynamique de 10 % des contributions directes

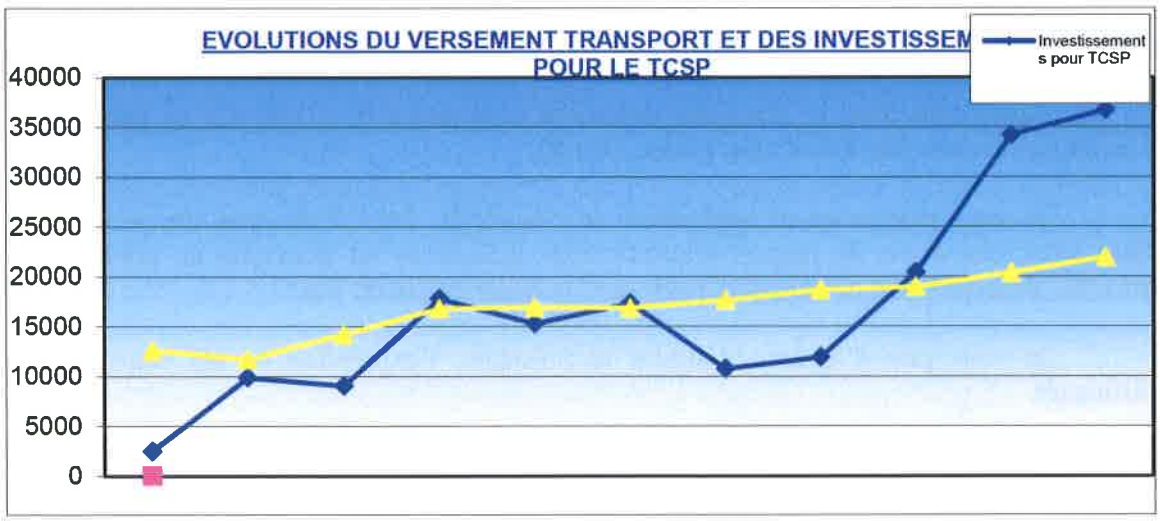
contributions directes 2011(- FNGIR) revalorisation de 10,00%	(A) (A*1,10)	140 122 080 154 134 288
part fixe CVAE, IFER, Tascom	(B)	23 316 214
revalorisation des bases 4% produit (n-1) revalorisé 4%	(C)	124 810 436
reste à financer	D=(A-B-C)	6 007 638
bases CFE revalorisées de 4% nouveau supplément CFE soit une augmentation de	(E) F=(D/E) (F/ taux CFE 2011)	99 907 600 6,01 % 16,75 %

Annexe 3

Comparatif des recettes du V.T. 0,75 et des dépenses d'investissement liées au T.C.S.P. sur la période de 2002 à 2012

	RECETTES			DEPENSES		
	Versement Transport pour l'exploitation **1%** (Unité K€)	Versement Transport pour le TCSP **0,75%** (Unité K€)	Versement Transport Totaux **1,75%** (Unité K€)	Investissements pour le TCSP (Unité K€)	Solde Versement Transports / Investissements pour le TCSP (Unité K€)	Taux d'utilisation du VT
2002	16 773	12 580	**29 353**	2 447	10 133	19,45 %
2003	20 587	11 669	**32 256**	9 853	1 816	84,44 %
2004	20 978	14 196	**35 174**	9 038	5 158	63,67 %
2005	22 386	16 790	**39 176**	17 761	- 971	105,78 %
2006	22 522	16 891	**39 413**	15 260	1 631	90,34 %
2007	22 445	16 834	**39 279**	17 313	- 479	102,85 %
2008	23 488	17 616	**41 104**	10 729	6 887	60,90 %
2009	24 844	18 634	**43 478**	11 885	6 749	63,78 %
2010	26 306	18 951	**45 257**	20 421	- 1 470	107,76 %
2011	27 581	20 359	**47 940**	34 202	- 13 843	167,99 %
2012	29 272	21 954	**51 226**	36 739	- 14 785	167,35 %
Totaux	**257 182**	**186 474**	**443 656**	**185 648**	**826**	**99,56 %**

(Source : mandatements)



Chambre régionale
des comptes
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Marseille, le

Référence à rappeler : Greffe/BM/VB n°
Recommandée AR n°

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport d'observations définitives de la chambre régionale des comptes concernant la gestion de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée à partir de l'exercice 2008.

Il vous appartient de transmettre ce rapport accompagné de la réponse jointe à l'assemblée délibérante. L'ensemble doit faire l'objet d'une inscription à l'ordre du jour de la plus proche réunion de l'assemblée, être joint à la convocation adressée à chacun de ses membres et donner lieu à débat.

Vous voudrez bien informer le greffe de la chambre de la date à laquelle le rapport d'observations et les réponses jointes seront portés à la connaissance de l'assemblée délibérante.

Après cette date, ce document deviendra communicable et sera mis en ligne sur le site des juridictions financières (www.ccomptes.fr).

Je vous précise qu'en application de l'article R. 241-23 du code des juridictions financières, une copie du rapport d'observations définitives est transmise au préfet et au directeur départemental des finances publiques du département du Var.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Louis VALLERNAUD

Monsieur Hubert Falco
Président de la communauté d'agglomération
Toulon Provence Méditerranée
BP 536
83000 TOULON CEDEX 9

17, rue de Pomègues ▪ 13295 MARSEILLE CEDEX 08 ▪ T +33 4 91 76 72 00 ▪ Télécopie +33 4 91 76 72 72 ▪ crc@crcpaca.ccomptes.fr

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TOULON PROVENCE MEDITERRANEE

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 4 JUILLET 2009

NOMBRE DE MEMBRES 160		
Afférents au Conseil Communautaire	En exercice	Qui ont pris part à la délibération
122	160	153

OBJET DE LA DELIBERATION

N° 09/07/24/129

VERSEMENT TRANSPORT

HARMONISATION DU TAUX DE VERSEMENT TRANSPORT SUR L'ENSEMBLE DU RERIMETRE DE TRANSPORTS URBAINS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION

REGIME ADOPTE POUR LA COMMUNE DE LA CRAU

L'an Deux Mille Neuf et le 4 du mois de JUILLET à 9 H 30.

Le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE régulièrement convoqué, a été assemblé au lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur Hubert FALCO,

VICE PRESIDENTS PRESENTS :

Marc GIRAUD - Jacques POLITI – Christian SIMON - Jean Louis MASSON - Marc VUILLEMOT - Claude MESANGROAS - Ange MUSSO - Robert BENEVENTI - Gilles VINCENT - Yannick CHEVENARD

VICE PRESIDENTS REPRESENTES :

Jean Sébastien VIALATTE par Dominique DUCASSE (s)
Christiane HUMMEL par Maria OMNES (s)

CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES PRESENTS :

Olivier CARLE - Marie Thérèse CHEVALY – Brigitte GENSOLEN - Robert MASSON - Danièle TONELLI - Charles AMIC - Laurent BORIES – Michel DALMAS - Elie DI RUSSO - Isabelle DURAND – Jeannine GOLÉ – Jacques-Michel LOBRY - Isabelle MONFORT - Christine PILON - Geneviève SEVILLA – Marc ALLAMANE – Christian DAMPENON – Jean Pierre EMERIC – Patricia GALIAN – Gérard LAUGIER – Anne Marie METAL – Jean Pierre SIEGWALD - Franck CHOUQUET - Marie France FLEURET – Alain FUMAZ - Philippe GRANAROLO – Christiane REMY - Patricia SARAN - Claude ASTORE - Christian BARLO - Florence CYRULNIK - Marlial LEROY – Annie MARTIN-GHIBAUDO - Rachid MAZIANE – Angélique MAZOYER - Philippe MIGNONI – Malika RIEMER - Guy SANTANGELO - Bernard TROUCHET - Patrick VALLE - Marie VIAZZI - Thierry ALBERTINI - Henri Jean ANTOINE - Isabelle BOURGEOIS – André CHIDIAC - Jacques COUTURE - Pierre Louis GALLI – Ginette MARCHAL - Jean Claude MARIANI -Jacqueline MENARD - Sandrine BOFFA - Jennifer DELI - Frédéric FIORE - Bernard PESERY - Lionel SICARD - Nicole VACCA - Michelle BROCHEN - Thierry JEAN - Richard N'GUYEN VAN NUO - René SIMIAN - Jean Michel HUGUET - Michel OLLAGNIER - Philippe ROY - Michel THUILIER - Richard TOGNETTI - Jean Marie CANO - Gérard HOEHN - Claudine BURGOT - Danièle CAYOL - Alain CLEMENT - Hervé FABRE - Christiane GIORDANO - Béatrice LEMOINE - Sylvie MAHIEU - Joseph MULÉ - Carol XUEREB - Hélène AUDIBERT - Jean Claude AVERSO - Martine BERARD - Jean Claude BONONI - Rémi BOUR - Michel CAMELI - Jean Marie CHARRIEZ - Elodie COMOY - Alain DHO - Caroline DEPALLENS - Guy Di GIORGIO – Brigitte GENETELLI - Marcelle GHERARDI - Colette GLUCK - Jean Pierre GOUALLEC - Martine HENRY - Laurent JEROME - Jean Paul KANNENGIESSER - Stéphane LAGAYE – Guy LE BERRE - Geneviève LEVY - Christine MANAVELLA - Jacqueline MARTIN-LOMBARD - Lorenzo MATEOS - Karima MATHLOUTHI - Valérie MONDONE - Hélène NOIR – Danièle PICCONI - Ghislaine RUVIRA

CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES ABSENTS REPRESENTES :

Edmond BACCI par Michel DALMAS
François CARRASSAN par Jacques POLITI
Jacques DE LUSTRAC par Jacques LOBRY
Michel PELLEGRINO par Charles AMIC
Jean Pierre HASLIN par Franck CHOUQUET
Huguette MORALDI par Marie France FLEURET
Ginette OGNA par Alain FUMAZ
Bernadette ROUX par Philippe GRANAROLO
Catherine SERAFIM par Christiane REMY
Yves GAVORY par Patrick VALLE
Christiane JAMBOU par Bernard TROUCHET
Raphaëlle LEGUEN par Philippe MIGNONI
Arthur PAECHT par F. POUCHKO-LOUAT (s)
Bernard ROUX par Marie Jeanne PUJOL (s)
Roland TMIM par Marie Louise CASSAR (s)
Michel GERODEZ par Thierry JEAN
Monique MACIA par Brigitte CREVET (s)
Dominique RIGHI par Michel THUILLIER

Alain BALLESTER par Gilles VINCENT
Michel MARIN par Gérard HOEHN
Françoise MONTAGNE par Jean Marie CANO
André MERCHEYER par Hervé FABRE
Joël TONELLI par Danièle CAYOL
Sonia BENDHABI par Hélène AUDIBERT
Michel BONNUS par Geneviève LEVY
Pierre Yves BOUTTEFROY par Jean Paul KANNENGIESSER
Robert CAVANNA par Marcelle GHERARDI
Amaury CHARRETON par Yannick CHENEVARD
Florence FEUNTEUN par Ghislaine RUVIRA
Vanessa GERBY-GEBELLIN par Martine BERARD
Emilien LEONI par Brigitte GENETELLI
Christine PAGANI-BEZY par Guy LE BERRE
Serge PUGET par Colette GLUCK
Philippe SANS par Jean Claude AVERSO
Sophie VERDERY-COCHETEL par Jean Guy DI GIORGIO

CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES ABSENTS :

Michel TOURNAN
Robert ALFONSI
Elisabeth BILLET-JAUBERT
Léopold TROUILLAS
Jérôme NAVARRO
Frédéric SEILLIER

ABSENTE EXCUSEE

Maryse GRIGORIAN

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE ENQUETEUR
T.P.M. TOULON

Hôtel de la Communauté d'Agglomération I 20, rue Nicolas Peiresc I BP 536 I 83041 Toulon Cedex 9
Téléphone : 04 94 93 83 00 I Télécopie : 04 94 93 83 83 I e-mail : agglo-toulon@tpmed.org

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

REÇU
10-07-09
PREF 83

Séance Publique du 4 juillet 2009

N° D'ORDRE : 09/07/24/129

OBJET : VERSEMENT TRANSPORT
HARMONISATION DU TAUX DE VERSEMENT TRANSPORT SUR L'ENSEMBLE DU PERIMETRE DE TRANSPORTS URBAINS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
REGIME ADOPTE POUR LA COMMUNE DE LA CRAU

M. Le Président expose :

Mes chers collègues,

Par délibérations n° 2 du 16 janvier 1979 et n° 80099 du 29 septembre 1998, le Syndicat Intercommunal des Transports en Commun de l'Agglomération Toulonnaise (S.I.T.C.A.T.) avait, d'une part, institué sur le Périmètre de Transports Urbains (PTU) composé des 8 communes suivantes : Toulon, La Seyne, La Garde, La Valette, Ollioules, Le Pradet, Saint Mandrier et Le Revest, la taxe de Versement Transport au taux de 1 % et, d'autre part, relevé ce taux à 1,45 % au 1er janvier 1999 puis 1,75 % au 1er janvier 2002 pour contribuer au financement d'une infrastructure de Transports Collectifs en Site Propre.

Par délibération n° 02/06/19/76 du 19 juin 2002, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée avait décidé d'étendre le principe du Versement Transport aux communes de Carqueiranne, Hyères et Six-Fours, membres de la nouvelle Communauté d'Agglomération.

Le taux majoré de 1,45 % puis de 1,75 % a été institué conformément à l'article L 2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales. Cette décision a été prise, suite à la décision de l'Etat de prendre en considération le projet du Transport en Commun en Site Propre de l'Agglomération Toulonnaise par décision ministérielle du 29 décembre 1997. Ce dispositif a été exposé dans la délibération N° 80099 du 29 septembre 1998 susvisée adoptée par les élus du S.I.T.C.A.T.

Par arrêté en date du 19 décembre 2001, le Préfet du Var a porté dissolution du S.I.T.C.A.T. à compter du 31 décembre 2001, et, a concomitamment créé la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée à compter du même jour.

L'article 74 de la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale précise que l'arrêté de création d'une Communauté d'Agglomération vaut établissement d'un Périmètre de Transports Urbains.

Eu égard, d'une part, à la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 susvisée notamment son article 1er, section 4, définissant les compétences exercées de plein droit par une Communauté d'Agglomération qui comprend les transports urbains de voyageurs, et section 5, 8° précisant que le produit du versement destiné aux transports en commun est une recette du budget de la Communauté d'Agglomération et, d'autre part, aux articles L 2333-64 à L 2333-75 du Code Général des Collectivités Territoriales, le Versement Transport au taux de 1,75% a été étendu à l'ensemble du Périmètre de Transports Urbains de la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée, à compter du 1er juillet 2002.

Toutefois, un dispositif transitoire a été institué par l'article 55 de la loi du 27 février 2002 relative à « la démocratie de proximité », et a permis une réduction du taux du Versement Transport applicable pendant 4 ans pour les communes de Hyères, Carqueiranne et Six-Fours concernées par l'extension du Périmètre des Transports Urbains.

Désormais, la commune de La Crau intègre la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée au 1er juillet 2009, à la suite de l'arrêté préfectoral du 1er juillet 2009.

