

PDU

2015-2025

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS



Toulon Provence Méditerranée

Ensemble, vers une nouvelle mobilité



Projet approuvé le 16 décembre 2016

① RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

② DIAGNOSTIC

③ PLAN D' ACTIONS

④ COMPTE DE DÉPLACEMENTS

⑤ ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

⑥ ANNEXE ACCESSIBILITÉ

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

1. Qu'est-ce qu'un PDU ?

1.1. Le PDU en bref

Un document de « planification »

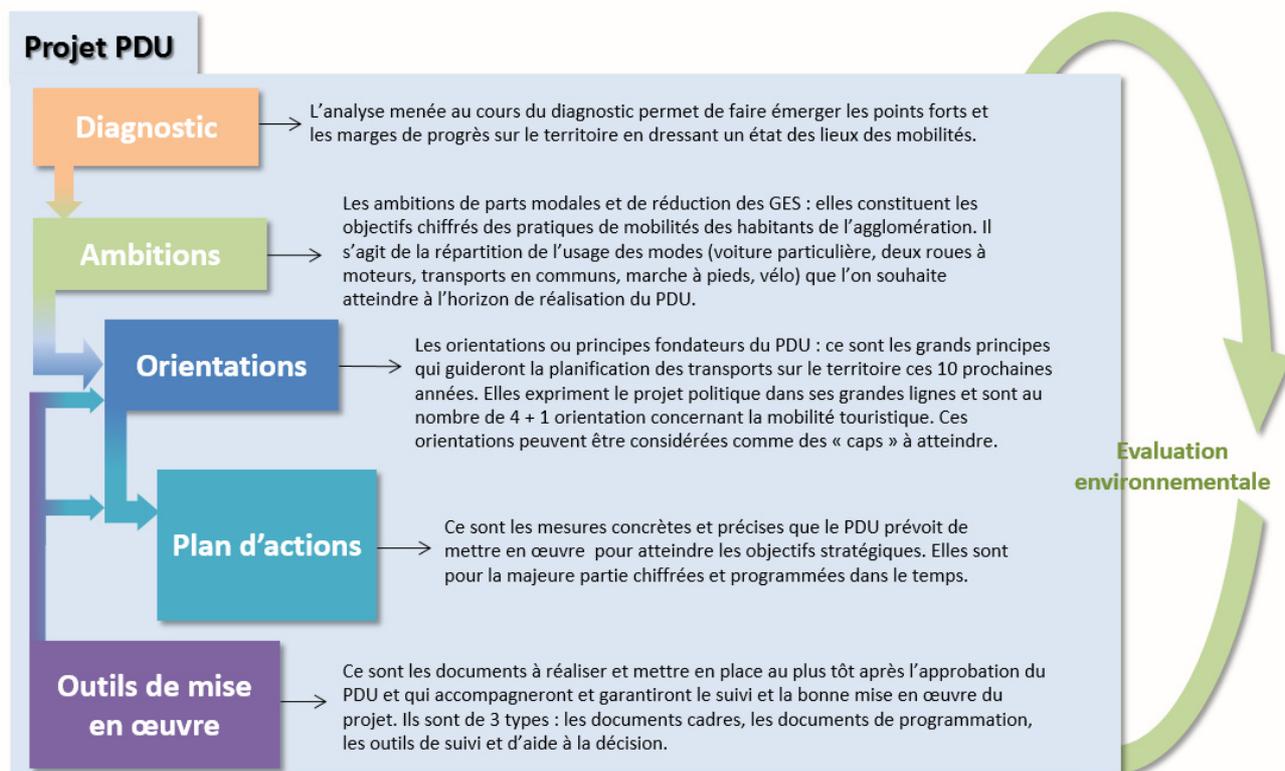
Le plan de déplacements urbains vise à « planifier », c'est-à-dire prévoir sur un territoire, celui de l'agglomération Toulon Provence Méditerranée, et durant une période donnée, généralement 10 ans, l'action politique en matière de mobilité en définissant les principes généraux de l'organisation des transports des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement afin de promouvoir un usage plus rationnel des transports individuels et collectifs

Un document de programmation

Il s'agit également d'un document de programmation dans le sens où le plan d'actions doit être d'un niveau suffisamment précis pour pouvoir, de façon macroscopique, être chiffré financièrement et pour prévoir un calendrier de réalisation.

Une élaboration partenariale

Il est élaboré sous la responsabilité de l'agglomération de Toulon Provence Méditerranée qui est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), c'est-à-dire la collectivité compétente pour organiser les services de mobilité sur un territoire urbain, mais il implique toutes les autorités compétentes en matière d'infrastructures de transports et d'organisation de la mobilité (l'Etat, le Conseil Départemental du Var, la Région PACA, les communes...).



1.2. Des objectifs codifiés par la loi

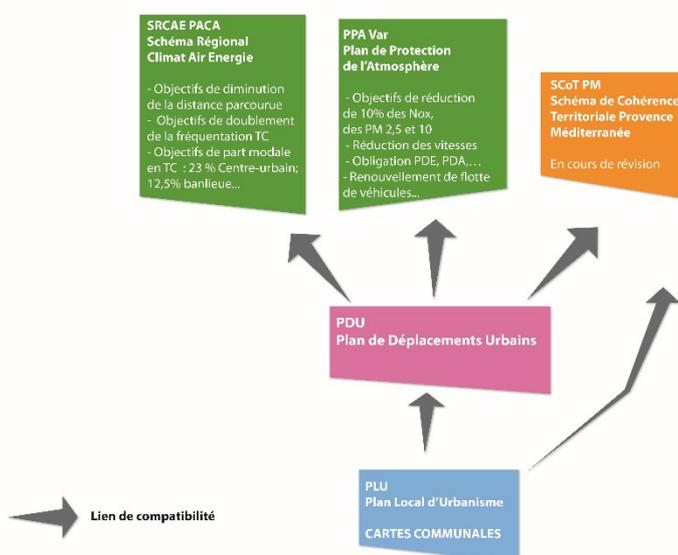
Il concerne l'ensemble de la mobilité des personnes (déplacements internes au périmètre, déplacements d'échanges avec l'extérieur) et des marchandises et touche tous les modes de déplacements : individuels et collectifs, motorisés et non-motorisés. Au final, le Code des Transports précise dans son article L1214-2 que le plan de déplacements urbains vise à assurer :

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

1.3. Un document qui s'intègre dans un contexte réglementaire local

Le PDU s'inscrit dans « un contexte réglementaire » c'est-à-dire qu'il s'applique sur un territoire – l'agglomération - où des documents d'échelles variées (régionale, départementale...) fixent des objectifs de différentes natures (amélioration de la qualité de l'air, fréquentation des transports en communs...). Le contenu du PDU doit ainsi être compatible (« allez dans le sens de ») avec tous les objectifs du Plan de Protection de l'atmosphère du Var, du Schéma Régional Climat, Air, Energie de la région PACA et du SCoT Provence Méditerranée.

LE PDU DANS LE CADRE REGLEMENTAIRE



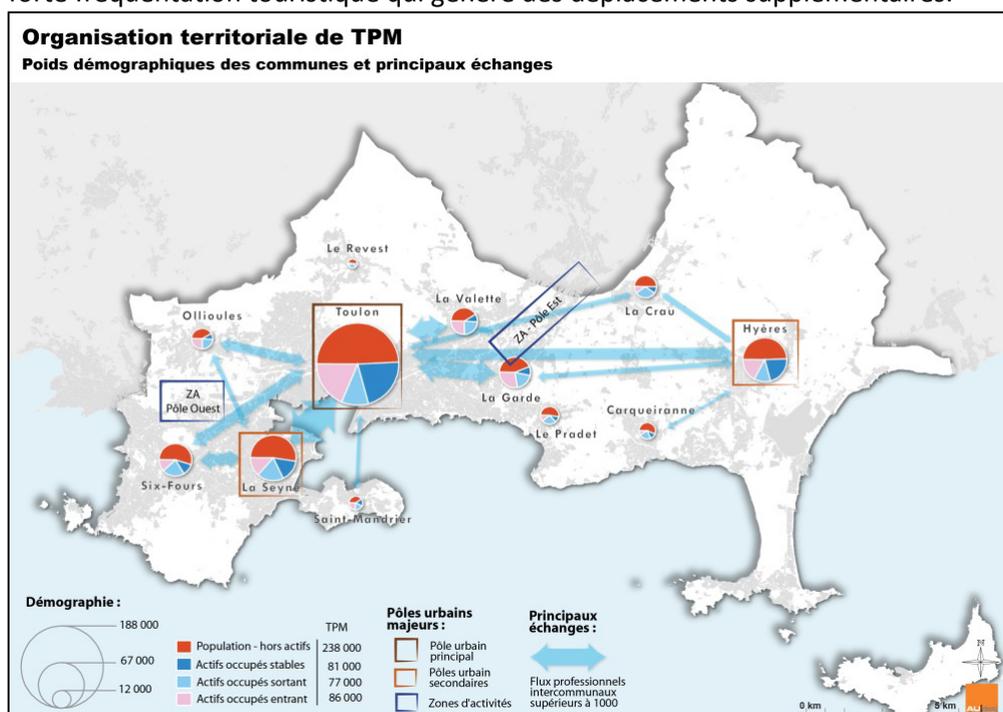
2. L'état des lieux des transports et de la mobilité sur le territoire en 8 constats

