



PDU 2015-2025

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

Le 09 novembre 2016



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	Résumé 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 connaît 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 utilisées 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 jugée 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 seniors, 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 entre les modes de transports urbains et interurbains constitue un objectif 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 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'apparaît 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 cloisonnée du réseau routier de l'agglomération et ceux d'autant plus que les gestionnaires de voiries pourraient être amenés 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, où 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 le 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 demandereses.

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 au 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 covoitages 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'avérerait 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^{re} 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, inférieure à 10 minutes, sur des tronçons en site propre pour assurer la fiabilité du service offert à l'utilisateur.

➔ 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 cohérente 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 émissions 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 graphiques (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 nuisances potentielles issues du trafic routier, en termes de pollution de l'air, de bruit, de risques technologiques liés aux 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 davantage 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 bien 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 entraîneront 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 habitants 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 voirie 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 retranscrits 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 pas au niveau de réflexion stratégique qui préside l'élaboration d'un PDU. 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 verte 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 Résumé 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 2^{ème} 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 apparaître 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 apparaître 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 3^{ème} 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