Compte tenu d'une nécessaire concordance et d'une progressivité entre la mise en place des nouveaux services en terme de création de lignes ou d'harmonisation de la tarification, et la date de participation des entreprises et administrations à cette nouvelle taxe transport, il vous est proposé de procéder à l'échelonnement suivant :

2009	2010	2011	2012
0%	1%	1,45%	1,75%

Ces taux seraient applicables au 1er janvier de chaque année, pour les seules entreprises et administrations relevant du territoire de la commune de La Crau.

Après avoir entendu le rapport du Président,

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

VU l'avis favorable de la Commission Transports du 18 juin 2009,

CONSIDÉRANT que la maîtrise des déplacements est une priorité, que la réalisation d'un mode de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et une nécessaire restructuration du réseau d'autobus correspondent aux objectifs de priorité aux transports collectifs définis dans la loi sur l'air du 30 décembre 1996,

CONSIDÉRANT que la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée s'est d'ores et déjà engagée dans les études et travaux de restructuration du nouveau réseau de transport, et du projet du TCSP, et procède à des acquisitions foncières et à la libération d'emprises nécessaires à ce nouveau mode,

CONSIDÉRANT les besoins financiers de la Communauté d'Agglomération actuels et futurs pour la réalisation des investissements correspondants,

CONSIDÉRANT la nécessité de respecter les obligations de l'article L 2333-67 du Code Général des Collectivités Territoriales,

Et après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1

D'ADOPTER l'exposé qui précède.

ARTICLE 2

D'ETENDRE le versement destiné aux transports en commun à la commune de La CRAU.

ARTICLE 3

D'AUTORISER un échelonnement du taux du versement transport pour la commune de La Crau tel que défini dans l'exposé du Président, à savoir :

2009	2010	2011	2012
0%	1%	1,45%	1,75%

ARTICLE 4

DE NOTIFIER la présente décision à tous les organismes de recouvrement des cotisations sociales, qu'ils relèvent du régime général de Sécurité Sociale ou de tout autre régime particulier.

Ainsi fait et délibéré les jours, ou mois et ans que dessus.
Pour extrait certifié conforme au registre.

Fait à TOULON, le 4 juillet 2009

Hubert FALCO

Président de la Communauté d'Agglomération
Toulon Provence Méditerranée
Secrétaire d'Etat à la Défense et aux Anciens Combattants

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION TPM

POUR : 153
CONTRE : 0
ABSTENTION : 0

TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

PROCES-VERBAL

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

DU 12 FEVRIER 2016

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE ENQUETEUR
T.A. TOULON

CONSEIL COMMUNAUTAIRE

DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATIONTOULON PROVENCE MEDITERRANEE

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

DU 12 FEVRIER 2016

Le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération TOULON PROVENCE MEDITERRANEE régulièrement convoqué, a été assemblé au lieu ordinaire de ses séances sous la présidence de Monsieur Hubert FALCO,

CONSEILLERS COMMUNAUTAIRES:

ETAIENT PRESENTS :

M. Thierry ALBERTINI, M. Claude ASTORE, Mme Hélène AUDIBERT, M. Christian BARLO, M. Robert BENEVENTI, Madame Nicole BERNARDINI, Monsieur Frédéric BOCCALETTI, Madame Marie-Christine BOUCHEZ, Mme Isabelle BOURGEOIS, Mme Béatrice BROTONS, M. François CARRASSAN, Madame Fabiola CASAGRANDE, M. Robert CAVANNA, M. Amaury CHARRETON, M. Yannick CHENEVARD, M. Jacques COUTURE, M. Michel DALMAS, Mme Caroline DEPALLENS, Madame Annick DUCARRE, M. Hubert FALCO, Mme Florence FEUNTEUN, Madame Amandine FUMEX, Mme Vanessa GERBY-GEBELLIN, Mme Marcelle GHERARDI, M. Jean-Pierre GIRAN, M. Marc GIRAUD, Monsieur Damien GUTTIEREZ, Mme Christiane HUMMEL, M. Laurent JEROME, Madame Cécile JOURDA, Monsieur Michel LANDOLFINI, Madame Laure LAVALETTE, Mme Geneviève LEVY, Monsieur Mohamed MAHALI, Madame Béatrice MANZANARES, Madame Edwige MARINO, M. Jean-Louis MASSON, M. Anne-Marie METAL, Mme Valérie MONDONE, Monsieur Christophe MORENO, M. Ange MUSSO, M. Jérôme NAVARRO, Mme Christine PAGANI-BEZY, Madame Audrey PASQUALI-CERNY, Madame Reine PEUGEOT, Mme Chantal PORTUESE, Monsieur Guy REBEC, Madame Denise REVERDITO, Madame Anne-Marie RINALDI, M. Francis ROUX, M. Philippe SANS, M. Christian SIMON, M. Hervé STASSINOS, Madame Karine TROPINI, M. Léopold TROUILLAS, M. Jean-Sébastien VIALATTE, M. Gilles VINCENT, M. Marc VUILLEMOT, Monsieur Jean-Yves WAQUET

ABSENTS REPRESENTES (PROCURATION) :

Madame Dominique ANDREOTTI représenté(e) par Mme Geneviève LEVY, Madame Edith AUDIBERT représenté(e) par Mme Chantal PORTUESE, Mme Martine BERARD représenté(e) par Monsieur Michel LANDOLFINI, Madame Véronique BERNARDINI représenté(e) par M. Francis ROUX, Madame Nathalie BICAIS représenté(e) par Madame Audrey PASQUALI-CERNY, M. Michel BONNUS représenté(e) par Mme Marcelle GHERARDI, Monsieur Anthony CIVETTINI représenté(e) par M. Christian BARLO, Monsieur Jean-Pierre COLIN représenté(e) par M. Gilles VINCENT, Monsieur Marc DESGORCES représenté(e) par Monsieur Damien GUTTIEREZ, M. Jean-Guy DI GIORGIO représenté(e) par Mme Hélène AUDIBERT, M. Jean-Pierre EMERIC représenté(e) par M. Anne-Marie METAL, M. Alain FUMAZ représenté(e) par Madame Annick DUCARRE, M. Jean-Pierre HASLIN représenté(e) par Madame Anne-Marie RINALDI, Madame Danièle LE GAC représenté(e) par Monsieur Jean-Yves WAQUET, Mme Raphaëlle LEGUEN représenté(e) par M. Marc VUILLEMOT, Mme Sylvie MAHIEU représenté(e) par Madame Fabiola CASAGRANDE, M. Guy MARGUERITTE représenté(e) par Mme Béatrice BROTONS, Madame Josette MASSI représenté(e) par M. Léopold TROUILLAS, M. Jacques POLITI représenté(e) par Madame Karine TROPINI, Madame Valérie RIALLAND représenté(e) par M. Hervé STASSINOS, Monsieur Yann TAINGUY représenté(e) par M. Philippe SANS, Monsieur Jérémy VIDAL représenté(e) par Monsieur Christophe MORENO

CONSEIL COMMUNAUTAIRE
DU 12 FEVRIER 2016

SOMMAIRE

APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 21 DÉCEMBRE 2015..... 6

RENDU COMPTE DES DECISIONS COMMUNAUTAIRES PRISES DEPUIS LA SEANCE DU 21 DECEMBRE 2015 6

N° 16/02/16 – RÉSULTAT DE L'EXÉCUTION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE POUR LA PÉRIODE 2005-2015 6

N° 16/02/17 – DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE DE LA CA TPM – CONCERTATION PRÉALABLE..... 26

N° 16/02/2 – MISE À JOUR DE L'AUTORISATION DE PROGRAMME RELATIVE À LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'OPÉRATION RECONVERSION DU SITE DE CHALUCET : RÉVISION DE L'ÉCHANCIER 28

N° 16/02/3 – MISE À JOUR DE L'AUTORISATION DE PROGRAMME RELATIVE AUX INVESTISSEMENTS 2015-2018 SUR LES VOIRIES COMMUNAUTAIRES HORS ZAE : RÉVISION DE L'ÉCHÉANCIER28

N° 16/02/4 – PROCÉDURE DE LABELLISATION CIT'ERGIE – LANCEMENT DE LA DÉMARCHE 28

N° 16/02/1 – 15DSP02 – DÉLÉGATION PAR AFFERMAGE DU SERVICE PUBLIC D'ASSAINISSEMENT COLLECTIF DE TRAITEMENT DES EAUX USÉES À LA STATION D'ÉPURATION DU CAP SICIÉ DITE « AMPHITRIA » 30

N° 16/02/5 – LANCEMENT DE LA PROCÉDURE D'ÉLABORATION DU TROISIÈME PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE 30

N° 16/02/6 – CONVENTION D'INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTÉGRÉ – PROGRAMMATION FEDER/FSE PACA 2014-2020 – AUTORISATION DE SIGNATURE 33

N° 16/02/7 – DÉSIGNATION D'UN ÉLU COMMUNAUTAIRE AU COMITE DE SELECTION DE L'INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTEGRE (ITI) SUR LE PROGRAMME OPERATIONNEL FEDER/FSE PACA 2014/2020 33

N° 12/02/8- DESIGNATION DES REPRESENTANTS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA COMUE – UNIVERSITE CÔTE D'AZUR – ABROGATION DE LA DÉLIBÉRATION N° 15.06.87 DU 18 JUIN 2015 34

N° 16/02/9 – DESIGNATION D'UN REPRESENTANT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION AU SEIN DE LA COMMISSION CONSULTATIVE PARITAIRE POUR LA TRANSITION ENERGETIQUE SYMIELEC VAR 34

N° 16/02/10- DESIGNATION D'UN REPRESENTANT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION EN TANT QUE MEMBRE DE DROIT DU CONSEIL D'ADMNISTRATION DE L'ASSOCIATION « UNION CHATEAUVALLON-LIBERTE »..... 35

N° 16/02/11 – DESIGNATION D'UN REPRÉSENTANT DE TPM AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'INSTITUT DE L'ADMINISTRATION DES ENTREPRISES – UNIVERSITE DE TOULON 35

N° 16/02/12 – DESIGNATION D'UN NOUVEAU MEMBRE DE LA COMMISSION CULTURE..... 35

N° 16/02/13 – NOUVEAU REGIME INDEMNITAIRE DES ADMINISTRATEURS TENANT COMPTE DES FONCTIONS, DES SUJETIONS, DE L'EXPERTISE ET DE L'ENGAGEMENT PROFESSIONNEL 36

N° 16/02/14 – ADOPTION DU REGLEMENT INTERIEUR HYGIENE, SECURITÉ ET CONDITIONS DE TRAVAIL 36

N° 16/02/15 – AUTORISATION DE SIGNATURE DE LA CONVENTION MULTIPARTENARIALE RELATIVE À LA CONCEPTION, LA GESTION, LA MAINTENANCE ET LA PROMOTION DU SITE INTERNET DE COVOITURAGE DU VAR 37

N° 16/02/18 – APPROBATION DES HORAIRES ET DE LA TARIFICATION DE LA DESSERTE DES ILES D'OR POUR L'ANNÉE 2016 37

N° 16/02/19 – ACCESSIBILITE – ATTRIBUTION D'UN FONDS DE CONCOURS PAR TPM AUX COMMUNES POUR LES TRAVAUX DE MISE EN ACCESSIBILITÉ D'ARRÊTS DE BUS DU RESEAU MISTRAL – EXERCICE 2016 37

(La séance est ouverte à 9 h 10, par Monsieur Hubert FALCO, Président de la Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, Ancien Ministre)

M. LE PRESIDENT.- Je déclare ouverte notre séance du Conseil communautaire. Avant de demander à notre benjamine de procéder à l'appel, je vous demande de bien vouloir accueillir Monsieur Guy Rebec qui, selon le Code électoral, remplace de droit Monsieur Robert Alfonsi, en qualité d'élu communautaire.

Je demande à Madame Audrey Pasquali-Cerny de procéder à l'appel.

(Madame Audrey Pasquali-Cerny procède à l'appel nominal)

Mes chers collègues, nous pouvons donc valablement délibérer.

APPROBATION DU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 21 DÉCEMBRE 2015

RENDU COMPTE DES DECISIONS COMMUNAUTAIRES PRISES DEPUIS LA SEANCE DU 21 DECEMBRE 2015

M. LE PRESIDENT.- Je mets aux voix le procès-verbal de la séance du 21 décembre 2015, ainsi que le compte rendu des décisions communautaires. S'il n'y a pas de remarque, je les mets aux voix.

(*Vote à main levée)*

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 81

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

(Adoption à l'unanimité.)

Mes chers collègues, inutile de vous dire que les deux délibérations principales de cette matinée sont des délibérations sur les transports. Nous allons nous y plonger immédiatement. Je vais demander à Yannick Chenevard de nous faire le rapport de la première délibération sur le Plan de Déplacements Urbains 2005-2015.

N° 16/02/16 – RÉSULTAT DE L'EXÉCUTION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE POUR LA PÉRIODE 2005-2015

M. CHENEVARD.- Monsieur le Président, mes chers collègues, nous terminons les 10 années d'exécution du Plan de Déplacements Urbains 2005-2015 et, évidemment, nous

commençons à travailler sur le futur Plan de Déplacements Urbains qui ira jusqu'en 2025. Avant de parler du futur, il convient de vérifier et de s'arrêter sur l'exécution de ce Plan de Déplacements Urbains pour savoir si nous avons atteint les objectifs que le Conseil communautaire de Toulon Provence Méditerranée avait fixés.

Entre 2005 et 2015, 120 actions avaient été fixées dans l'exécution de ce Plan de Déplacements Urbains. Vous le savez, un PDU n'est pas uniquement un document et un outil porté par la Communauté d'agglomération, mais c'est aussi un ensemble d'objectifs qui sont portés par l'Etat, la Région, le Département et la Communauté d'agglomération. 120 actions avaient été fixées, 82 % de ces actions ont été atteintes. C'est donc, quand on regarde la moyenne d'exécution des PDU en France, un résultat extrêmement positif qui démontre l'engagement de tous les partenaires dans l'exécution des PDU.

Quelques éléments chiffrés :

- La fréquentation sur le réseau de transport urbain a progressé de plus de 60 % en 10 ans. Elle est aujourd'hui de 30 millions de voyageurs. 90 % de la population de TPM est désormais à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus du réseau de Toulon Provence Méditerranée. Le TER est aujourd'hui en desserte à 30 minutes, et nous travaillons avec la Région et Toulon Provence Méditerranée pour en accélérer encore les temps de desserte. 90 % d'itinéraires cyclables supplémentaires sur les 10 années : il existe aujourd'hui 247 kilomètres de pistes et de bandes cyclables dans Toulon Provence Méditerranée. Nous avons aussi lancé une opération d'aide à l'achat des vélos à assistance électrique : 650 dossiers ont été traités l'année dernière. 100 % du matériel roulant est accessible. Et 30 % des points d'arrêt sont aujourd'hui accessibles. C'est quasiment le double de la moyenne nationale puisque la moyenne en France est de 18 %. C'est la parfaite démonstration des efforts importants réalisés par les communes, par Toulon Provence Méditerranée pour faire en sorte que ces objectifs ambitieux soient atteints, voire dépassés.

En matière de voirie et de stationnement, le deuxième tube a été livré. Le Schéma directeur des parcs-relais a vu déjà plus de 4 000 places réalisées - nous nous sommes fixé un objectif de 5 600 places - avec notamment des places de covoiturage puisqu'il y a deux parcs de covoiturage en supplément. Et, un point important, dans une période où l'on a tendance à observer le retour des accidents en matière de voirie, l'accidentologie dans Toulon Provence Méditerranée, en matière de circulation automobile, a baissé de 36 % depuis 2009.