2.1. Un territoire attractif qui génère des flux d'échanges

- 77 % des habitants du SCoT Provence Méditerranée avec 422 405 hab. en 2011, 81% des emplois (167 761 emplois), 90 % des surfaces commerciales, la majorité des grands équipements (Hôpital, Stade, Zénith, Opéra, Théâtre, cinéma...).
- Les habitants de TPM sortent peu du territoire et réalisent la grande majorité de leurs déplacements à l'intérieur de l'agglomération (93% tous motifs confondus en 2008).
- Une proportion importante des actifs qui résident dans les territoires voisins travaillent dans TPM ce qui génère d'importants flux d'échanges.
- Néanmoins, les déplacements vers l'extérieur représentent plus d'un tiers des distances parcourues et ont par conséquent des coûts économiques et environnementaux à considérer.

2.2. Trois grands pôles urbains, 2 pôles économiques et une forte dimension touristique dans une structure multipolaire du territoire

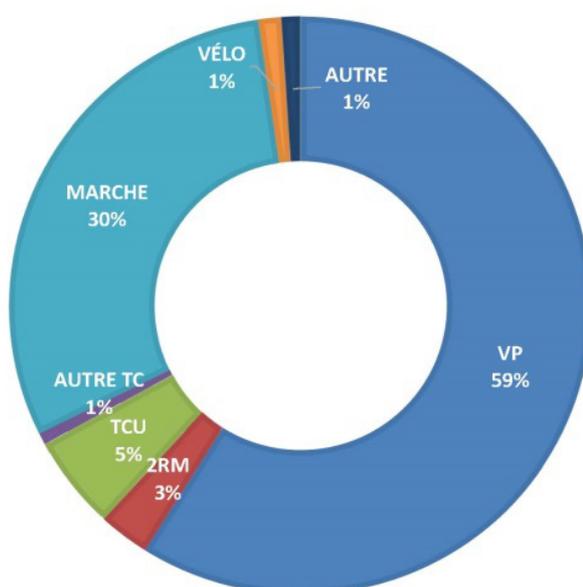
- Toulon et La Seyne-sur-Mer sont les 2 premières villes du Var et les deux grands pôles urbains centre-ouest du territoire avec 54% de la population et 57% des emplois, Hyères à l'Est de l'agglomération représente le 3^{ème} pôle urbain du territoire.
- Le pôle économique à l'Ouest (Z.I de Playes, et Camp Laurent) à cheval sur 3 communes et l'autre à l'Est autour de Grand Var et la Z.I. de Toulon Est, ainsi que la Base Navale dans le centre-ville de Toulon
- Les mobilités quotidiennes soulignent l'organisation multipolaire de l'agglomération à travers les échanges quotidiens liées à l'emploi et aux études, et de plus en plus pour les déplacements non obligés de type loisirs, achats, etc.
- Une forte fréquentation touristique qui génère des déplacements supplémentaires.



2.3. L'automobile domine la mobilité mais tend à diminuer

- Une prépondérance de l'usage de la voiture qui est utilisée pour 59% des déplacements des habitants de l'agglomération, mais un usage qui diminue en cœur d'agglomération.
- Des motifs de déplacements diversifiés et une mobilité qui s'étale dans la journée atténuant le contraste heures creuses / heures pleines.
- Une « multi-motorisation » - fait de posséder plusieurs véhicules dans un même ménage - qui se stabilise après avoir connu une forte progression, et des trafics routiers qui n'augmentent plus, ou peu, voire qui diminuent.

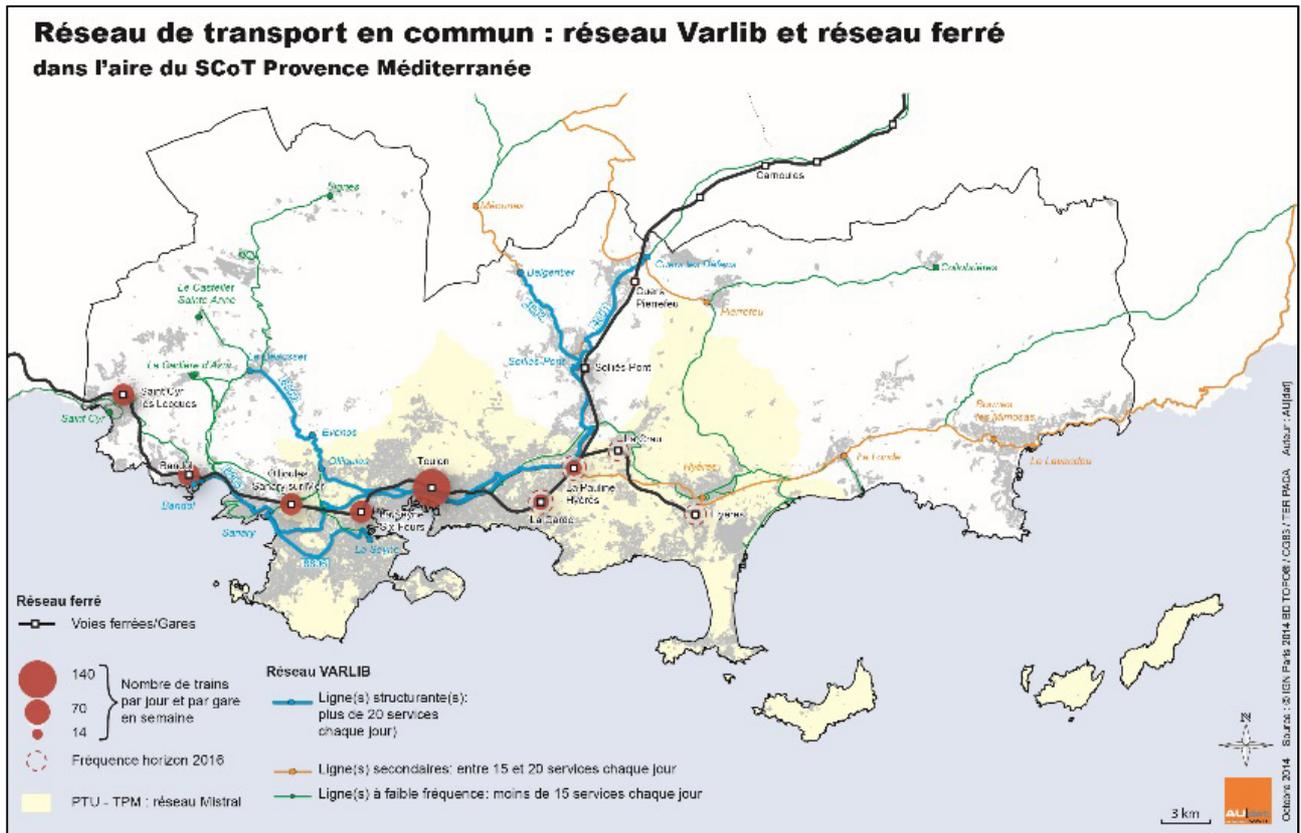
PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS DES RÉSIDENTS DE TPM EN 2008 (EMD)



2.4. Une desserte fine du territoire assurée par trois réseaux de transports en commun à articuler

- Le réseau urbain Mistral
 - C'est le réseau qui enregistre la majorité de la fréquentation des transports en commun de l'agglomération avec 30 millions de voyages par an.
 - Une « couverture importante » de l'agglomération avec 90 % de la population à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus mais avec un niveau de fréquence inégal et pas toujours adapté à la « densité urbaine » (volume de population, offre de services...).
 - 4 lignes enregistrent 40 % des voyages pendant que d'autres doivent trouver un fonctionnement optimisé.
 - Le réseau de transport maritime de TPM constitue un atout majeur du réseau urbain dans la petite Rade, et un vecteur pour les liaisons vers les Iles d'Or plus marqué par le fait touristique.

- Un manque de « hiérarchisation » du réseau qui peut nuire à sa lisibilité : pas de classification du réseau par importance des lignes, par type d'aménagement ou de véhicule.
- Une baisse de fréquence, le soir, le dimanche, les vacances scolaires et en période estivale, à retravailler en adéquation avec les besoins.
- Le réseau départemental Varlib
 - Un réseau à vocation « interurbaine » qui relie l'agglomération aux autres territoires du Var.
 - 33 liaisons au total irriguent TPM : 15 lignes scolaires avec 422 000 voyages en 2014 et 18 lignes commerciales qui enregistraient 1 157 000 voyages en 2014
 - Sur les 8 communes de TPM desservies par le réseau Varlib, 4 communes et 15 points d'arrêts enregistraient en 2014 plus de 90 % des validations faites sur le territoire de l'agglomération.
 - Les lignes font du « cabotage » (desserte fine avec nombreux arrêts) avec 430 arrêts ce qui augmente les temps de parcours.
- Le réseau TER
 - La ligne ferroviaire à vocation régionale relie TPM aux grandes métropoles du Sud-PACA.
 - 7 gares et haltes desservent le territoire avec des niveaux de services hétérogènes, en particulier à l'Est de l'agglomération.
 - La majorité de la fréquentation des gares - 4,3 millions de montées/descentes en 2014 concernent la gare de Toulon avec près de 3,3 millions de voyages.
 - Une fréquentation qui a globalement augmenté depuis 2007.
 - Les temps de parcours en TER et les coûts peuvent être de solides atouts pour des déplacements pendulaires de longues distances.
 - Plusieurs facteurs limitant : un niveau de fréquence pas assez compétitif, des accès tous modes aux gares à améliorer, une régularité du service à rechercher.
- L'articulation des réseaux
 - 3 « autorités organisatrices des transports (AOT) » sur le territoire, c'est-à-dire 3 collectivités en charge d'un réseau de transport : la Région PACA, le Département, et l'agglomération TPM.
 - Sur certains itinéraires communs, les réseaux peuvent être en concurrence (temps de trajet différents, tarifs différents...).
 - Les pôles d'emplois périphériques de l'agglomération (Ouest et Est) bénéficient d'une desserte en transport en commun à valoriser et à améliorer.
 - La « tarification combinée » (avantage financier à posséder plusieurs abonnements de transports) et la « billettique interopérable » (possibilité d'utiliser un même support de titre de transport sur des réseaux différents) est à terminer.
 - Les efforts d'aménagement ont été faits autour des gares doivent être poursuivis sur les autres lieux de correspondances.

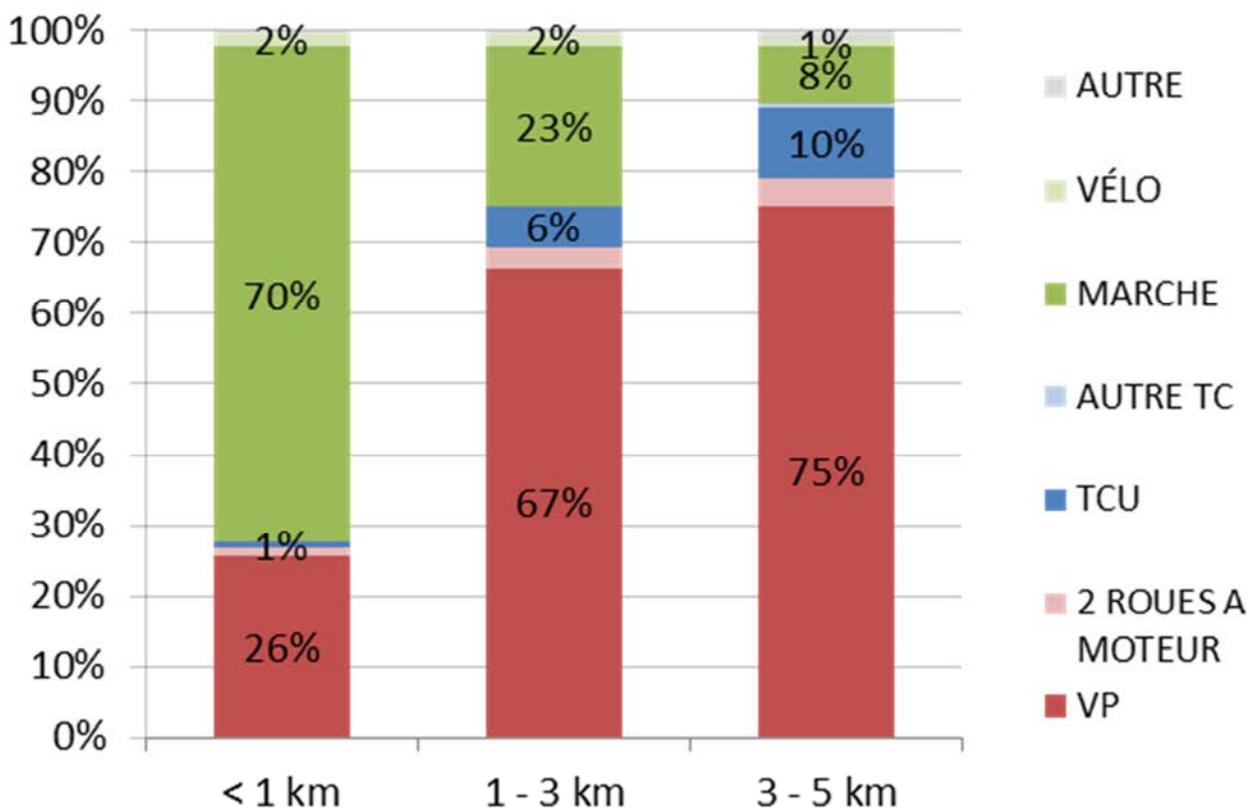


2.5. Un réseau structuré autour d'une autoroute sous-capacitaire et d'un réseau viaire qui a peu évolué

- Le réseau routier est organisé autour d'un axe autoroutier Est-Ouest dont les trafics restent stables depuis 2007. Elle supporte des flux locaux internes à l'agglomération, d'échanges avec les autres territoires, et de transit, avec une congestion visible aux heures de pointe.
- Le réseau viaire primaire a peu évolué depuis 10 ans (peu de créations de voiries) et doit mieux intégrer la multimodalité.
- Sur certains axes les vitesses de circulations sont élevées et les aménagements inadaptés regard du contexte urbain (présence d'habitations, secteur touristique...).
- L'accidentologie est en baisse sur le territoire depuis 2009.
- La qualité de l'air s'améliore mais des points noirs subsistent autour des principaux axes routiers et autoroutiers
- Le réseau est générateur de nuisances sonores importantes qui exposent 16% de la population de TPM à des seuils supérieurs aux valeurs limites en journée.

- Le maillage cyclable couvre l'ensemble de l'agglomération et doit poursuivre la logique d'itinéraires à destination des « lieux du quotidien » (zones d'activités, zones commerciales...) pour toucher les flux de déplacements quotidiens
- Des « imperméabilité » et des discontinuités cyclables et piétonnes qui n'incitent pas toujours à l'usage des modes actifs avec un nombre important d'impasses et de chemins privés, des coupures urbaines fortes générées par le réseau autoroutier, les grands axes départementaux et le réseau ferroviaire ainsi que de programmes urbains souvent cloisonnés et fermés.
- 30% des points d'arrêts traités en accessibilité, à comparer avec la moyenne française estimée à 17% (soit un peu moins du double)
- 100% du matériel roulant accessible

Part modale des modes actifs sur les courtes distances



2.8. Un développement de l'éco-mobilité à accompagner et un transport de marchandise à mieux organiser

- Un changement des mentalités croissant qui doit encourager un développement de la mobilité durable
- Peu de station de recharge pour véhicule particulier sur le territoire de TPM mais quelques communes déjà engagées dans une offre de stations de charges publiques
- La réglementation en matière de livraison de marchandise est hétérogène avec des conflits d'usages sur les principaux axes des centralités urbaines et économiques, notamment en heure de pointe.