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, qui souhaite s'exprimer ? Monsieur Waquet, vous avez la parole.

M. WAQUET.- Merci, Monsieur le Président.

Monsieur le Président, dans le rapport que vous nous présentez, il y a, me semble-t-il, deux aspects. Vous nous proposez donc d'adopter le bilan du Plan de Déplacements Urbains 2005-2015, et vous indiquez également un certain nombre de pistes et d'orientations pour l'élaboration d'un nouveau PDU.

Concernant le bilan du PDU qui s'est terminé en 2015, je ferai d'abord une remarque préalable. A ma connaissance, il n'a pas fait l'objet d'une évaluation à mi-parcours, comme la loi le prévoit. Par ailleurs, il est assez étonnant que l'on n'évoque pas, dans ce bilan, l'objectif principal de ce PDU qui était de mettre en service une première ligne de tramway.

La présente évaluation a été conduite de manière générale en fonction des cinq priorités de principes fixées au départ.

La première de ces priorités, et la plus importante, était de parvenir à un réseau de transport en commun - je cite - *efficace et attractif.* En l'espèce, il s'agissait alors du tramway. Vous nous dressez à la place un tableau relativement avantageux de la situation actuelle du réseau Mistral à base de bus. Certes, nous le reconnaissons, il y a des bons points, tels que le succès des navettes maritimes, la création de la ligne U, l'augmentation relative du nombre de voyageurs sur l'ensemble du réseau. Une partie de ces résultats est d'ailleurs imputable aux travaux et aménagements prévus pour la réalisation du TCSP qui, lui, bien sûr, n'a pas progressé.

Nous notons également en positif les efforts pour développer un réseau ferré métropolitain, en particulier l'amélioration des gares, le développement des parkings-relais et le pôle d'échange multimodal de Toulon. Mais, globalement, il s'avère que le coût d'exploitation de l'actuel réseau Mistral est important, avec une contribution financière de l'Agglomération de la DSP de 53 M€ ; ceci pour 30 millions de passagers transportés. Il nous paraît que le service n'est pas au niveau de son coût et, surtout, il n'est pas à la hauteur d'une Agglomération de 420 000 habitants.

Son efficacité est également, selon nous, plus que discutable si l'on considère certains paramètres significatifs, tels que le nombre de voyages par kilomètre un peu supérieur à deux et son utilisation qui, bien qu'en augmentation, est encore assez faible avec un peu plus de 65 voyages par habitant et par an.

J'en viens à la deuxième partie du rapport qui concerne les objectifs de TPM pour l'élaboration d'un nouveau PDU que vous voulez faire adopter prochainement.

Par rapport au PDU précédent, il faut, selon les termes mêmes du rapport, proposer une offre de transport en commun plus performante et concurrentielle de la voiture. Autrement dit des transports en commun plus efficaces et plus attractifs.

Ce nouveau PDU, toujours selon votre rapport, doit mieux prendre en compte aussi les contraintes environnementales de la loi Grenelle II, respecter les documents d'ordre supérieur, en particulier le SCOT, le Plan de Protection de l'Atmosphère et le Schéma Régional Climat Air Energie. Il doit aussi prendre en compte l'évolution économique de l'Agglomération avec, par exemple, la création à l'est du Technopôle de la Mer, le développement à l'ouest de quartiers commerciaux (Avenue 83, par exemple), avec la nécessité de mettre en service un axe de transport est-ouest de fort débit.

Pour le groupe des élus du Front national, ces éléments plaident plus que jamais en faveur d'un véritable TCSP à haute capacité sur l'axe est-ouest, c'est-à-dire un tramway

sur rail et non un simple BHNS qui sera saturé et insuffisant dès sa mise en service, comme d'ailleurs le préconisait le fameux rapport du CERTU de 2009.

En résumé, compte tenu de ces nombreuses interrogations à propos de ce rapport, que ce soit sur le bilan du dernier PDU qui apparaît discutable, incomplet et pas convaincant, ou que ce soit à propos de l'orientation qu'il préconise pour les choix fondamentaux du prochain, le groupe FN votera contre ce rapport. Je vous remercie.

M. LE PRESIDENT.- Je vais m'exprimer, si vous le permettez, sur un dossier de cette importance car je lis, j'entends : « Falco avance caché, isolé ». Je vais prendre calmement et sereinement le temps de vous expliquer notre position, celle de onze maires légitimement élus sur leur territoire, qui soutiennent bien sûr la position que je vais exprimer aujourd'hui clairement, au moment où nous faisons un bilan sur le passé, mais surtout, où l'on prépare notre avenir. Excusez-nous de mettre en place les projets pour lesquels nous avons été élus démocratiquement.

Je vais vous lire mon projet municipal de 2008. J'écrivais :

Sur le plan des transports, le transport en commun en site propre est un projet majeur pour Toulon et son agglomération. Le projet imaginé par la précédente municipalité aurait eu des conséquences dramatiques pour notre ville. Son ajournement s'est révélé être une attitude réaliste et responsable, évitant à notre ville d'être sinistrée, paralysée par d'importants travaux générateurs de dépenses inconsidérées, totalement inadaptés à la configuration géographique de Toulon et dépassés sur le plan technologique.

Le transport en commun en site propre que nous souhaitons pour Toulon aura une grande mobilité nécessaire à la configuration géographique particulière de notre ville. Il renforcera les liens et les échanges entre les quartiers est-ouest et le centre-ville. Mais, nous aurons aussi de véritables exigences esthétiques et architecturales pour notre ville. 25 % du budget de ce projet est consacré à l'urbanisme.

Connecté à l'ensemble des autres modes de déplacement, il permettra un accès plus facile au centre-ville, réduisant ainsi les véhicules au profit des vélos, bus, bateaux et cheminements piétonniers. Le transport en commun en site propre permettra le déplacement quotidien de 50 000 passagers.

Nous en sommes, au bilan du PDU que vient de nous faire Yannick, à 30 millions de passagers. Vous voyez donc que nous sommes presque sur les objectifs.

De nombreuses acquisitions foncières ont d'ores et déjà été réalisées, ainsi que des travaux préparatoires aux ouvrages nécessaires à la réalisation de la première ligne : élargissement du Pont de Saint-Jean-du-Var, franchissement de l'A57.

Je passe 2008. Nous nous présentons aux suffrages de nos concitoyens. Il y a une campagne effrénée - ce qui est normal, cela s'appelle le débat démocratique acceptable, chacun a une position, on ne partage pas tous la même -, et on m'attaque largement sur le fait que, dans la DUP de 2005, il y avait le mot « tramway » : « Falco change d'avis ». Quand on est arrivé en 2001, ma première des missions a été de traiter un contentieux – il

y en a eu d'autres après -, celui de me débrouiller avec le matériel du tramway qui avait déjà été acheté par la municipalité précédente. On avait déjà acheté le matériel sans faire les travaux, les rails. Je vais y revenir, je vais vous expliquer calmement. Il a fallu se débattre pour dire : je ne comprends pas, qu'est-ce que l'on aurait fait de ce matériel quand on voit l'évolution de la technologie ? C'est autre chose.

2014 : je suis élu avec 60 % de voix au premier tour, malgré une campagne effrénée sur le tramway de nos opposants. Je peux vous assurer que, comme vous, comme nous tous, étant allés sur l'ensemble du terrain de ma ville, dans aucune réunion publique quelqu'un ne m'a parlé du tramway. Je suis élu, avec mon équipe municipale, avec 60 % des voix au premier tour.

2014 : élections municipales. « Falco avance caché ». Ma foi ! Je suis un démocrate, je fais un projet, je le présente à la population et c'est elle qui décide.

2014 : 242 nouveaux bus sur nos 135 lignes. Un effort particulier a été fait sur le renouvellement et l'achat de nouveaux bus plus respectueux de l'environnement. D'ailleurs, nous avons été classés parmi les premiers réseaux bus de France. Un réseau plus silencieux, plus confortable, sécurisé. Ce n'est pas moi qui le dis : la Chambre Régionale des Comptes nous a dit que nos tarifs étaient trop bas. Avec 0,47 €, un étudiant parcourt les douze communes de l'agglomération à la journée. Il peut même aller prendre un bateau-bus. Avec 1 €, quand on achète 10 tickets, le particulier a le même avantage. La Chambre Régionale des Comptes nous a dit que nos tarifs étaient trop bas, parmi les moins chers de France.

Premier réseau de bateaux-bus en France : c'est le transport en commun en site propre maritime transportant près de 2,8 millions de personnes par an. Avec 10 lignes maritimes, ce réseau modèle a reçu récemment une nouvelle station, de nouveaux bateaux bus hybrides toujours plus respectueux de l'environnement. Un transport en commun en site propre adapté aux caractéristiques de Toulon.

Notre programme de 2008 était clair : il était impossible, au risque de sinistrer la ville, d'entreprendre des travaux sur le site propre en centre-ville avant l'ouverture du second tube et de la traversée souterraine de Toulon. 70 000 véhicules en sous-sol et 3 600 poids lourd par jour traversaient la surface, c'est-à-dire deux boulevards : le boulevard de Strasbourg et l'avenue de la République. Vous connaissez notre ville, avec une caractéristique particulière entre mer et Faron. Une ville ne ressemble pas à une autre ville, j'aurais bien aimé avoir 40 avenues ou 12 avenues comme de nombreuses grandes villes. C'est comme cela. Notre ville est belle, mais il faut s'adapter et faire avec.

Les travaux du transport en commun se poursuivent à un rythme soutenu : au Pont du Las, à Saint-Jean-du-Var, à la Bauquière, au Champ de Mars, boulevard Clémenceau, dans le quartier de l'Escaillon. « J'avance masqué ».

Une nouvelle DUP, nous y sommes : j'applique le projet de 2014, il est à la disposition de ceux qui veulent l'avoir. J'applique le projet pour lequel on m'a élu. Une nouvelle DUP en remplacement de la précédente sera proposée sur la base d'un bus à haut niveau de service (BHNS). Procédé qui n'existait pas en 2002, trois fois moins cher que le rail pour

sa réalisation, mais également pour son exploitation (source CERTU). Le rapport du CERTU que tout le monde met en avant, c'est celui de 2009. Je vais y revenir calmement. Eux aussi, ils ont évolué. Il n'y avait pas de BHNS en 2009.

Rapport CERTU : Cette nouvelle DUP fera passer le transport en commun en site propre par la gare de Toulon. Dans le projet précédent, on oubliait la gare. Il est vrai qu'il n'arrive pas beaucoup de passagers, il y en a quand même quelques millions qui passent par la gare de Toulon. Ce dernier ignorait le plus grand pôle d'échange du premier département touristique de France, c'est-à-dire le port. L'ouverture du tunnel permettra aussi la réalisation de travaux de requalification sur les grands boulevards pour le transport en commun en site propre. La situation de Toulon, enserrée entre la mer et la montagne, exigeait en effet ce phasage, afin d'éviter une totale paralysie de la ville. Et je cite les villes qui, comme nous, sont passées d'un projet de transport en commun en site propre, qui était peut-être le tramway, au BHNS (Strasbourg, Metz, Pau et 35 autres villes).

Mes chers collègues, cela, c'est pour le projet. Je n'ai pas l'impression d'avancer masqué. Que je sache, 2014, ce n'est pas vieux. Là aussi, d'autres ont développé le tramway m'attaquant sur ma position. Mais, nous sommes en république et en démocratie, les citoyens ont voté. Nous avons été élus au premier tour avec 60 % des voix. Et, là aussi, dans une campagne démocratique où tous les points de vue ont été développés. Je n'ai pas eu, avec tous mes collègues, pendant la durée de la campagne, sur l'ensemble des quartiers que nous avons visités, de question sur le tramway. Mais, enfin !

Deuxièmement, on est isolé. Je vais passer la parole aux onze maires sur douze qui sont là. Je vais respecter le douzième, il pourra s'exprimer également parce qu'il a toujours eu une position réaliste sur ces projets. Il a défendu fort justement sa ville. Mais, que je sache, ma position est partagée - d'ailleurs, ils me reprendront si ce n'était pas le cas - par les onze maires de Toulon Provence Méditerranée qui ont, chacun dans leur commune, développé, dans leur projet municipal, le même projet que le Président de Toulon Provence Méditerranée.

Le rapport de la Cour des Comptes : nous allons prendre le temps, au moins les choses auront été dites. Une fois de plus, remarquez, parce que depuis que nous les disons... Il a été publié le 11 février 2015 ; il est à votre disposition. Que dit la Cour des Comptes ?

Nous assumons totalement notre position. Nous ne voulons pas de tramway. Je vais même vous dire qu'il y a, parmi les maires qui sont là, des maires qui ont développé une autre position : dans les temps actuels, à l'heure où nos finances sont ce qu'elles sont, à l'heure où les baisses drastiques des dotations d'Etat nous mettent face à de graves problèmes financiers si l'on n'y prend pas garde, à l'heure où cette magnifique machine qu'est Toulon Provence Méditerranée est le premier donneur d'ordre public du département aujourd'hui (150 M€ d'investissement dégagés sur le dernier budget) - je pourrais vous les citer, vous les connaissez : investissements universitaires, sportifs, culturels - vous allez, Monsieur le Président, si l'on emprunte aujourd'hui 150 M€ ou 200 M€, mettre à mal cette capacité d'investissement. Nous, nous sommes pour le transport en commun en site propre, mais pour y faire passer des bus, comme d'autres maires dans d'autres villes. Moi, je suis pour mon projet : le BHNS.

Je lis le rapport de la Cour des Comptes 2015 :

Des modes mieux adaptés : il y a une évolution dans la vie. Quand je change ma voiture, je ne prends plus le modèle 2008, je prends le modèle 2015. La technicité a évolué.

La politique de l'offre, c'est fini. On admet aujourd'hui la nécessité de lier le choix du mode de transport à la demande, assure la Cour des Comptes et de regarder les coûts d'investissement de plus près. D'où la montée en puissance du BHNS et même, chers collègues, du bus classique, au détriment des modes lourds qui avaient connu une seconde jeunesse dans les années 80 et 90. La Cour cite à dessein les projets de tramway abandonnés ou réduits ces derniers temps (Amiens, Avignon, Bordeaux, Caen). Désormais, rien ne sert de lancer de belles et lourdes infrastructures pour séduire l'usager. Il faut adapter son offre au plus près de ses besoins quantitativement et qualitativement.

Je reviens à notre projet. Est-ce qu'il aurait été, mes chers collègues, raisonnable, quand on connaît la configuration particulière de la ville de Toulon, traversée par deux avenues (le boulevard de Strasbourg et l'avenue de la République) ? Vous vivez comme moi les évènements. Nous avons inauguré le deuxième tube de la traversée souterraine de Toulon en 2014. Ce n'est pas vieux. « Falco perd du temps ». Je n'ai pas perdu de temps. J'ai toujours dit que, avant l'inauguration du deuxième tube, il était impossible de procéder à des travaux lourds pour le site propre sur le boulevard de Strasbourg, au risque de sinistrer totalement notre ville. Je vais même dire de sinistrer totalement notre territoire qui est en plein développement. Le territoire qui, depuis 3 ans, crée le plus d'activité sur l'ensemble de nos 70 ZAE, reliées les unes aux autres par le fait que pour aller de l'est à l'ouest, il faut passer par le boulevard de Strasbourg ou l'avenue la République. Est-ce de ma faute si, dans les années 60, on a fait jeter deux autoroutes dans le cœur de ville de Toulon ?