3. Les ambitions du PDU

3.1. Les enjeux et objectifs du PDU

Le diagnostic et le bilan du précédent PDU 2005-2025 ont mis en évidence les améliorations significatives réalisées sur le territoire et les prémices d'un changement des comportements avec une baisse de l'usage de la voiture dans le cœur d'agglomération et une appétence retrouvée pour les modes actifs.

Pour inscrire ces changements dans la durée, la Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée s'est engagée dans la révision du PDU avec pour objectif de proposer un panel d'offres de transports alternatives à l'autosolisme visant à baisser le trafic automobile afin de limiter les nuisances environnementales, renforcer l'attractivité du territoire et la qualité de vie des résidents. Le projet proposé vise à répondre aux différentes temporalités des déplacements (période scolaire, période estivale, week-end, soirée) et aux différentes échelles de la mobilité :

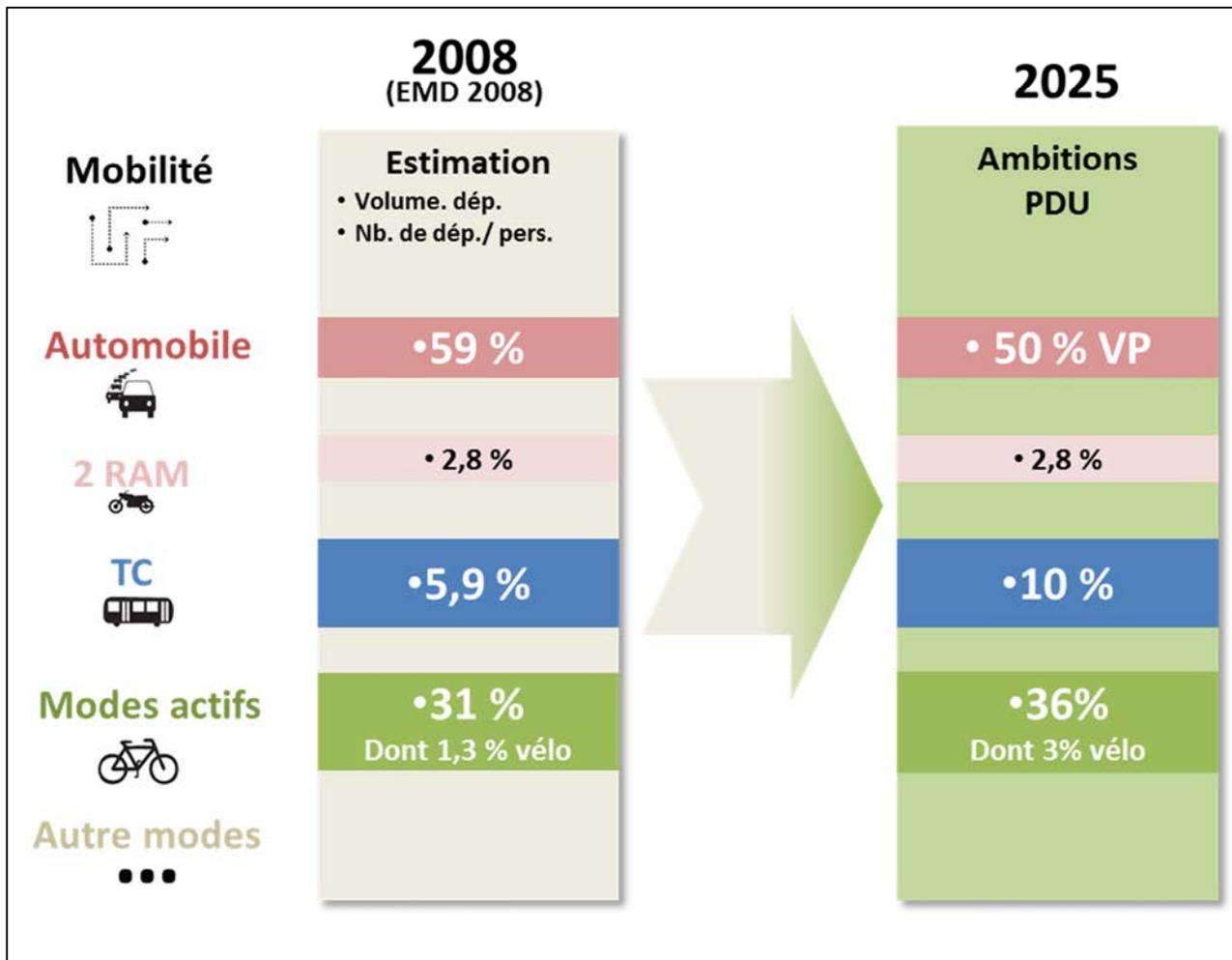
- l'échelle de l'aire métropolitaine afin d'apporter une réponse aux flux longues distances en se donnant pour ambition de disposer d'un réseau de Train à Haut Niveau de Service cadencé aux 15 minutes et d'un réseau de Cars à Haut-Niveau de services d'une fréquence qui pourra aller jusqu'aux 30 minutes en heures de pointe, organisés autour d'une armature de pôles d'échanges et de pôles de correspondances clairement identifiés et aménagés. Le déploiement de parking-relais en périphérie et d'aire de covoiturage permettront également aux automobilistes d'éviter les engorgements routiers rencontrés aux entrées de l'agglomération.
- l'échelle de l'agglomération afin de répondre aux flux internes des résidents et des visiteurs vers le cœur d'agglomération et le bassin hyérois par un développement du réseau Mistral autour de 4 LHNS proposant des fréquences inférieures à 10 minutes et des lignes de TCSP maritimes connectés aux pôles d'échanges multimodaux et pôles de correspondances. Le maillage du réseau viaire primaire s'inscrira dans une logique de multimodalité pour offrir plus de places aux transports en communs et renforcer leur efficacité par l'aménagement de site propre.
- l'échelle des centralités et des courtes distances où les modes actifs doivent prendre toute leur place par le développement d'un réseau cyclable de 400 km, la création de plus de 3 000 places de stationnement vélos, le déploiement de zones apaisées, des parcours de qualité mieux jalonnés et une politique de stationnement voiture cohérente et mieux réglementée.

3.2. Les ambitions du PDU : 10% des déplacements réalisés en transports en commun, 1 déplacement sur 2 réalisé en voiture

Des objectifs de parts modales ambitieux ont été définis afin de diminuer le trafic automobile et augmenter les déplacements alternatifs :

- 50 % des déplacements des résidents de TPM réalisés en voiture contre 59% en 2008
- 10% des déplacements des résidents de TPM réalisés en transport en commun contre 5,9% en 2008

36% des déplacements des résidents de TPM réalisés en modes actifs (3% vélo, 33% la marche) contre 31% en 2008 (1,3% vélo, 30% la marche), et le reste en deux-roues motorisés et modes divers (transports employeurs...)



3.3. Cinq orientations qui fixent « le cap »

Les 5 orientations ont été pensées pour contribuer à atteindre les différents objectifs de parts modales à travers les visées essentielles suivantes :

- **Une offre de transport collectif globale plus performante et concurrentielle à l'automobile**, afin d'augmenter la part modale des transports en communs :
 - Pour les déplacements internes à l'agglomération avec le réseau urbain et toucher les déplacements de « moyenne distance » (d'échelle TPM)
 - Pour les déplacements d'échanges avec les réseaux interurbains et leur articulation avec le réseau urbain et toucher les déplacements de longue distance,
- **Un nouveau partage de la voirie et une circulation automobile maîtrisée**, pour diminuer l'emprise de la voiture sur la voirie et les nuisances engendrées par le trafic automobile, et favoriser la présence des modes alternatifs à la voiture individuelle.

- **Un territoire favorable aux modes actifs et aux déplacements des Personnes à Mobilités Réduites**, pour accroître la sécurité, la visibilité et la valorisation de la marche à pieds, du vélo et prise en considération des besoins en mobilité des usagers les plus vulnérables.
- **Une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture affirmé**, pour favoriser les formes de mobilités qui contribuent à diminuer les distances parcourues en voiture et à favoriser les énergies « propres », comme les pratiques de mutualisation automobile qui augmentent les taux de remplissage des véhicules ou l'usage des véhicules électriques.
- **Une mobilité repensée en période estivale et vers les grandes portes d'entrées maritimes et aérienne**, pour agir sur la mobilité générée par le tourisme, qui représente une composante forte du territoire en termes de volumes de population accueillie et donc de déplacements, en particulier sur le patrimoine géographique du territoire de TPM.

4. Un plan d'actions : 5 grandes orientations, 15 objectifs stratégiques et 46 actions.

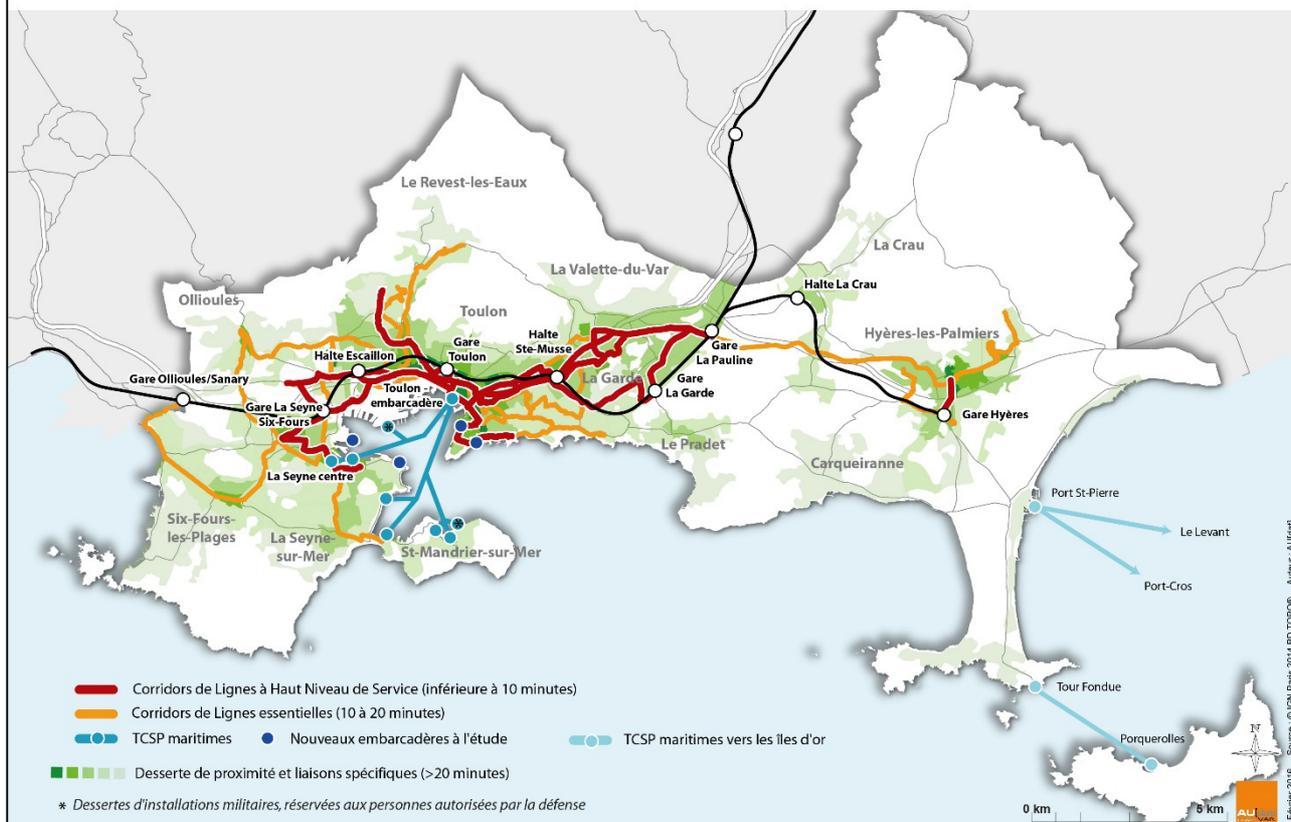
4.1. Une offre de transport collectif globale plus performante et concurrentielle à l'automobile

Pour améliorer l'offre du réseau urbain en fonction des besoins quotidiens des habitants de l'agglomération et des visiteurs (**obj. 1.1**) le PDU prévoit d'abord de mettre l'accent sur le développement de l'offre de transport urbain Mistral qui sera organisé autour d'une « hiérarchie » en 4 niveaux.

Cette hiérarchisation aura pour objectif de rendre bien identifiable le niveau d'offre « structurant », qui sera composé de 4 lignes à haut niveau de service avec des fréquences de passage élevées inférieures aux 10 minutes (**action n°1**), des itinéraires qui privilégient les zones de population denses et les grands lieux de destinations (les « générateurs de trafic ») comme les grands équipements publics, les grands pôles d'emplois de l'agglomération et les grandes zones d'activités économiques et commerciales (**action n°6**).

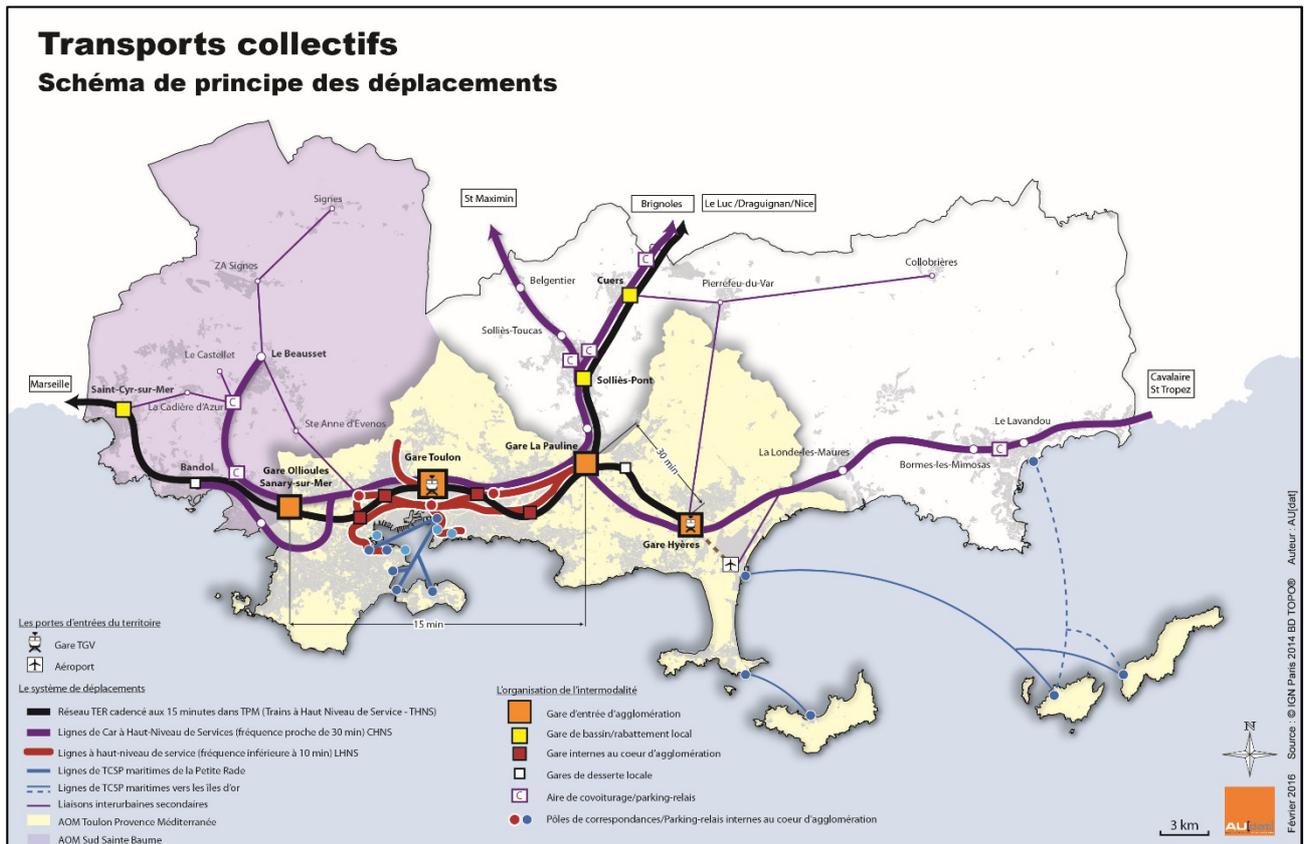
Les périodes de service (journées, soirées, week-end, vacances...) seront revues afin d'adapter l'offre (**action n°4**). Le développement des « sites propres » - voies de circulations spécialement affectées aux bus – viendra fiabiliser les temps de parcours des transports en commun en les affranchissant des aléas du trafic automobile (**action n°2**). Le réseau de lignes maritimes qui profite d'un « site propre naturel » sera également renforcé (**action n°3**) et l'accueil des voyageurs amélioré.