Mes chers collègues, quand il y a un accident dans un des tubes - les deux tubes qui engloutissent 70 000 véhicules légers par jour, 3 600 poids lourds par jour qui passaient en surface -, et que l'on ferme un tube, la ville est totalement paralysée. Je dirais même - soyons honnêtes - que les embouteillages partent de la Farlède et vont jusqu'à la sortie de La Seyne et, au-delà, à Ollioules. La ville est totalement paralysée.

Mettre le rail est une idée comme une autre, je ne critique pas ceux qui la développent. Moi, j'ai une autre option, une autre idée pour l'intérêt général de ma ville. C'est faire des travaux lourds. Vous avez vu ce qui s'est passé à Marseille, à Nice, dans les endroits où ils n'avaient pas une ou deux avenues, mais dix avenues. Mon collègue à Nice, il n'a pas fait passer le tramway sur la promenade des Anglais. Il avait plusieurs solutions, plusieurs avenues. Nous, nous en avions deux. Si j'avais fermé le boulevard de Strasbourg pendant deux ans, nous ne serions pas là aujourd'hui, ni pour parler de Toulon Provence Méditerranée, ni pour parler d'économie, ni pour parler de social, ni pour parler de culture. Je ne serais plus là, mes chers collègues. Vous auriez eu ce que vous cherchez : on n'aurait plus parlé de Falco. Si Falco avait été pour le tramway, ils seraient pour le bus. Elle est là la vraie question de certains. Soyons sérieux ! Nous allons prendre le temps. *« Il avance masqué ».*

Je prends un article du Monde - en principe, on ne remet pas en question ce que pense le Monde : *« Le tram en bout de course »*. Je lis : « Metz, Chambéry ou Belfort qui ont renoncé au tramway, assument leur choix. Metz Métropole présente fièrement son projet Mettis, un super-bus qui desservira le centre-ville toutes les 4 minutes aux heures de pointe. Le design du bus, les voies spéciales et même le remodelage urbain aux alentours des deux lignes, évoquent le tramway, mais il s'agit bien d'un bus. A Belfort, le chevènementiste Christian Proust, président du syndicat des transports, a décidé de partir en croisade contre le tramway : mieux vaut multiplier les offres bus, vélo, voiture en auto-partage, c'est moins cher et plus efficace, affirme-t-il. Plus efficace sans doute, mais socialement et politiquement moins glamour ».

Vie des rails, qui s'appuie sur un dossier CERTU (pas le même que celui de 2009) : *« BHNS : quand le bus se fait tram »*. Même en l'absence de label, le bus à haut niveau de service a conquis des agglomérations désireuses d'un transport alternatif ou complémentaire du tram. Et mieux que la classique ligne de bus, le BHNS revient aussi moins cher à mettre en œuvre qu'une lourde infrastructure de tram. Il se montre particulièrement adapté pour satisfaire les besoins intermédiaires de transport urbain. Après une poignée de villes pionnières, une trentaine d'agglomérations sont en passe de prendre le méga-bus ». C'est un avis de Sébastien Rebuel du CERTU qui commente les raisons de cet engouement pour cette nouvelle mobilité. Et je pourrais continuer ainsi.

Par exemple : un maire qui n'a pas les mêmes problèmes que le maire de Toulon parce qu'il a une grande ville, avec une grande surface, le maire de Bordeaux. Il a fait un tram, et que dit-il aujourd'hui ? « A Metz, Alain Juppé vient puiser des idées pour sa ville. Juppé a affirmé vouloir transporter l'idée de ce bus à haut niveau de service sur route et sans rail. Il est globalement moins cher à construire qu'un tramway classique. Après le tramway, il décide aujourd'hui de développer son offre de transport avec le busway ». Là, entre autres, il s'est inspiré du Mettis à Metz. Je pourrais aller encore au-delà des déclarations des uns et des autres.

Au moment où de nombreux projets se développent, il convient, en effet, de considérer le BHNS comme un véritable mode de transport intégré à son tissu urbain. Et j'en passe.

Notre position est isolée ? Je me rends compte, qu'aujourd'hui, beaucoup reviennent à la position que nous avons prise en 2008, en 2009. On me dit toujours : oui, mais alors, en 2005... Eh bien ! Oui ! La DUP qui avait été préparée en 2005, je n'y ai pas porté l'attention qu'elle méritait parce que, à cette époque, j'avais d'autres problèmes à régler pour la ville de Toulon, croyez-moi. Nous avions tous la tête dans le guidon et les mains dans le cambouis. Un de mes adjoints, peut-être plus favorable au tramway que d'autres, avait décidé de mentionner le mot « tramway » sur la DUP. J'assume. Mais, est-ce que l'on doit, en 2015, poursuivre les idées que l'on pouvait avoir en 2005 ? La technologie a évolué, mes chers collègues. Nous sommes droits dans nos bottes. Je n'ai pas été élu pour mettre en place le projet de mes opposants, j'ai été élu pour mettre en place le projet de ma majorité. Et nous avons été élus, les maires présents ici, pour accompagner ce projet à l'intérieur de Toulon Provence Méditerranée.

Maintenant, on dit : c'est lamentable, c'est catastrophique, et on attaque, on fait des procédures. *« Falco s'est servi du Versement Transport (VT) pour financer les budgets de*

l'Agglomération. Il va falloir qu'il rembourse aux entreprises ». Chers collègues, vous savez ce que je pense des contrôles de la Chambre Régionale des Comptes, il faut en prendre et en laisser. Ils disent ce qu'ils ont envie de dire, ils écrivent ce qu'ils ont envie d'écrire, c'est leur droit, c'est le lot que nous avons tous avec nos collectivités. Nous y passons tous régulièrement. La Chambre Régionale des Comptes est venu contrôler Toulon Provence Méditerranée. Vous avez lu le rapport, il est sorti. Ils ont dû en recevoir des courriers, des dénonciations, des lettres. Le contrôle de la Chambre Régionale des Comptes a été plus particulièrement axé sur la partie « transport » de Toulon Provence Méditerranée. Tant mieux ! Au moins les choses sont claires.

Que dit ce rapport ?

La Chambre Régionale des Comptes explique ce qu'est le VT Transport. Elle nous dit que l'on aurait pu, avec TPM, mettre en place un VT Transport plus important que 1,75. On aurait pu aller à 2. Dans ces temps difficiles, pour ne pas alourdir les charges des entreprises, nous l'avons laissé à 1,75. Il dit clairement : *« Le versement du VT Transport pour TPM est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et des autres services de transport public, lesquels sans être affectés entièrement à l'intérieur du périmètre des transports urbains concourent à la desserte de l'agglomération dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains. Toutefois, TPM n'a pas fait le choix de faire évoluer ce taux jusqu'à la limite théorique de 2 ».* Nous assumons, c'est notre choix. Encore une fois, c'est la majorité qui décide en démocratie. C'est comme cela dans les 36 000 communes de France. *« Conserver ces taux à ce niveau permet à la Communauté d'agglomération d'anticiper sur le coût prévisionnel des investissements à réaliser. Affecté intégralement au financement du réseau de transport urbain, le produit du versement transport a représenté pour TPM des ressources d'un montant global d'environ 277 M€ de 2008 à 2013. »*

Si nous nous étions comportés différemment, croyez-moi, aujourd'hui, je ne serais pas là. Je vais même vous dire que nous n'avons pas utilisé tout le VT Transport. Mais, nous avons investi 145 M€ sur les 152 ou 153 M€ que nous a rapporté le VT Transport. L'ensemble du VT Transport a servi aux investissements de transport. La loi ne dit pas que le VT Transport doit être dépensé dans la même année. Quand on va faire, après que la nouvelle DUP sera votée, les investissements lourds qui vont nous permettre d'aller de La Garde à La Seyne, de Clémenceau au boulevard de Strasbourg, d'aller sur le Pont du Las et sur La Seyne, on va se servir du VT Transport. Et même, grâce au VT Transport, les investissements lourds de Bir Hakeim à la sortie de Toulon, en traversant le boulevard de Strasbourg, seront faits sans aucun emprunt parce que, aujourd'hui, emprunter c'est mettre à mal les capacités d'investissement de notre collectivité.

Voilà la raison pour laquelle nous avons décidé ensemble de proposer à nos populations le mode de transport qui vous est proposé sur la nouvelle DUP. Nous assumons totalement le bilan. Nous n'avons rien fait ! Qu'est-ce qu'on ne lit pas sur les transports. Le budget Transport, mes chers collègues, est le premier budget de l'Agglomération : 120 M€ par an. Le réseau Mistral est un des premiers réseaux de France aujourd'hui. Yannick vous a parlé de ses capacités, de son développement, de l'achat de nouveaux bus, des parkings-relais, de tout ce qui a été fait.

Mes chers collègues, on ne fera pas le tramway. Vous pouvez continuer à dire ce que vous avez à dire, c'est votre droit. Je n'ai pas été élu pour mettre en place le projet d'une association. J'ai été élu pour mettre en place le projet approuvé par ma population. Voilà la raison, mes chers collègues. Nous n'avançons pas seuls, nous n'avançons pas masqués. Je vous propose une DUP. Je l'ai proposée dans mon projet 2014, c'est ce que nous allons voter parce que nous allons la voter, nous allons avancer et continuer d'avancer. Si certains se complaisent dans des procédures... On a dit : Le Tribunal administratif a pénalisé la précédente DUP. C'est faux. On nous a fait une procédure parce que le dépôt de bus que l'on projetait à Sainte-Musse s'appuyait sur la DUP de 2005 sur laquelle il y avait un tramway. On aurait pu faire appel. Non ! Nous ne sommes pas là pour user de l'argent des contribuables. Nous avons retiré le projet. Nous ferons le dépôt de bus quand la nouvelle DUP sera votée ; c'est la raison pour laquelle on vote une nouvelle DUP. Nous avançons clairement. Ce n'est pas la DUP qui a été pénalisée par le Tribunal administratif, mes chers collègues. Voilà la vérité. Je suis content de pouvoir vous la dire. Il semblait que l'on faisait des choses en dessous. Non ! Il n'y aura pas de tramway à Toulon. Il n'y aura pas de tramway sur le territoire de Toulon Provence Méditerranée parce que c'est la volonté des élus qui ont été élus. Si, en 2020 ou après, les majorités changent, vous changerez d'avis. Nous, nous ne changeons pas d'avis. Il est basé sur la raison, sur des considérations techniques, sur des considérations réalistes. Je dis toujours la même chose depuis 2008. La configuration m'empêchait. On n'a pas perdu de temps. Il aurait été complètement suicidaire d'ouvrir le boulevard de Strasbourg avant l'inauguration du deuxième tube de la traversée souterraine de Toulon. Même aujourd'hui cela ne marche pas bien. Pourquoi nous battons-nous depuis 2 ans ? Pourquoi nous sommes-nous battus pour que Escota récupère la gestion du deuxième tube, pour mettre en place la 2 x 3 voies qui ira, dans moins d'un an, jusqu'au Tombadou, et qui pourra éliminer ces feux abominables qui empêchent l'accès sur l'autoroute à la sortie de nos tubes ? Vous voudriez que l'on ait mis des grosses pelles sur le boulevard de Strasbourg pour faire des gros trous ? Nous aurions tué l'ensemble de l'économie de notre territoire.

Voilà la raison pour laquelle, avec mes collègues maires, nous allons assumer pleinement nos choix et nous allons voter cette nouvelle DUP. Chacun fera ce qu'il voudra. Vous ferez travailler le Tribunal administratif. Nous sommes dans notre droit. Et puis, nous avons attendu, nous pouvons encore attendre, le réseau bus fonctionne, mais il n'y aura pas de tramway. Il y aura le projet pour lequel nous avons été élus ; c'est clair.

Voilà ce que je voulais vous dire, mes chers collègues, ce matin, sereinement, tranquillement.

M. GIRAN.- Monsieur le Président, je voudrais faire deux ou trois observations. D'abord, sur le coût de la DSP : 50 M€, 30 millions de voyageurs, 1,07 € par voyageur. Cela ne me paraît pas démesurément excessif ; en tout cas relativement cohérent.

Deuxième observation : je suis toujours frappé, dans l'action publique, par ceux qui satisfont aux tables de la loi et par ceux qui tiennent compte du contexte. D'un certain point de vue, je suis d'accord avec le tramway dans 100 ans, avec toutes les difficultés, à un prix particulier, dégagé de tout contexte. On pourrait même imaginer qu'un jour, par hélicoptère, on se déplace de commune à commune et que, donc, on dégage la totalité du sol.

Le mieux est l'ennemi du bien. Il faut, à un moment donné, quand l'on a des responsabilités, agir, tenir compte de l'évolution et faire preuve d'un minimum de pragmatisme.

Troisième observation qui n'est pas neutre : je crois savoir que le projet que vous privilégiez est 3 à 5 fois moins cher que le tramway. Je veux bien que tout le monde soit indifférent aux problèmes financiers, à l'heure actuelle, mais comme l'on ne sent pas, dans les 5, 10, 15, 20 années à venir, une embellie économique démesurée, je crois qu'il faut tenir compte de cette réalité.

Quatrième observation : je sais bien que Keynes dirait « dans le long terme, nous serons tous morts et donc on peut s'y projeter sans difficulté », mais j'aimerais que l'on rappelle que la mise en place est beaucoup plus rapide. Il me semble que le projet de bus à haut niveau de service pourrait être opérationnel, si j'en crois les spécialistes, dans des délais raisonnables, alors que l'autre me paraît être renvoyé à nos enfants, sinon à nos petits-enfants.

Un dernier point qui, pour moi, est essentiel : c'est cohérent avec les décisions des différentes communes et, j'ai envie de dire, notamment avec la commune d'Hyères puisque le projet de tramway n'allait pas à Hyères. Je suis très heureux que les bus à haut niveau de service puissent s'y rendre. Cela permettra à une commune qui n'est pas totalement neutre dans TPM d'être alimentée par le réseau de transport de tout le monde. Donc, je me réjouis de la décision que vous avez prise.

M. LE PRESIDENT.- Sur le coût, puisque l'on cite toujours le CERTU comme une bible, je prends des coûts de CERTU. Coût d'un véhicule BHNS : 300 000 à 900 000 €. Coût du tramway sur rail : entre 1,5 et 3 M€. Coût d'investissement d'une première ligne de transport en commun en site propre : 2 à 10 M€ pour le BHNS, 13 à 22 M€ pour le site propre sur le rail.

Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le CERTU. Quand cela les arrange, on cite le CERTU. J'ai tous ces documents à votre disposition. Je n'ai rien cité d'autres que des documents officiels. Voilà, Jean-Pierre, ce qui illustre ce que, bien sûr, tu souhaites.

Je vais passer la parole Monsieur Rebec qui me l'a demandée et, après, à mes collègues.

M. REBEC.- Merci, Monsieur le Président.

Faire un bilan, une évaluation, c'est comparer le voulu avec le vécu, le souhaité avec le réalisé. Alors, comparons ! Tout d'abord sur la forme et, après, sur fond.

Sur la forme, trois remarques parmi d'autres qui pourraient être faites.

Une révision du PDU à mi-parcours devait être organisée en 2010. Or, depuis 2009, La Crau a intégré la Communauté d'agglomération TPM, mais le PDU n'a alors pas fait l'objet d'une révision. C'est une citation des éléments de contexte et de cadrage, page 3.

Page 7 de ce même document, il est dit : *« Un manque de données et d'éléments pour vérifier la réalisation des objectifs 2015 »*. En effet, les données d'enquête ménages qui

offre une vision fine des déplacements sur l'aire toulonnaise datent de 2008, et ne pourront que difficilement venir confirmer ou infirmer les objectifs fixés pour 2013.