Lignes à haut niveau de service et lignes essentielles



- **Action n°4** - Améliorer l'accessibilité et l'intermodalité autour du téléphérique et poursuivre sa modernisation
- **Action n°7** - Poursuivre la réalisation des infrastructures nécessaires à l'exploitation du réseau Mistral

Afin de compléter le réseau urbain de l'agglomération, l'offre de transport interurbaine qui relie TPM aux autres territoires, c'est-à-dire essentiellement le TER et Varlib, sera renforcée et optimisée avec notamment une amélioration de la desserte à l'intérieur de TPM (**actions n°8 et n°9**). Dans l'optique de mieux faire profiter aux habitants et visiteurs de toutes des offres de transports disponibles sur le territoire, le PDU prévoit d'améliorer les connexions entre les réseaux de manière à ce qu'ils se complètent et que les usagers puissent les utiliser avec plus de facilité. Les points de correspondances importants seront mieux identifiés et la « billettique interopérable » qui permet de changer de réseau en gardant le même titre de transport sera développée (**action n°10**), les points de correspondance seront aménagés en fonction de leur niveau d'importance (**actions n°11 et n°13**), leur desserte en transports en commun et les itinéraires piétons et cyclables seront améliorés afin de pouvoir y accéder sans nécessairement recourir à la voiture (**actions n°12 et n°14**).

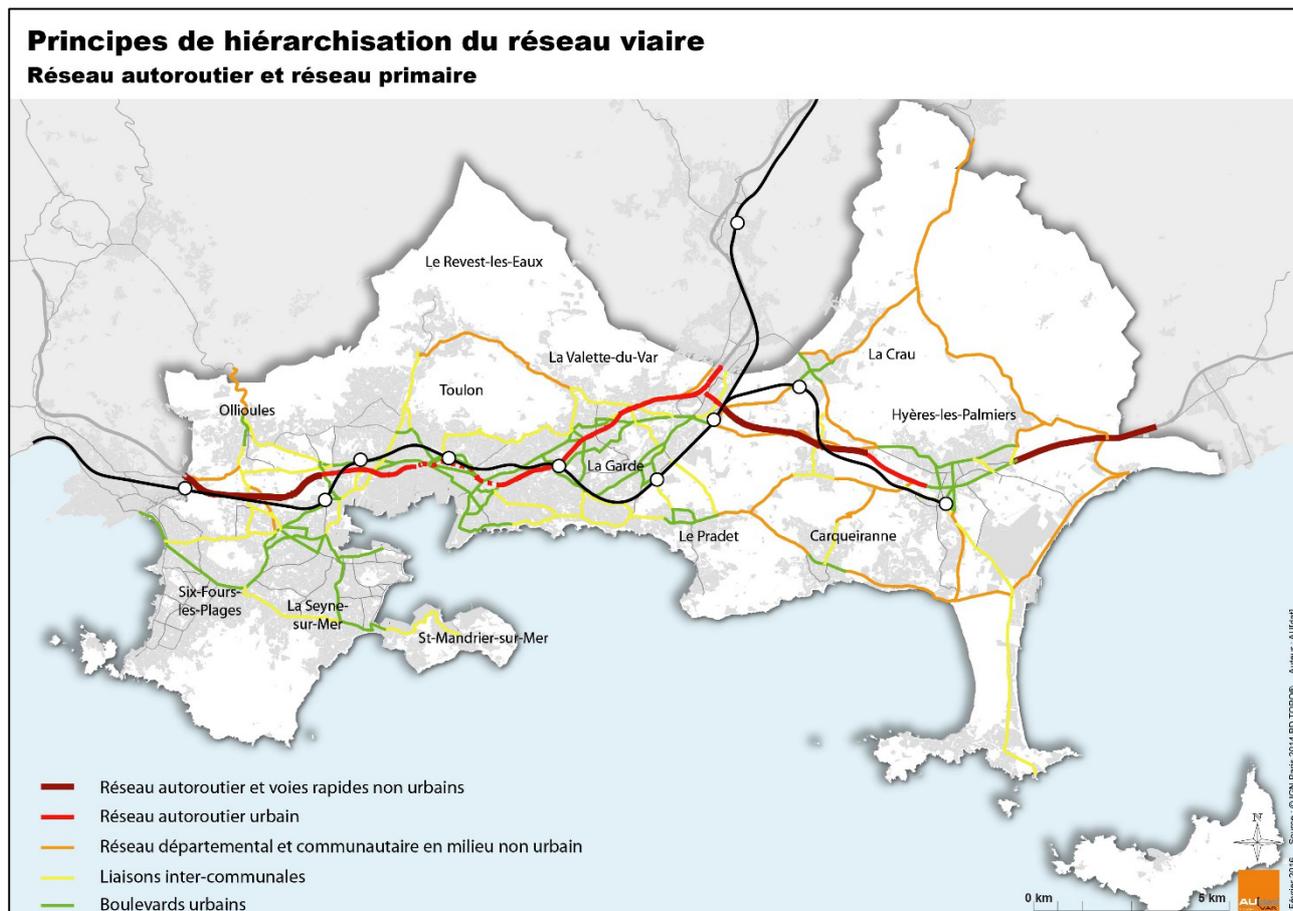


4.2. Un nouveau partage de la voirie et une circulation automobile maîtrisée

La voirie a pendant des décennies bien souvent été considérée comme exclusivement dévolue à la voiture et le développement de la ville s'est organisée en conséquence. Un des grands objectifs de ce PDU est de changer cette tendance et de laisser plus de place aux transports en commun et aux « modes actifs » c'est-à-dire les modes de déplacements sans apport d'énergie autre qu'humaine comme la marche et le vélo. **(obj. 2.1.)** Le réseau routier fera l'objet d'une classification en fonction du type de trafic et de l'environnement urbain afin d'adapter l'aménagement et les vitesses de circulation **(actions n°15 et n°16)**. La circulation dans les centres-villes de l'agglomération sera également améliorée **(action n°19)** pour profiter de la fluidification du trafic qu'apportera l'élargissement de l'A57 **(action n°17)**