Page 6 : Le tableau, qui s'intitule « Flux de déplacements et part modale dans le périmètre de TPM », oublie juste de reprendre les objectifs visés pour 2015 avec le PDU, objectifs qui sont écrits là noir sur blanc.

Sur le fond, je n'interviendrai que sur les priorités 1 et 3 du PDU 2005-2015.

Priorité n° 1 : Des transports en commun efficaces et attractifs.

Priorité n° 3 : Une qualité de ville retrouvée pour des modes doux.

L'axe prioritaire n° 1 comportait la réalisation d'un réseau de transport en commun maillé autour du tramway. C'est donc le document PDU 2005-2015, page 55. Or, à ce jour, TPM est la seule grande agglomération de plus de 300 000 habitants ne comportant pas de TCSP, ni BHNS, ni tramway.

Le document préconisait l'ambition de passer à 160 000 déplacements en transport en commun par jour, c'est-à-dire doubler la quantité des déplacements en transport en commun pour arriver à 10 % de part modale.

Dans le tableau « Bilan de TPM » proposé aujourd'hui, on constate 84 000 déplacements en 2004 et 83 723 en 2008, soit une stagnation, et même une régression si l'on tient compte de l'augmentation de la population. La part des transports en commun stagne à 6 %, alors que, pour les grandes agglomérations, elle est autour de 12 %. Nous, nous sommes toujours à 6 %, alors que la part modale visée était de 10 %.

Axe prioritaire n° 3 : Les modes doux. Le Plan Vélo devait réaliser un réseau continu de pistes cyclables. Or, cette continuité n'est pas réalisée, en particulier entre l'est et l'ouest de Toulon. Les investissements vélos réalisés ne le sont qu'à 78 % des investissements prévus (voir le bilan de TPM page 29).

Les itinéraires cyclables comportent une faible part de véritables pistes cyclables et des itinéraires conseillés qui n'ont pas de site séparé de la circulation automobile ; ce qui, vous en conviendrez, est très dangereux pour les cyclistes.

La part modale du vélo était de 3 % en 2004. L'objectif était d'atteindre 5 % en 2015. Or, nous constatons que, en 2008, nous avions 1,30 %.

Conclusion : malgré quelques points positifs qui ont été soulignés, entre autres par Monsieur Chenevard, j'en cite quelques-uns : un meilleur accès pour les personnes à mobilité réduite, l'amélioration du réseau maritime, l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique, les parcs-relais, les deux aires de covoiturage, les objectifs sont loin d'être réalisés. TPM est en retard par rapport aux autres grandes agglomérations.

En conséquence, je voterai contre le bilan de PDU présenté ce matin. Le prochain PDU doit se fixer de rejoindre les grandes agglomérations en ayant un réseau de transport en commun articulé autour du tramway car c'est le transport le plus attractif et le plus efficace

en rapidité et en nombre de passagers transportés. Ce qui n'empêche pas d'avoir des lignes de rabattement en BHNS ; ce que font plusieurs villes en France. Et d'avoir un réseau de pistes cyclables en continu, ainsi que des vélos en libre-service.

M. LE PRESIDENT.- Monsieur Rebec, vous êtes cohérent avec le projet que vous avez développé aux dernières municipales à Toulon, qui vous a permis d'obtenir les résultats que vous avez obtenus. Vous ne pouvez pas dire que votre point de vue est largement partagé par la population toulonnaise. Mais, encore une fois, la démocratie, c'est cela : différents projets sont proposés, des points de vue différents et, après, celui qui est élu décide avec son projet. On n'élit pas un homme, on élit un homme et un projet.

Votre intervention ne me surprend pas. Mais, Monsieur Chenevard va vous apporter quand même quelques précisions. Dans l'exagération, on dit des choses qui ne sont pas la réalité. Soyons sérieux ! Basons-nous sur la réalité.

M. CHENEVARD.- Monsieur le Président, mon cher collègue, l'exécution d'un Plan de Déplacements Urbains à hauteur de 82 %, c'est exceptionnel. Je comprends que vous ayez envie de regarder ce qui reste dans un verre qui est quasiment plein pour nous expliquer que, dans ce qu'il reste de ce verre d'espace d'air disponible, il y a des choses qui n'ont pas été réalisées. C'est une lapalissade. 82 % de réalisation sur l'exécution d'un PDU pendant 10 ans, c'est exceptionnel. Je vous invite à regarder la littérature technique spécialisée sur le sujet. Je le répète : c'est exceptionnel.

Vous revenez sur les pistes et bandes cyclables, en ignorant que, désormais, sur le territoire de Toulon Provence Méditerranée, il y a plus de 247 km de pistes et bandes cyclables, que nous avons fait un bond grâce aux communes, aux efforts collectifs exceptionnels réalisés tous ensemble. Mais, naturellement - et là je dois dire que, sur ce chiffre vous avez raison - évaluer notre réseau cyclable à partir de chiffres - je parle de l'enquête ménages - qui sont des chiffres compliqués à extrapoler puisqu'elle date de 2008, sauf que ce n'est pas nous qui la décidons, c'est l'Etat. C'est à partir de données que l'Etat nous fournit que nous pouvons aujourd'hui bâtir le projet du Plan de Déplacements Urbains de demain. Mais, comme vous pouvez bien l'imaginer, nous avons travaillé sur le fond, extrapolé. Le meilleur exemple est : qu'avons-nous constaté, dans les soixante-cinq dernières réunions qui se sont tenues pour la préparation du prochain PDU (comité consultatif, comité technique, comité avec le monde associatif) où chaque point, chaque ligne est abordée ? Notamment lorsque nous avons parlé de l'utilisation du vélo, les associations de cyclistes présentes au dernier comité consultatif ont pris la parole pour dire une chose très simple : le réseau de pistes et bandes cyclables de Toulon Provence Méditerranée fait pâlir nos collègues d'autres associations d'autres agglomérations. C'est une vérité.

Deux chiffres seulement. Nous avons dans TPM deux tronçons qui sont parmi les premiers tronçons usités en France. Un tronçon où 30 000 cyclistes par mois circulent (le tronçon entre Toulon et Le Pradet). Un tronçon où 17 000 cyclistes par mois circulent entre La Seyne-sur-Mer et la porte Malbousquet de la Base navale. Le tronçon 30 000 est aujourd'hui classé le deuxième tronçon le plus fréquenté de France en milieu urbain, après un tronçon qui est à Lille.

Je suis désolé de le dire, mais si ce n'est pas le résultat d'une véritable politique incitative, attractive dans le domaine du deux-roues, je trouve que votre présentation est un peu courte. Certes, il y a 15 ans, vous pouviez, à juste titre, dire qu'il n'y avait pas de politique cyclable dans cette agglomération et à Toulon. Lorsque nous sommes arrivés à Toulon, il y avait 8 kilomètres de pistes cyclables dans cette ville.

Ensuite, vous évoquez des chiffres qui ont servi à l'évaluation du nombre de voyageurs sur le réseau de transport. Vous avez raison de les évoquer parce que, quelque part, ces chiffres faux ont été repris par le GART dans ses cahiers verts, et il nous a assuré qu'il allait rectifier ces chiffres parce que les données dont ils avaient disposé à l'époque n'étaient pas bonnes. Les chiffres de démarrage sont bien réels : il y avait 18 millions de voyageurs sur le réseau de Toulon Provence Méditerranée en 2002, au moment de sa création, il y en a 30 millions aujourd'hui. C'est bien une progression de plus de 60 %.

Pour répondre collectivement à une autre intervention sur le coût du réseau lui-même : soyons sérieux ! Quand vous prenez, là aussi, les revues spécialisées, le réseau de Toulon Provence Méditerranée est classé parmi les 25 plus grands réseaux de France : avec un coût au kilomètre de 5,41 €, nous sommes classés 6ème sur 25. D'ailleurs, la Chambre Régionale des Comptes le dit : Le réseau de Toulon Provence Méditerranée est un des réseaux qui, en dépenses au kilomètre, est un des plus économiques. 5,41 €. C'est dans les cahiers verts du GART.

M. LE PRESIDENT.- Et puis, je m'excuse, on n'avance pas en matière publique avec des revues, mais avec une réalité. La configuration particulière de la ville de Toulon, c'est la nôtre. Je n'avance pas en fonction des revues spécialisées. J'aimerais bien avoir des surfaces, faire des pistes cyclables. Vous le savez bien, nous avons un entonnoir pour traverser la ville. Qui arrivera après nous aura les mêmes problèmes. Vous ne pourrez pas créer des pistes cyclables de 2 km ou de 50 mètres de large. Voilà la réalité.

Mme HUMMEL.- Certains voulant reprendre les choses du passé sans tenir compte des nouvelles technologies qui sont apparues, je voudrais rappeler ce que peut-être peu connaissent ici : le premier tramway qui était prévu sur l'agglomération toulonnaise, il y a déjà bien longtemps, devait passer par le centre ancien de La Valette, c'est-à-dire le centre moyenâgeux. Si l'on était resté sur ces moments-là, ce serait la catastrophe pour la ville de La Valette.

En ce qui concerne les choix que nous avons faits, je les partage entièrement, sauf que j'irais peut-être plus loin que vous, Monsieur le Président. Tout est prévu déjà pour réaliser un transport en commun, mais ce qui n'était pas prévu avant 2013, c'est que les finances deviendraient tellement catastrophiques que nous n'aurions pas de moyens pour payer nos investissements.

Je vais être égoïste, je vais prendre l'exemple de ma commune. Par rapport au budget 2013, pour avoir la même somme, je devrais augmenter les impôts de 13 %, vu les baisses de dotations effrayantes pour les maires.

Je pense que le réseau de bus, tel qu'il est en ce moment, comme il a été dit « réseau de transport en commun efficace et attractif », si on le développe encore un peu, rendra les mêmes services qu'un BHNS.

Monsieur le Président, est-ce que nous avons encore les moyens de faire autant d'investissements pour un transport, le BHNS, qui nous donnera entièrement satisfaction ? Mais, je suis inquiète pour l'avenir des investissements que nous devrons faire dans TPM. Je vous dis, Monsieur le Président, que je soutiendrai éventuellement un choix sur un réseau de bus peut-être un peu plus étoffé, mais qui donne déjà bien satisfaction.

Un petit mot en ce qui concerne les réseaux de pistes cyclables en continu. Il ne sera jamais possible d'avoir un réseau de pistes cyclables en continu à La Valette parce que La Valette est traversée de part en part par l'autoroute et que, pour aller du nord au sud, il n'y a que des bretelles d'autoroute qui sont très dangereuses et difficilement praticables. Nous n'avons pas les moyens financiers de faire une passerelle, qu'elle soit piétonne ou cycliste, sur l'autoroute.

M. VINCENT.- Monsieur le Président, tout à l'heure, vous avez relaté la position commune de onze maires de l'Agglomération contre le tramway, et vous nous avez demandé de donner la position....

M. LE PRESIDENT.- Excuse-moi, Gilles. Débat il y a. Ce n'est pas contre, c'est pour notre projet. Après, chacun développe ce qu'il a envie de développer. Nous, nous sommes pour notre projet. Nous admettons qu'il puisse y avoir des gens contre, mais nous ferons notre projet. Il faut faire attention dans ce débat. Débat, il y a. On ne peut pas dire qu'il n'y a pas débat.

M. VINCENT.- Vous avez demandé la position de chacune des villes, et vous avez prononcé, avec notre collègue de La Valette, le mot « réalité ». Effectivement, en 1992, la décision de faire un tramway a été prise, mais c'était il y a 20 ans.

M. LE PRESIDENT.- Il n'y avait pas TPM.

M. VINCENT.- Mon collègue d'Hyères, tout à l'heure, s'est déclaré aussi satisfait de l'abandon du tramway, d'autant qu'il n'arrivait pas jusqu'à Hyères. Je partage la même opinion sur cet abandon, d'autant que le tramway arrivait jusqu'aux portes de Saint-Mandrier, dans le quartier du Pin Rolland. Mais, nous nous sommes aperçus très vite que, par exemple, un étudiant devant se rendre à l'université en empruntant le tramway devait mettre une heure et demie en passant par Ollioules, par Toulon, La Valette.

Très sincèrement, nous sommes dans une position avantageuse à Saint-Mandrier parce que, en 20 minutes, en prenant la navette maritime, nous sommes en plein centre de Toulon et, en prenant un bus, 20 minutes après on est à l'université.

Monsieur le Président, nous nous réjouissons de l'abandon du tramway car nous estimons que c'est une solution fort coûteuse pour l'Agglomération. Nous réitérons notre demande d'un cabotage autour de la rade qui pourrait être une solution plus moderne, plus écologique et, en tout cas, plus économique pour tous les habitants de la rade. Je

voudrais répondre aux autres élus qui ont fustigé le TCSP en rappelant que, aujourd'hui, il y a 22 bus hybrides qui circulent dans l'agglomération et qu'ils sont un bel exemple de transport en commun en site propre.

M. GIRAUD.- Monsieur le Président, mes chers collègues, je voudrais d'abord prendre la parole en tant qu'ancien maire puisque, aujourd'hui, je ne le suis plus, mais je l'ai été à l'époque où il fallait faire un choix. Ce choix a été très clair. Cela a été, dans un premier temps, un choix solidaire. Vous y avez fait allusion tout à l'heure : je faisais partie des deux ou trois maires qui ne voulaient pas du tout du tramway – à l'époque, on ne parlait pas encore d'autres moyens de locomotion -, mais que j'étais pour un réseau Mistral renforcé. Je vois que, quelques années après, je n'avais pas tout à fait tort.

Je voudrais aussi dire à Jean-Pierre Giran, mon ami, que Carqueiranne n'était pas concernée non plus par le tramway puisque nous n'existons pas sur cette ligne.

Sachez, Président, que le nouveau maire qui m'a succédé est sur la même lignée que le précédent.

Je voudrais aussi répondre à Monsieur Rebec en tant que Président du Conseil départemental, et lui dire que j'ai écouté, depuis ce matin, avec attention, tout ce qui s'est dit sur les déplacements, mais il faut savoir aussi que le Département est très dynamique à ce sujet puisque Varlib, qui prend le reste du territoire, est, comme le réseau Mistral, très attractif : avec 2 €, on peut aller n'importe où dans le département, sauf dans l'Agglomération TPM.

Sur les pistes cyclables, je crois que celles du Département n'ont pas à rougir, loin de là, par rapport à ce qui se passe dans les autres départements puisque, à de rares exceptions près, nous avons un maillage de pistes cyclables qui dessert la totalité du département.

M. VUILLEMOT.- Le douzième, c'est moi ; tout le monde aura compris. Et le douzième est, en effet, dans une logique de cohérence avec la sensibilité qu'il représente et qui s'est présentée aux élections dans diverses communes de notre agglomération, lors des élections municipales, celle de 2008 et celle de 2014.

M. LE PRESIDENT.- Si tu me permets, au stade de ce débat, je vous rappelle, mes chers collègues, que nos amis à Avignon, qui défendaient le tramway, ont été battus par vos amis qui défendaient le transport en bus. Vous voyez bien que, au-delà des élus, les populations sont réalistes en disant : on ne va pas emprunter 300 M€, à Avignon comme à Toulon, pour faire un tramway.

M. VUILLEMOT.- Nous connaissons les résultats des élections de 2008 et de 2014 qui attestent que, sur l'ensemble de notre agglomération, ce ne sont pas ceux de ma sensibilité qui ont été invités par leurs concitoyens à présider aux destinées des différentes communes, La Seyne étant la toute dernière, la seule.

Oui ! En effet La Seyne était favorable, sur le principe, à la réalisation d'une ligne de tramway. Cela date d'il y a longtemps. Elle avait d'ailleurs, grâce au dispositif de la

Politique de la Ville, dans les années 1995 à 2000 à peu près, anticipé en réalisant, pour ce qui concerne le tracé sur son propre territoire de ce tronçon de la ligne, une voie qui peut supporter des rails et des rames de tram, qui est utilisée aujourd'hui par des bus. Elle est utilisée aussi par des gens qui font de la moto ou du quad de façon un peu sauvage, mais elle existe.

M. LE PRESIDENT.- Ce n'est donc pas du gaspillage.

M. VUILLEMOT.- Evidemment, je suis de ceux qui respectent naturellement les choix démocratiques, et je peux toujours rappeler que je suis de ceux qui, avec d'autres, avaient proposé que des équipes porteuses du projet de tramway soient élues. Nous ne sommes pas élus, donc nous faisons avec.

En revanche, il est important que l'on soit en cohérence avec une orientation générale qui est guidée par la réalité géographique territoriale. Celle que vous rappeliez, Monsieur le Président, celle que nous connaissons tous : une configuration très particulière d'une agglomération qui, au moins pour sa partie centrale qui est la partie majeure, celle de la ville-centre, et dans une moindre mesure, mais c'est aussi vrai s'agissant de La Valette et de La Seyne, est coincée entre mer et montagne, et au moins pour ce qui concerne La Seyne, entre mer et collines, George Sand qualifiant ma commune de « la ville de mer aux quarante collines ».

Il est donc nécessaire, au regard de la réalité des enjeux de développement que l'on voit aujourd'hui sur l'ensemble du territoire, avec des pôles qui se développent du point de vue économique, du point de vue social, du point de vue culturel, qui ne sont pas les mêmes aujourd'hui que ce qu'ils étaient dans les années 80 quand a été évoquée la question d'un tramway, dans les années 90 quand on a commencé à y travailler. Cette nécessité est absolue : nous avons besoin d'une dorsale.

Vous le savez, je l'ai dit par réalisme et par pragmatisme, l'important pour moi est bien que cela se réalise. Et je disais : à la limite, peu importe que, dessus, circule un tram qui n'est pas souhaité par votre majorité, ou un bus à haut niveau de service, je disais même un truc qui fonctionne sur coussin d'air, l'important est que l'on ait cette ligne structurante. Nous l'avons bien mesuré aujourd'hui avec l'effort rapide - chapeau à ceux qui l'ont réalisé - pour relier la partie terrestre du Pôle de compétitivité Mer sur la commune d'Ollioules aux Pôles universitaires ; ce qui est une nécessité et un vecteur essentiel autour de ces mobilités, de ce développement qui passe aussi par la recherche et la haute technologie. C'est essentiel.

Le vœu que je veux formuler aujourd'hui est que ce projet de transport en commun en site propre, qui va faire l'objet de la délibération suivante, puisse se réaliser.

Je rejoins également le point de vue qui a été énoncé par le maire de Saint-Mandrier qui consiste à dire que nous avons la chance de pouvoir avoir une sorte de place publique en partage qu'est la rade, qui doit nous permettre de tirer droit, pour parler simplement, entre les différents territoires à enjeux entre lesquels il est nécessaire d'exercer des mobilités.

Je formule le souhait que les projets - je dis « les » parce qu'il y en avait quatre, de mémoire - de ligne de bateaux-bus ou de ferries-bus envisagés avant que nous soyons confrontés aux difficultés de fonctionnement budgétaires, nous obligeant à étaler dans le temps nos investissements, soient travaillés parallèlement à la ligne du TCSP terrestre. Nous sommes bien obligés - et j'en suis ravi - de constater qu'elles correspondaient à un véritable besoin si l'on regarde l'évolution de leur fréquentation. D'autant que, comme les bus à énergie hybride, nos nouveaux bateaux-bus, de surcroît - c'est le hasard des marchés -, ont pu être réalisés par des entreprises de chez nous. Tant mieux, en plus. Mais, là, d'autres pourraient proposer des solutions moins chères ou mieux adaptées. Elles sont, à mon avis, un complément utile.

Pourquoi dis-je tout cela ? Nous sommes dans une démarche de développement économique autour en particulier de notre Technopôle de la Mer dans ses deux sites, celui d'Ollioules et celui de La Seyne, mais également avec la volonté de l'Etat, de la Défense nationale de conforter le port militaire de Toulon dans ses fonctionnalités. On se rend bien compte, par les temps qui courent, au regard de la géopolitique du moment, combien son importance est absolue.

Lorsque l'on doit croiser aussi avec les objectifs que nous avons assignés à notre Programme Local de l'Habitat pour répondre aux besoins de logements de tous niveaux de nos concitoyens sur l'ensemble des territoires de notre communauté d'agglomération, et je dirais même de notre aire urbaine.

Tout cela nous oblige - raison de plus - à développer encore et encore, dans une logique de développement durable et soutenable, toutes les possibilités de transport collectif. Faute de quoi, non seulement le système routier va être de nouveau engorgé, mais sans les efforts qui doivent impérativement être conduits au regard des orientations découlant de la COP 21, avec nos difficultés notamment en termes de qualité de l'air, nous allons rater le train de cette avancée écologique.

Je plaide vraiment pour que nous puissions mettre en œuvre un TCSP terrestre et unTCSP maritime, de nouveau développés, avec un phasage probablement à réétudier au regard de nos réalités de possibilités de financement.

Je voudrais également indiquer que nous devons croiser tout cela dans une logique intermodale. Il est à souhaiter - je sais bien que, dans certaines communes et à Hyères, cela n'a pas été rigolo tous les jours avec le franchissement de la voie ferrée par rapport à la voie routière – et probablement à pousser pour que le RER, ce TER autour de chez nous, de Hyères à Bandol, La Ciotat, etc. puisse continuer son développement, son cadencement plus intéressant et qu'il puisse croiser avec l'ensemble des différents points d'arrêt qui sont sur le territoire de notre agglomération, avec les éléments majeurs du transport collectif, en particulier du TCSP terrestre, pour une bonne partie des stations qui existent ou de celles qui sont prévues.

Il faut aussi que nous puissions être actifs, volontaires pour pouvoir avancer en termes d'incitation aux modalités vers une unité de ticket de bus, de BHNS, de train, de bateau, de car de Varlib sur notre territoire, ainsi que cela a pu se faire. Je crois savoir que la Région ne va pas remettre en question sa volonté politique avec son changement

d'organisation politique dans ce domaine-là. Il faut que l'on arrive à cette intermodalité facilitée par la tarification unique avec les différentes autorités organisatrices de transport.

Voilà les vœux que je voulais émettre, tout en rappelant que je suis le douzième et donc que je continue à dire que le tramway était la bonne solution.

M. LE PRESIDENT.- Merci, Marc, pour le réalisme de ton intervention et tes conclusions que nous respectons. D'ailleurs, dans la délibération suivante, tu le constateras, les intérêts de la ville de La Seyne sont pris en compte. Le débat public est fait pour cela, dans la mesure où l'on pourra amender le positionnement de l'agglomération en fonction des vœux des maires qui sont tous là, nous le ferons, en fonction de nos moyens.

Une précision que je ne vous avais pas donnée - je préfère la donner, avec les procéduriers aujourd'hui, il vaut mieux être clair. La conclusion de la Chambre Régionale des Comptes sur le VT Transport est celle-là : « Comme l'atteste également le graphique ci-après produit par la collectivité, l'utilisation par la Communauté d'agglomération TPM du Versement Transport est conforme aux textes ». La Chambre produit un graphique en indiquant que les dépenses du transport en commun en site propre se sont élevées à 185 648 000 € et que les recettes du VT se sont élevées à 186 474 000 €.

Je veux bien, si cela peut faire plaisir à quelques-uns de continuer à dire que le VT Transport est mal utilisé, qu'ils continuent à le dire, nous, nous avançons. Nous avançons en tenant compte de la réalité exprimée par le maire de La Valette, de la réalité financière et des besoins des douze communes de l'Agglomération sur un projet multimodal. Vous avez tous souligné les efforts que nous avons faits en matière maritime, les efforts qu'il nous reste à faire. La Maison de la Mobilité, qui va être construite, va pouvoir centraliser tous ces besoins que vous venez d'exprimer. Nous avançons d'une manière réaliste puisque, vous le savez, notre Agglomération n'est pas surendettée comme le sont certaines communautés d'agglomération en France.

Oui, Monsieur le Maire de La Crau, après nous passerons au vote. Oui, Monsieur le Maire d'Ollioules, bien sûr. Débat il doit y avoir, débat il y a eu. On ne pourra pas dire que l'on n'a pas débattu, ce matin, des transports.

M. SIMON.- Monsieur le Président, la commune de La Crau n'avait pas participé à la première DUP puisque nous n'étions pas dans Toulon Provence Méditerranée. Mais, pour répondre à Monsieur Rebec, il faut savoir que, lorsque la commune de La Crau a fait le choix de venir à TPM, le transport a pesé fortement dans ce choix. Je tiens à rappeler qu'un étudiant la ville de La Crau payait 5,20 € le ticket aller et 5,20 € le ticket retour pour aller à l'université de La Garde.

M. LE PRESIDENT.- Merci le réseau Mistral !

M. SIMON.- Le réseau Mistral a fortement pesé dans ce choix puisque, en plus, depuis que la commune de La Crau est rentrée, on a renforcé le nombre de dessertes. Et, encore plus, une desserte interne a été créée : la ligne 49 qui part de Maraval, à la limite de Solliès-Pont, et qui va jusqu'à la ville de Carqueiranne, avec des correspondances qui peuvent avoir lieu sur le RD 98 ou à la diligence.

Nous sommes très satisfaits du réseau Mistral. Qu'il y ait une amélioration sur une dorsale, je suis tout à fait d'accord. Mais, on a quand même oublié que, dans notre agglomération, nous sommes traversés déjà par des rails et que l'on a un certain nombre de gares déjà existantes dans bon nombre de nos villes. Toulon Provence Méditerranée a fait un effort aussi dans la réhabilitation de la voie ferrée de Hyères à La Pauline puisque nous avons voté 3 M€ pour participer à cette réhabilitation, même si elle nous pose problème, au maire d'Hyères et à moi-même, puisque les aménagements concernant les routiers n'ont pas suivi, mais cela pourra s'arranger dans l'avenir. Et l'on va passer de 14 trains à 42, voire 48 trains ; ce qui est non négligeable.

Concernant le côté financier, je suis tout fait d'accord avec Madame le sénateur-maire de La Valette. La commune de La Crau est comme les autres communes : nous avons investi, dans le précédent mandat, près de 14 M€ par an. Pour ne pas augmenter les impôts, notre investissement annuel sera de 7 M€. Nous avons aussi à revoir nos copies dans les plans de financement et d'investissement.

M. BENEVENTI.- Monsieur le Président, chers collègues, je fais partie des 11/12e. Je voulais juste l'exprimer, et rappeler que, avant TPM, il y avait un syndicat intercommunal, qui s'appelait le SITCAT, qui gérait cette question. J'ai été élu entre deux périodes électorales, en 1998, et mon premier souci a été de voir cette attitude presque sectaire absolument pour le tramway. Lorsque l'Agglomération est arrivée et lorsque, Président, vous avez exprimé cette position de sagesse vis-à-vis du tramway, cela m'a beaucoup soulagé parce que je me suis dit : là, nous allons pouvoir débattre à nouveau et non pas continuer à avancer avec des œillères.

La décision qui a été prise est une décision de bon sens, et je crois que, les uns et les autres, nous devons nous méfier du résultat des études et des grands spécialistes qui démontrent telle et telle choses. J'en veux pour preuve ce qui s'est passé à Ollioules, il y a peu de temps.

Donc, des décisions de bon sens, avec des faits qui se démontrent magistralement : avec l'ouverture du second tube, tout a changé, et de loin, sur la ville de Toulon et pour les communes limitrophes.

Sur Ollioules, il y a eu de très nombreuses réalisations, notamment le tracé du TCSP, initialement prévu pour un tramway, qui devait traverser le giratoire. C'était une hérésie, mais c'était comme cela : on faisait un giratoire et on l'équipait de feux, de manière à permettre au tramway de le traverser. Aujourd'hui, le giratoire est réalisé – nous l'attendions depuis 20 ans -, mais c'était l'Etat qui avait imposé les feux à l'époque à la coopérative, et c'était vraiment des bouchons tous les jours. Aujourd'hui, c'est d'une fluidité absolue et cela fonctionne vraiment très bien ; tous ceux qui l'utilisent peuvent en témoigner.

Le dernier point que je voudrais donner comme prudence que l'on doit avoir dans l'analyse des études qui, souvent, nous mesurent de façon catastrophique les évènements qui devaient se produire : DCNS est arrivé à Ollioules. Les études nous annonçaient 2 kilomètres et demi de queue sur l'autoroute. DCNS s'est installé et les 2 kilomètres et demi de queue sur l'autoroute, nous ne les avons jamais vus, cela fonctionne correctement. Aux

heures de pointe, quand il y a 200 mètres, c'est le bout du monde. Et encore ! Le soir, il y a plus de queue pour les gens qui vont à Carrefour que, le matin, ceux qui vont à DCNS.

Je crois qu'il faut raison garder et se fier à la réalité. La réalité, c'est que, aujourd'hui, la configuration de notre agglomération entre mer et montagne ne permet pas la réalisation d'un tramway. Ce serait, avec les finances actuelles, purement de la folie de réaliser un équipement pareil.

Je suis ravi de l'évolution tout à fait positive de cette question. BHNS ou bus : toujours est-il que les équipements qui ont été faits sont là, ils fluidifient de belle manière la circulation. Il y a encore des marges de manœuvre. Cela signifie que l'on peut encore charger les bus parce que tous ne sont pas bondés, notamment la ligne U qui arrive à DCNS a une grosse capacité. Je pense que, au fil des mois et des années, de nombreuses personnes vont quitter la voiture pour prendre ce bus qui les amène directement au travail. C'est quelque chose de particulièrement positif.

Voilà donc la position qui est la mienne : être à 100 % solidaire avec TPM et avec cette décision de bon sens.

M. LE PRESIDENT.- DCNS fonctionne par notre volonté à tous de l'installer sur le Technopôle de la Mer, au risque de le perdre et de le voir partir à La Ciotat, comme on a installé Transfix à la Grande Chaberte, au risque de le perdre de ce département. Merci TPM ! C'est parce que nous avons réalisé les investissements qu'il fallait avec le budget Transport de Toulon Provence Méditerranée. Alors, toujours dire que l'on ne fait rien, etc., c'est parfois fatigant.

Mes chers collègues, débat il y a eu. Je suis très heureux que les uns et les autres aient pu dire ce qu'ils avaient à dire dans ce débat qui est important. On a toujours l'impression que l'on ne souhaite pas ouvrir le débat des transports. Nous l'avons ouvert largement ce matin. Maintenant, si vous le permettez, je vais mettre aux voix la délibération sur le résultat de l'exécution du Plan de Déplacements Urbains pour Toulon Provence Méditerranée, pour la période 2005-2015.