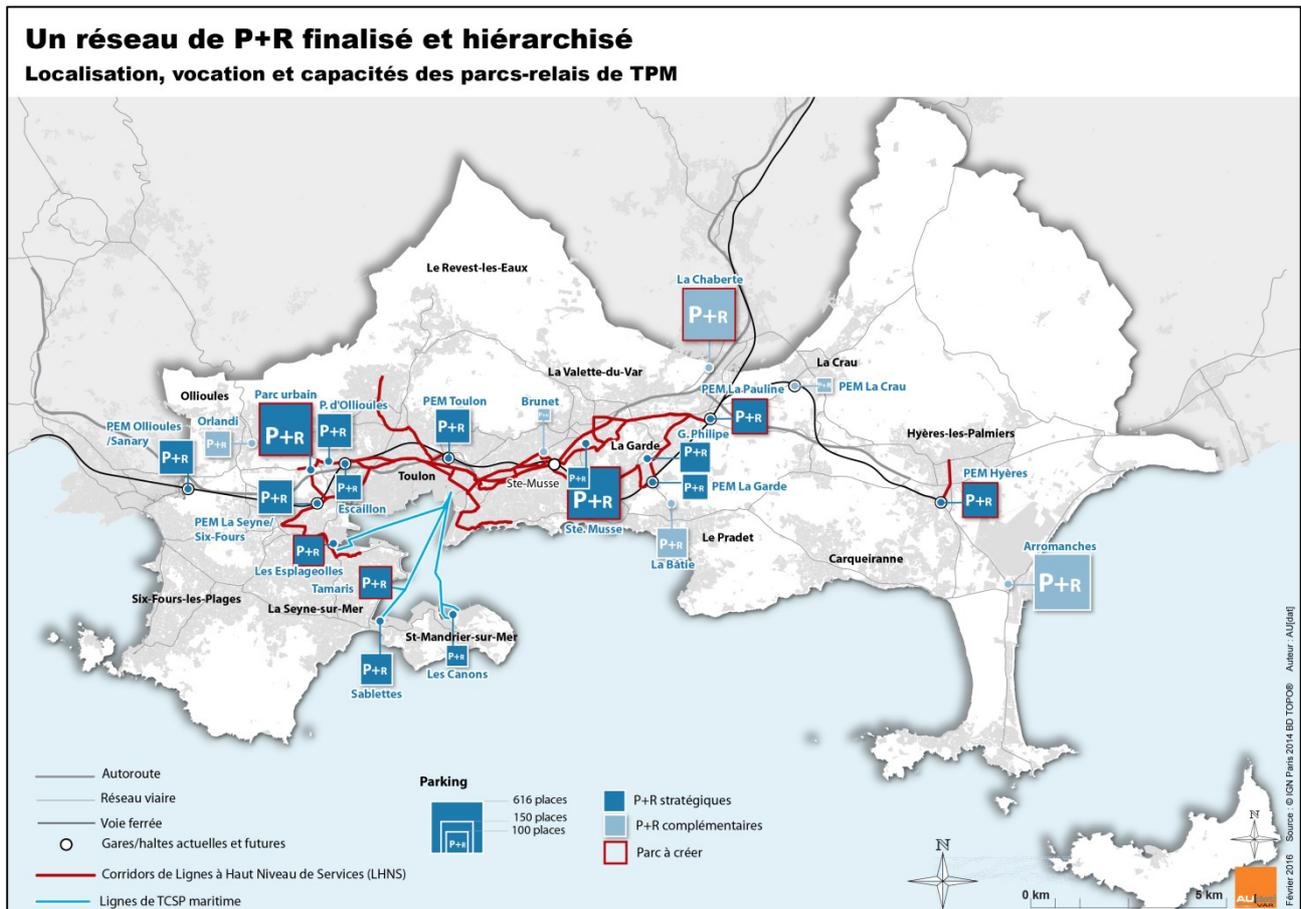
- **Action n°18** - Compléter le maillage viaire primaire de l'agglomération



L'accès au stationnement est un facteur fondamental dans l'usage de l'automobile, en particulier dans les centres-villes. Le PDU prévoit de donner toutes leurs chances aux modes de transports en commun (**obj. 2.2**) en organisant l'offre en stationnement en cohérence avec le déploiement des transports en commun avec la création et l'amélioration des parking relais (P+R) qui permettent de déposer sa voiture dans des endroits prévus à cet effet pour ensuite utiliser les transports en communs (**action n°20**).

Une meilleure tarification du stationnement permettra également de mieux répartir l'occupation des places sur voirie et dans les parkings (**action n°22**) et l'organisation du stationnement des deux-roues motorisés, qui connaissent un certain succès sur le territoire, permettra de libérer les trottoirs parfois encombrés (**action n°23**). Dans les endroits où la desserte en transports en commun est importante, l'organisation de l'offre de stationnement sera optimisée (**action n°21**).

- **Action n°24** - Améliorer la gestion et l'organisation de la logistique urbaine dans les centralités
- **Action n°25** - Améliorer l'accueil des poids lourds à Brégaillon et dans les zones d'activités

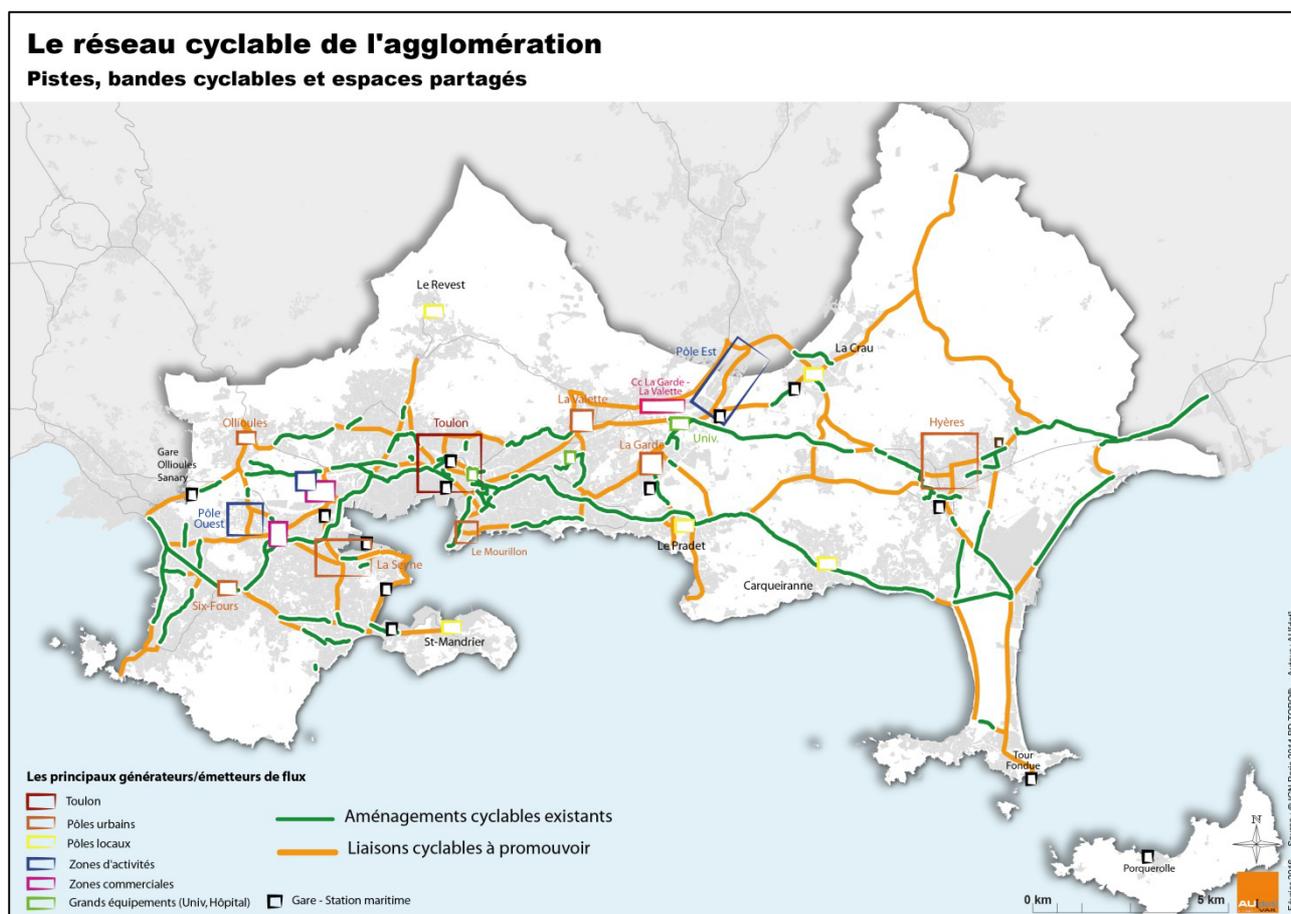


4.3. Un territoire favorable aux modes actifs et aux déplacements des Personnes à Mobilités Réduites (PMR)

Les bienfaits de l'exercice physique pour la santé, la forte proportion de déplacements de courte distance ainsi que la météo clémente du territoire font des modes actifs (marche à pieds, vélo...) une alternative à l'automobile avec un réel potentiel de développement. Le PDU prévoit de développer le réseau d'itinéraires cyclables vers les destinations du quotidien (zones d'emplois, commerces...) et de renforcer la sécurité des cyclistes avec des aménagements spécifiques (**actions n°26 et n°27**) et des vélos avec le développement de stationnement cyclables (**action n°28**). Les aides financières destinées à l'acquisition de vélo à assistance électrique seront également poursuivies (**action n°29**).