(*Vote à main levée)*

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 70

CONTRE : 7 (M. BOCCALETTI, M. DESGORCES, M. GUTTIEREZ, Mme LAVALETTE, Mme LE GAC, M. REBEC, M. WAQUET)

ABSTENTION : 4 (M. BARLO, M. CIVETTINI, Mme JOURDA, Mme REVERDITO)

(Adoption à la majorité.)

La délibération est largement approuvée, pas à l'unanimité, mais en grande majorité. Je ne vois pas la raison pour laquelle nous prendrions une option autre que celle de 90 % des élus de l'Agglomération.

N° 16/02/17 – DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DU PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE DE LA CA TPM – CONCERTATION PRÉALABLE

M. CHENEVARD.- Cette délibération lance la concertation préalable sur le projet qui permettra la réalisation d'un transport en commun en site propre, et qui nécessite une déclaration d'utilité publique. Le démarrage est fait.

Peut-être un point, Monsieur le Président, si vous le permettez : nous avons été interrogés par la commune de La Seyne-sur-Mer qui, justement, dans le cadre de ce débat et de ces échanges pour une concertation préalable, souhaitait que, dans ce projet, nous puissions aller jusqu'aux anciens chantiers navals de La Seyne-sur-Mer. Vous avez proposé que nous puissions modifier cette délibération en la rédigeant de la manière suivante :

La seconde phrase du première paragraphe est rédigée comme suit :

« Ce projet s'étend sur 20 kilomètres environ, entre la partie sud du site des anciens chantiers navals à La Seyne-sur-Mer et la gare de La Garde, en passant par les communes d'Ollioules, Toulon et La Seyne-sur-Mer. »

M. VUILLEMOT.- Merci d'avoir bien voulu modifier ce projet de délibération.

Il y a eu, par rapport à un projet initial de transport en commun en site propre, une évolution des destinées territoriales qui, de notre point de vue, rendait encore plus indispensable la desserte d'un certain nombre de sites qui se trouvent sur le territoire de la commune de La Seyne : la requalification du quartier Berthe, le centre ancien et le vieux port de La Seyne qui font l'objet d'un nouveau programme national de rénovation urbaine, le Pôle de compétitivité Mer dans sa partie maritime et la redynamisation du site des anciens chantiers navals, par ailleurs lieu d'intermodalité avec la ligne de transport en commun maritime. Cela justifiait, de notre point de vue, avec de surcroît un développement démographique plus important sur la commune de La Seyne qu'il ne l'est sur les autres villes de l'Agglomération, que le TCSP puisse être prolongé jusque dans ces quartiers-là. Je vous en remercie.

M. LE PRESIDENT.- Chers collègues, je mets aux voix cette délibération importante qui est la conséquence du débat que nous venons d'avoir.

Départ de M. VIALATTE

(*Vote à main levée)*

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 74

CONTRE : 6 (M. BOCCALETTI, M. DESGORCES, M. GUTTIEREZ, Mme LAVALETTE, Mme LE GAC, M. WAQUET)

ABSTENTION : 0

(Adoption à la majorité)

Elle est approuvée à une très grande majorité, je vous en remercie. Nous allons continuer la concertation dans ce sens.

Merci, mes chers collègues. On ne pourra pas dire que DEBAT il n'y a pas eu.

Nous passons à la suite de l'ordre du jour.

Mes chers collègues, les mises à jour des autorisations de programme, c'est la règle, c'est la loi, suivant les dépenses qui sont faites, bien sûr. Il n'y a rien d'exceptionnel.

N° 16/02/2 – MISE À JOUR DE L'AUTORISATION DE PROGRAMME RELATIVE À LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'OPÉRATION RECONVERSION DU SITE DE CHALUCET : RÉVISION DE L'ÉCHANCIER

M. LE PRESIDENT.- Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

(*Vote à main levée)*

POUR : 80

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

(Adoption à l'unanimité)

Nous sommes obligés de passer les mises à jour des programmes.

N° 16/02/3 – MISE À JOUR DE L'AUTORISATION DE PROGRAMME RELATIVE AUX INVESTISSEMENTS 2015-2018 SUR LES VOIRIES COMMUNAUTAIRES HORS ZAE : RÉVISION DE L'ÉCHÉANCIER

M. LE PRESIDENT.- C'est toujours une mise à jour d'autorisation de programme.

(*Vote à main levée)*

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 80

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

(Adoption à l'unanimité)

N° 16/02/4 – PROCÉDURE DE LABELLISATION CIT'ERGIE – LANCEMENT DE LA DÉMARCHE

M. VINCENT.- On nous propose de nous lancer dans la démarche de labellisation CIT'ERGIE qui permet de suivre et d'optimiser les consommations énergétiques en interne de la Communauté d'agglomération, à l'échelle de son territoire. Cette démarche porte sur les thématiques suivantes :

- L'organisation interne.
- Le développement territorial.
- Le patrimoine bâti.
- L'assainissement.
- Les déchets.
- La mobilité.

Dans ce cadre, l'Agglomération est accompagnée pendant une durée de 4 ans par un conseiller accrédité par l'ADEME, afin de valoriser les actions déjà entreprises, de fixer les objectifs des actions d'amélioration et de mesurer les progrès accomplis.

Plusieurs grandes collectivités ont d'ailleurs accompli la même démarche qui est menée conjointement à la mise en œuvre du Plan Climat Energie territorial de TPM en cours.

Son coût est de 40 000 € TTC, dont 28 000 € TTC sont pris en charge par l'ADEME, et 12 000 € TTC seront autofinancés par TPM.

M. LE PRESIDENT.- C'est dans le cadre du Plan Climat Energie. Mes chers collègues, nous y adhérons avec TPM.

(Vote à main levée)

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 80

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

(Adoption à l'unanimité)

Gilles, tu prends la Délégation par affermage du Service Public d'Assainissement collectif.

M. VINCENT.- C'est Ange !

M. LE PRESIDENT.- C'est Ange ! Pardon, Ange ! Tu ne t'es pas exprimé parce que le tramway ne montait pas au Revest.

M. MUSSO.- Non ! Le TCSP non plus ne montera pas, je crois. Mais, je suis tout à fait solidaire.

N° 16/02/1 – 15DSP02 – DÉLÉGATION PAR AFFERMAGE DU SERVICE PUBLIC D'ASSAINISSEMENT COLLECTIF DE TRAITEMENT DES EAUX USÉES À LA STATION D'ÉPURATION DU CAP SICIÉ DITE « AMPHITRIA »

M. MUSSO.- Monsieur le Président, mes chers collègues, il s'agit de la délégation par affermage du Service Public d'Assainissement collectif de traitement des eaux usées de la station d'épuration du Cap Sicié, dite « Amphitria ».

Le contrat s'achève au 31 mars 2016. Donc, un contrat de 7 ans, du 1er avril 2016 au 31 mars 2023. Je vous propose de signer le contrat avec la société CEO pour un tarif moins élevé que l'ancien puisqu'il est de 0,5785 € le mètre cube au lieu de 0,5983 € le mètre cube, surtout avec des engagements supérieurs de la société, notamment la restitution, en 2023, d'une station rénovée à plus de 95 %.

Départ de M. Carrassan, M.Giran, M.Roux qui avait procuration de Mme Bernardini.

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, c'est une bonne chose.

(Vote à main levée)

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 74

CONTRE : 0

ABSTENTION : 2 (M. BARLO, M. CIVETTINI)

(Adoption à l'unanimité.)

N° 16/02/5 – LANCEMENT DE LA PROCÉDURE D'ÉLABORATION DU TROISIÈME PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE

M. MASSON.- Monsieur le Président, mes chers collègues, le titre annonce le fond. Il s'agit de lancer le troisième Programme Local de l'Habitat qui va succéder à celui qui prend fin en 2016, et donc aura la durée de validité 2017-2022. Je vous demande d'en délibérer.

M. BARLO.- Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers communautaires, permettez-moi d'intervenir sur un aspect fondamental en matière d'habitat et de logement sur le territoire de notre agglomération. En corrélation avec cette délibération, le récent rapport de la Fondation Abbé Pierre pointe l'état avéré du mal logement en France, étayé par des données statistiques incontestables. Ce 20ème rapport fait ainsi le constat d'une nouvelle aggravation de la précarité locative infligée aux familles les plus précaires qui souffrent directement de l'insuffisance des ressources en logement social.

Quoique les différences entre les défenseurs et les détracteurs perdurent, le droit au logement social reste inaliénable. Il est précisé, dans ce rapport de la Fondation Abbé

Pierre, que le nouveau Programme Local de l'Habitat comportera un volet concernant le parc social. En vue de l'élaboration de ce troisième programme, il demeure impératif d'en exposer ici les enjeux.

L'un des constats majeurs du 20ème rapport de la Fondation Abbé Pierre démontre que le mal logement est un vecteur d'inégalités sociales qui s'accroissent, et entérine la paupérisation des couches populaires.

Dans ce contexte de précarisation locative, le logement social n'est pas un simple recours, il est un levier d'égalité sociale.

Notre territoire n'est évidemment pas épargné par le désastre du mal logement. Parmi les 5 millions d'habitants que totalise la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, 16 % de la population vit en dessous du seuil de pauvreté, 45 % de foyers fiscaux sont ainsi non imposables. Le revenu fiscal moyen dans le Var est de 10 000 €, tandis que, en France, il est de 11 500 €. Si la Région compte 2,5 millions de logements, dont 75 % de résidences principales, le seuil des logements sociaux peine à dépasser les 11,35 %. C'est dire le déficit en matière de logement social dans un territoire qui totalise 350 000 mal logés.

La cause de cette pénurie : la fragilité de nos territoires, victimes de leur désindustrialisation et de leur évolution sociologique, couplées à une excessive organisation du littoral qui fait flamber les prix du foncier ; ce que peu de maires contestent.

La loi SRU et ses contraintes, prévoyant 25 % de logements sociaux dans les communes de plus de 3 500 habitants, n'ont guère modifié les rythmes de construction de ce type de logement. Ainsi, dans le Var, les mises en chantier de logements sociaux pour l'année 2014 régressent par rapport à 2013.

Je citerai un dernier chiffre pour bien mesurer les écarts qu'il y a entre ce que l'on dit et ce que l'on fait d'un point de vue politique. Les exonérations de la niche fiscale que constituent les lois Pinel, Scellier, Besson, c'est-à-dire des aides dirigées sur le logement privé, sont de l'ordre de 1,8 milliard d'euros de fonds publics. N'est-ce pas là la seule forme de véritable assistanat à la promotion immobilière privée financé par les fonds publics, au détriment de la construction sociale pour le public ?

Faut-il aussi rappeler que la vocation du logement social est de compenser et résorber les inégalités sociales qui sévissent ?

En préambule de votre délibération, il est noté que donner à chaque citoyen la possibilité de se loger dans l'agglomération, quels que soient ses ressources, son parcours résidentiel et son âge, constitue un véritable défi. Oui ! Un véritable défi : le droit au logement pour tous.

En conclusion, je vous interroge donc sur les prérogatives sociales qui seront inscrites dans le troisième Programme Local de l'Habitat : Quelles seront-elles ? Sous quel délai ce plan sera-t-il mis à exécution ? Dans quelles conditions ?

Je vous remercie d'éclairer mes interrogations.

M. LE PRESIDENT.- Mon cher collègue, l'objectif fixé à TPM sur 2010-2015 était de 7 420 logements. Grâce notamment à des programmes de rénovation urbaine importants sur Toulon et La Seyne puisque l'on a travaillé au rythme annuel moyen de 1 847 logements, nous avons atteint 73,2 % de l'objectif. Ce n'est pas 100 %, mais c'est quand même un pourcentage respectable. Nous allons continuer à tenir les engagements que nous avons pris puisque nous nous basons sur un rythme annuel d'agréments d'environ 900 logements en moyenne par an. Voilà la réponse que je peux vous apporter. Nous avions du retard, nous l'avons rattrapé. Nous en sommes à un rythme qui est acceptable, à 73 %.

M. GUTTIEREZ.- Dans un souci de cohérence - chacun la sienne -, comme d'ailleurs j'ai toujours défendu l'option du tramway tout à l'heure, je ferais juste remarquer que cela fait 70 % des Seynois si l'on ajoute les résultats de Monsieur le maire de La Seyne et les nôtres, qui étaient favorables à notre option.

M. LE PRESIDENT.- On n'est pas là dans une bataille municipale de La Seyne, on parle du territoire.

M. GUTTIEREZ.- Monsieur le Président, pardonnez-moi.

M. LE PRESIDENT.- Cela dépend où vous vous placez parce que vous avez été un peu de tous les côtés. Il est difficile de savoir où vous êtes. Vous vous souvenez quand vous militiez à nos côtés ? Je m'en souviens. Vous ne défendiez pas le tramway.

M. GUTTIEREZ.- A l'époque la question ne se posait pas.

Sur le PLH, j'avais moi-même mis en garde sur notre incapacité. Quand on veut donner à chaque citoyen la possibilité d'habiter l'agglomération, pour vous c'est un véritable défi, pour nous c'est un véritable problème. D'ailleurs, en parlant de logement social, 75 % des Varois peuvent prétendre à un logement et, pour nous, ces objectifs ne sont pas compatibles avec la qualité de vie minimale que l'on doit à ceux qui sont déjà installés. C'est pourquoi nous nous abstiendrons sur cette délibération, en cohérence avec ce que nous avions dit concernant le précédent PLH.

M. LE PRESIDENT.- Je mets aux voix cette délibération importante.

(Vote à main levée)

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 70

CONTRE : 0

ABSTENTION : 6 (M. BOCCALETTI, M. DESGORCES, M. GUTTIEREZ, Mme LAVALETTE, Mme LE GAC, M. WAQUET)

(Adoption à l'unanimité.)

Je vous en remercie. La démocratie permet d'avancer.

N° 16/02/6 – CONVENTION D'INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTÉGRÉ – PROGRAMMATION FEDER/FSE PACA 2014-2020 – AUTORISATION DE SIGNATURE

M. MASSON.- Monsieur le Président, mes chers collègues, il s'agit d'aller au bout de la démarche que nous avions lancée en septembre de l'année dernière : candidater auprès de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur au statut d'organismes intermédiaires pour renvoyer les fonds structurels européens dans le cadre d'un investissement territorial intégré. Il vous est présenté aujourd'hui cette convention que le Président sera amené à signer avec la Région. Je vous demande d'en délibérer.

M. LE PRESIDENT.- Qui est favorable, mes chers collègues ? Qui est contre ? Qui s'abstient ?

(Vote à main levée)

POUR : 76

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

(Adoption à l'unanimité.)

N° 16/02/7 – DÉSIGNATION D'UN ÉLU COMMUNAUTAIRE AU COMITE DE SELECTION DE L'INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTEGRE (ITI) SUR LE PROGRAMME OPERATIONNEL FEDER/FSE PACA 2014/2020

M. LE PRESIDENT.- Il s'agit de désigner un représentant de Toulon Provence Méditerranée au sein du comité de sélection de l'investissement territorial intégré. Après accord avec mes collègues, nous proposons la désignation de Madame Geneviève LEVY.

M. BOCCALETTI.- Etant écartés de l'ensemble de ces désignations, nous ne participerons pas au vote des dossiers n° 7 à 12.

M. LE PRESIDENT.- Bien ! Qui est favorable à la désignation de Madame LEVY ? Qui est défavorable ? Qui s'abstient ?

(Vote à main levée)

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 70

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

NE PREND PAS PART AU VOTE (NPPV) : 6 (M. BOCCALETTI, M. DESGORCES, M. GUTTIEREZ, Mme LAVALETTE, Mme LE GAC, M. WAQUET)

(Adoption à l'unanimité.)

N° 12/02/8- DESIGNATION DES REPRESENTANTS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA COMUE – UNIVERSITE CÔTE D'AZUR – ABROGATION DE LA DÉLIBÉRATION N° 15.06.87 DU 18 JUIN 2015

M. LE PRESIDENT.- Nous avions pris une délibération, mais la loi nous empêche de la prendre. Nous avions désigné Marc VUILLEMOT et Robert CAVANNA parce qu'ils étaient nos représentants dans le domaine universitaire. On nous dit que c'est illégal et qu'il faut se conformer au principe de parité. Ainsi, il faut désigner deux dames.

Nous allons désigner Madame Edwige MARINO et Madame Valérie RIALLAND.

(*Vote à main levée)*

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 70

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

NPPV : 6 (M. BOCCALETTI, M. DESGORCES, M. GUTTIEREZ, Mme LAVALETTE, Mme LE GAC, M. WAQUET)

(Adoption à l'unanimité.)

N° 16/02/9 – DESIGNATION D'UN REPRESENTANT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION AU SEIN DE LA COMMISSION CONSULTATIVE PARITAIRE POUR LA TRANSITION ENERGETIQUE SYMIELEC VAR

M. LE PRESIDENT.- Nous proposons la candidature du vice-président qui suit ces dossiers pour nous : Monsieur Gilles Vincent.

(*Vote à main levée)*

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 70

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

NPPV : 6 (M. BOCCALETTI, M. DESGORCES, M. GUTTIEREZ, Mme LAVALETTE, Mme LE GAC, M. WAQUET)

(Adoption à l'unanimité.)

N° 16/02/10- DESIGNATION D'UN REPRESENTANT DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION EN TANT QUE MEMBRE DE DROIT DU CONSEIL D'ADMNISTRATION DE L'ASSOCIATION « UNION CHATEAUVALLON-LIBERTE »

M. LE PRESIDENT.- Nous proposons Monsieur Léopold Trouillas.

(*Vote à main levée)*

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 70

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

NPPV : 6 (M. BOCCALETTI, M. DESGORCES, M. GUTTIEREZ, Mme LAVALETTE, Mme LE GAC, M. WAQUET)

(Adoption à l'unanimité.)

N° 16/02/11 – DESIGNATION D'UN REPRÉSENTANT DE TPM AU SEIN DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'INSTITUT DE L'ADMINISTRATION DES ENTREPRISES – UNIVERSITE DE TOULON

M. LE PRESIDENT.- Nous proposons la candidature de Monsieur Hervé Stassinos, maire du Pradet.

(*Vote à main levée)*

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 70

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

NPPV : 6 (M. BOCCALETTI, M. DESGORCES, M. GUTTIEREZ, Mme LAVALETTE, Mme LE GAC, M. WAQUET)

(Adoption à l'unanimité.)

N° 16/02/12 – DESIGNATION D'UN NOUVEAU MEMBRE DE LA COMMISSION CULTURE

M. LE PRESIDENT.- En remplacement de Robert Alfonsi, je propose la candidature de Monsieur Rebec.

(*Vote à main levée)*

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 70

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

NPPV : 6 (M. BOCCALETTI, M. DESGORCES, M. GUTTIEREZ, Mme LAVALETTE, Mme LE GAC, M. WAQUET)

(Adoption à l'unanimité.)

N° 16/02/13 – NOUVEAU REGIME INDEMNITAIRE DES ADMINISTRATEURS TENANT COMPTE DES FONCTIONS, DES SUJETIONS, DE L'EXPERTISE ET DE L'ENGAGEMENT PROFESSIONNEL

M. LE PRESIDENT.- Nous tenons compte de l'expertise et de l'engagement professionnel. Il s'agit d'adapter le régime actuel aux nouvelles obligations légales.

(*Vote à main levée)*

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 76

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

(Adoption à l'unanimité.)

N° 16/02/14 – ADOPTION DU REGLEMENT INTERIEUR HYGIENE, SECURITÉ ET CONDITIONS DE TRAVAIL

M. LE PRESIDENT.- Mes chers collègues, il a été amendé, afin qu'il soit toujours plus efficace.

(*Vote à main levée)*

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 76

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

(Adoption à l'unanimité.)

N° 16/02/15 – AUTORISATION DE SIGNATURE DE LA CONVENTION MULTIPARTENARIALE RELATIVE À LA CONCEPTION, LA GESTION, LA MAINTENANCE ET LA PROMOTION DU SITE INTERNET DE COVOITURAGE DU VAR

M. CHENEVARD.- Il s'agit du résultat d'un excellent travail de partenariat avec le Conseil départemental et avec plusieurs Communautés d'agglomération du département. C'est la mise en place d'une organisation et d'un site de covoiturage qui permettra à l'ensemble des utilisateurs du Var d'utiliser les sites répertoriés, et même d'utiliser une application sur smartphone pour faire du covoiturage.

M. LE PRESIDENT.- Nous remercions le Conseil départemental de sa participation.

(*Vote à main levée)*

Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

POUR : 76

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

(Adoption à l'unanimité.)

N° 16/02/18 – APPROBATION DES HORAIRES ET DE LA TARIFICATION DE LA DESSERTE DES ILES D'OR POUR L'ANNÉE 2016

M. LE PRESIDENT.- Il y a une augmentation de 2,5 %.

M. CHENEVARD.- Uniquement sur le fret, pas sur les passagers.

M. LE PRESIDENT.- Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

(*Vote à main levée)*

POUR : 76

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

(Adoption à l'unanimité.)

N° 16/02/19 – ACCESSIBILITE – ATTRIBUTION D'UN FONDS DE CONCOURS PAR TPM AUX COMMUNES POUR LES TRAVAUX DE MISE EN ACCESSIBILITÉ D'ARRÊTS DE BUS DU RESEAU MISTRAL – EXERCICE 2016

M. CHENEVARD.- Il s'agit d'un fonds de concours attribué chaque année à l'ensemble des communes. Vingt-huit quais bus seront réalisés cette année en collaboration avec l'ensemble des communes de Toulon Provence Méditerranée.

M. LE PRESIDENT.- Qui est favorable ? Défavorable ? Abstention ?

(*Vote à main levée)*

POUR : 76

CONTRE : 0

ABSTENTION : 0

(Adoption à l'unanimité.)

Monsieur Boccaletti, vous avez la parole.

M. BOCCALETTI.- Si vous le permettez, je souhaiterais évoquer le rapport définitif de la Chambre Régionale des Comptes concernant des faits reprochés au SITTOMAT. Je sais que cela n'est pas à l'ordre du jour, mais cela n'a pas été évoqué dans cette Assemblée. Je souhaiterais que ce soit possible pour une bonne raison : TPM est représentée dans ce syndicat par six représentants, dont le président et deux vice-présidents.

Le rapport de la CRC sur le SITTOMAT relève plusieurs irrégularités. Je ne vais pas toutes les développer parce que je pense que certaines ne sont pas justifiées. Il est indiqué : *« Certaines indemnités sont versées indûment (frais de représentation au directeur général, nouvelle bonification indiciaire, indemnités d'astreinte). Le bureau d'études en charge de la mission de maîtrise d'œuvre pour la dévolution des contrats d'exploitation de l'usine de valorisation énergétique (UVE) a bénéficié, par la suite, de deux contrats d'assistance à maîtrise d'ouvrage, dont certaines missions interfèrent avec la première, alors qu'il bénéficiait d'un avantage sur ses concurrents pour avoir réglé le contrat de délégation de service public. »*

Plus important, Monsieur le Président, il est indiqué : *« Les principaux contrats de service conclus pendant la période examinée dans le domaine de la collecte sélective, du traitement et du transport des ordures ménagères relèvent parfois soit d'un défaut de concurrence, soit d'une limitation de la concurrence. Le choix des attributaires est apparu, à plusieurs reprises, insuffisamment motivé et, dans certains cas, n'a pas été réalisé dans le respect du principe d'égalité du traitement des candidats. En matière de collecte sélective, le contrôle de la facturation est défaillant, les pièces justificatives requises à l'appui des factures sont insuffisantes, les bulletins du prestataire ne comportent pas les mentions utiles, certaines factures sont incohérentes, les bons de pesée présentent des anomalies, le manque de précision des cahiers des charges autorise des surfacturations. »*

Ces éléments sont assez importants, Monsieur le Président. Je souhaiterais donc savoir, en qualité de Président de TPM, et sur le principe que le président du SITTOMAT et deux vice-présidents siègent dans cette assemblée, si vous avez pu avoir des explications suite à la publication de ce rapport qui date du mois de septembre 2015.

Je voulais aussi savoir s'il y avait eu des demandes d'explication auprès de la DGCCRF qui suit ces rapports et valide les marchés d'appel d'offres.

Enfin, Monsieur le Président, je souhaiterais savoir, si une enquête était menée entraînant des poursuites, quelle serait la position de TPM et de l'ensemble des maires. Je rappelle que le SITTOMAT est directement financé avec l'argent des contribuables.

M. LE PRESIDENT.- On ne peut pas vous dire que nous ne sommes pas démocrates puisque cette question n'est pas à l'ordre du jour et je vous l'ai laissée traiter. Monsieur Boccaletti, le SITTOMAT est un établissement public qui a une autonomie juridique et financière totale. Le rapport de la Chambre Régionale des Comptes a été rendu public en septembre 2015. TPM n'a pas été destinataire de ce rapport ; TPM n'a pas à l'être. Si vous avez des questions concernant TPM à poser, vous nous écrivez, on demandera au SITTOMAT des précisions et on répondra à vos questions.

Merci, Mesdames et Messieurs. Je lève la séance.

(La séance est levée à 11 h 15)

La GRATUITÉ dans les TRANSPORTS PUBLICS

POSITION DU GART

novembre 2013

GISELE FERNANDEZ
COMMISSAIRE ENQUETEUR
T.A. TOULON

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

22 rue Joubert
75009 PARIS
Tél. 01 40 41 18 19
www.gart.org

A propos du GART

Crée en 1980 et actuellement présidé par Roland Ries, Sénateur-maire de Strasbourg, le GART compte 277 adhérents, autorités organisatrices de transport (AOT) sur leur territoire (urbaines, départementales et régionales) de toutes tendances politiques. Son objectif : mieux vivre et se déplacer en accompagnant et en développant la mobilité durable grâce aux transports publics et aux modes alternatifs à la voiture utilisée de manière individuelle. Le GART est le porte-parole des AOT, il fédère les acteurs de la filière « Transport », valorise les bonnes pratiques, anime le débat et conseille ses adhérents.

Contact : Laurent Kestel (laurent.kestel@gart.org)

GART
GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

Position du GART

Juin 2012 - Actualisation 2013

La tarification constitue un élément important de l'attractivité des réseaux de transports publics. De la compétence des Autorités organisatrices de transport, elle relève d'un choix politique même si les exploitants sont, bien évidemment, force de proposition en la matière.

La politique de tarification doit concilier trois objectifs à caractère parfois antagonistes : couvrir les coûts de production du service, favoriser une politique de report modal et de fidélisation des usagers et, enfin, garantir le droit aux transports pour tous. Couvrant en moyenne 17% des besoins en matière de financement des transports publics, les recettes tarifaires constituent donc une ressource essentielle et indispensable. Cependant, la question de la gratuité totale des transports publics s'invite régulièrement dans les débats, tout particulièrement lors des grands rendez-vous électoraux.

Sur quelques 290 autorités organisatrices de transport urbain, on recense aujourd'hui 22 réseaux ayant fait le choix de la gratuité totale. Si cette pratique reste donc minoritaire, elle séduit un nombre croissant d'agglomérations, majoritairement de moins de 50 000 habitants.

Les élus du GART défendent la liberté des autorités organisatrices de transport en matière de politiques tarifaires et respectent le choix de certaines d'entre elles d'offrir la gratuité totale sur leur territoire. Si celle-ci peut être pertinente dans certains réseaux où les recettes tarifaires sont très faibles, voire inférieures au coût de la perception, elle ne peut toutefois pas être généralisable à l'ensemble des territoires. **C'est pourquoi, le GART n'encourage pas cette pratique.**

Il est important de rappeler que même gratuit pour l'usager, le transport public ne l'est pas pour la collectivité qui, en se privant des recettes des usagers, devra compenser cette perte.

Face aux enjeux de report modal, de développement des réseaux de transport (TCSP, accessibilité...) et aux contraintes financières pesant sur les collectivités locales, les recettes tarifaires demeurent une source de financement dont il est difficile de se priver. Le GART considère plutôt qu'une réflexion sur les politiques tarifaires en vigueur doit être menée de manière à rééquilibrer le poids des différentes sources de financement des transports urbains. En effet, les entreprises et les administrations sont les principaux contributeurs au travers du versement transport lequel apporte 46% du financement, tandis que les collectivités locales, les usagers et l'Etat y participent, respectivement, à hauteur de 35%, 17% et 2%.

Dans ce contexte et afin de mettre en œuvre le droit au transport et aider les personnes en situation de précarité, les élus du GART souhaitent promouvoir la mise en place de tarifications sociales davantage basées sur les revenus plutôt que sur le seul statut des individus.

Liste des réseaux en gratuité totale

Autorité organisatrice	Population 2013	Forme juridique 2013	Année de mise en place de la gratuité	Taux de VT 2013	Offre kilométrique 2012 (en km)	Voyages 2012 (en milliers)
Aubagne	105 547	Communauté d'agglomération	2009	1,80 %	2 560 363	4 849
Castres	82 352	Communauté d'agglomération	2008	0,60 %	nc	nc
Châteauroux	78 579	Communauté d'agglomération	2001	0,60 %	1 348 278	4 700
Compiègne	73 408	Communauté d'agglomération	1975	0,60 %	1 231 190	nc
Libourne [1]	70 778	Communauté d'agglomération	2010	0,55 %	346 387	546
Vitré	66 232	Communauté d'agglomération	2001	-	106 799	398
Manosque	61 737	Communauté d'agglomération	2010	0,55 %	443 841	449
Cluses	44 826	Communauté de communes	2008	-	nc	nc
Gap	41 659	Commune	2005	0,55 %	834 272	2 057
Bar-le-Duc [1]	36 753	Communauté d'agglomération	2008	0,60 %	310 923	595
Neuves-Maisons	23 463	Communauté de communes	2007	0,60 %	347 000	167
Issoudun	22 073	Communauté de communes	2002	-	nc	nc
Senlis	16 867	Commune	2000	-	187 774	382
Crépy-en-Valois	14 364	Commune	2011	0, 55 %	54 700	180
Mayenne	14 264	Commune	2002	-	nc	nc
Châteaudun	14 035	Commune	2009	0,55 %	115 372	nc
Noyon	13 907	Commune	2008	0,55 %	178 063	318
Saint-Brévin-les-Pins	12 521	Commune	2008	0,55 %	118 582	30
Pont-Sainte-Maxence	11 948	Commune	2006	0,55 %	100 735	406
Chantilly	11 132	Commune	1992	-	78 478	354
Figeac	10 571	Commune	2003	0,43 %	196 120 [2]	271
Avanchers / Valmorel	779	Commune	2008	-	159 950	15

Source : Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM-CERTU-GART-UTP) - Données 2012
[1] Gratuité totale pour les habitants du PTU uniquement. Pour les autres, le réseau est payant
[2] Donnée 2011

La gratuité dans les transports publics