Pour diminuer les nuisances de la circulation automobile (**obj. 3.2**), les zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre...) dans lesquelles les automobilistes « cèdent le pas » aux autres usagers et la qualité des aménagements piétons et cyclable seront privilégiés dans les centralités urbaines (**actions n°30 et n°31**).

Le PDU prévoit également de renforcer la cohésion sociale et urbaine en améliorant l'accès des personnes à mobilité réduite aux réseaux de transports publics et aux espaces publics de manière générale (**actions n°32 et n°33**).



4.4. Une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture affirmé

La mobilité durable, c'est-à-dire qui prend en considération l'impact son environnemental pour les générations futures, c'est une mobilité qui économise l'énergie et qui s'adapte à la transition énergétique rendue possible par les avancées techniques. Afin d'encourager un partage citoyen de la mobilité, le PDU prévoit de promouvoir le covoiturage avec notamment une plateforme internet dédiée sur un périmètre géographique départemental, et de soutenir les initiatives innovantes qui pourront émerger dans ce sens (**actions n°34 et n°35**). L'usage des véhicules électriques propre sera aussi facilité avec le déploiement des stations de recharge (**action n°36**) et le renouvellement des matériels roulants et navigants et des véhicules des collectivités sera poursuivi afin de diminuer leurs nuisances aussi bien sonores qu'en termes d'émission de polluants (**actions n°37 et n°38**).

Le PDU met également l'accent sur « la pédagogie » à développer auprès du public afin de partager une culture commune de la mobilité durable et de changer les habitudes, à travers de nouveaux lieux dédiés à la mobilité (**action n°39**), un outil de diffusion de l'information « multimodale » (**action n°40**) et le soutien aux démarches incitatives pour les salariés et le public scolaire (**action n°41**). Enfin, le développement de la ville en intégrant dans « ses gènes » les grands enjeux de mobilité pourra réunir les conditions urbaines favorables aux déplacements courts, et donc à pieds ou à vélo, ou en transports publics (**action n°42**).



4.5. Une mobilité repensée en période estivale et vers les grandes portes d'entrées maritimes et aérienne

-

L'importance du tourisme sur le territoire se traduit également par des flux de déplacements supplémentaires avec une organisation spécifique. Cela se joue à 2 échelles : les entrées et sortie du territoire et les déplacements réalisés à l'intérieur de l'agglomération. Le port de Toulon- La Seyne et l'aéroport d'Hyères représentent des portes d'entrée nationale voire internationale du territoire et le PDU prévoit d'améliorer l'accueil des passagers de ferries et des croisières dont l'activité est en pleine expansion (**action n°43**) ainsi que la desserte de l'aéroport international Toulon-Hyères (**action n°44**). À l'échelle de l'agglomération, le PDU prévoit de proposer une offre de transport en commun mieux adaptée à la mobilité touristique et des alternatives de transports qui permettent de diminuer l'usage de la voiture et ainsi préserver la qualité du patrimoine paysager du territoire (**action n°46**).

- + • **Action n°45** - Repenser les accès et la circulation sur la presqu'île de Giens et sur les îles d'Or

5. Une programmation pragmatique

5.1. Un calendrier de mise en œuvre

Evaluation en M€	Montant Global	Période	
		2016-2020	2021-2025
Orientation 1 : Une offre TC globale performante et concurrentielle à la voiture	1 252,75	547,25	705,50
Améliorer la réponse du réseau urbain aux besoins quotidiens des habitants de l'agglomération et des visiteurs	778,00	356,00	422,00
Optimiser et renforcer les réseaux de transports interurbains	385,00	155,00	230,00
Améliorer les interfaces entre les offres de transports	89,75	36,25	53,50
Orientation 2 : Un nouveau partage de la voirie et une circulation automobile maîtrisée	606,50	283,50	323,00
Repenser et apaiser la voirie par des aménagements multimodaux	565,50	265,50	300,00
Faire du stationnement un levier pour la maîtrise de l'automobile, le report modal et le partage de l'espace public	25,00	7,50	17,50
Améliorer la gestion des flux de marchandises	16,00	10,50	5,50
Orientation 3 : Un territoire favorable aux modes actifs et aux déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR)	67,50	37,25	30,25
Encourager l'usage du vélo en toute sécurité	39,50	19,75	19,75
Apaiser la circulation dans les centralités urbaines et valoriser les modes actifs	11,50	6,00	5,50
Améliorer les conditions de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	16,50	11,50	5,00
Orientation 4 : Une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture affirmé	151,00	83,00	68,00
Encourager les nouvelles formes de mobilité et les pratiques de mutualisation	3,50	2,25	1,25
Accompagner la transition énergétique pour une circulation propre	143,00	76,75	66,25
Communiquer auprès du public pour changer les habitudes	4,00	3,75	0,25
Renforcer la cohérence urbanisme – déplacements	0,50	0,25	0,25
Orientation 5 : Une mobilité repensée en période estivale et vers les grandes portes d'entrées maritimes et aérienne	50,50	18,50	32,00
Assurer une meilleure desserte du port de Toulon et de l'aéroport international Toulon-Hyères	30,00	10,00	20,00
Proposer une offre de transport adaptée à l'activité touristique du territoire	20,50	8,50	12,00
Total du PDU 2016-2025	2 128,25	969,50	1 158,75

5.2. Un compte de déplacements

Mode de transports	Investissement	Fonctionnement	Total
Les transports en commun (TER, VarLib', Mistral)	691 M€ (53 %)	765 M€	1.446 M€
Les infrastructures routières	438 M€ (40 %)	101 M€	539 M€
Les modes actifs	112 M€ (7 %)	31 M€	143 M€
Total	1.241 M€	887 M€	2.128 M€

6. Un projet durable

L'évaluation environnementale a pour objectif de prévoir en amont les incidences des actions du PDU pour chacun des thèmes environnementaux présentés dans l'état initial de l'environnement, à savoir :

- **La qualité de l'air**, très fortement influencée par les transports routiers, particulièrement sur les sites à proximité des grands axes,
- **Les nuisances sonores** : le bruit routier représente une part importante des nuisances sonores, le bruit étant considéré comme le facteur de gêne environnementale principal,
- **Les émissions de gaz à effet de serre (GES)** : le secteur routier constitue l'un des secteurs contribuant le plus aux émissions de GES,
- **La consommation énergétique**, les émissions de GES dues aux transports sont directement liées à la consommation énergétique des véhicules
- **La consommation d'espace**, les aménagements routiers peuvent engendrer une consommation des espaces naturels et agricoles et augmenter le taux d'artificialisation d'un territoire,
- **Les milieux naturels** peuvent être affectés par des aménagements en faveur de la mobilité qui peuvent entraîner une consommation d'espace et avoir un impact sur la biodiversité naturelle,
- **L'eau** : les aménagements d'infrastructure peuvent générer une artificialisation du milieu et ainsi interférer sur le ruissellement et l'écoulement naturel des eaux. Le trafic routier est à l'origine de charges polluantes qui, par ruissellement, peuvent polluer les eaux de surface et souterraines, les zones humides pouvant également être impactées,
- **Le patrimoine et les paysages** : les transports doivent pouvoir contribuer à la mise en valeur du patrimoine paysager (naturel, bâti historique) sans avoir d'impacts négatifs,
- **Les risques** : les transports peuvent aggraver l'exposition des usagers aux aléas (risques naturels, sanitaires et technologiques),
- **La sécurité routière** : en matière d'accidentologie routière, les usagers les plus vulnérables (piétons, cycliste, motards) sont les plus exposés au risque.

Selon la thématique traitée et le type de données disponibles l'évaluation des incidences est soit uniquement qualitative, soit qualitative et quantitative.

L'exercice de modélisation des émissions liées aux transports routiers a pour objectif de vérifier que le PDU respecte les objectifs fixés par le Plan de Protection de l'Atmosphère du Var (PPA) en termes d'émissions de polluants de l'air. Elle vise ainsi à montrer en quelles proportions les actions du PDU contribueront à réduire les pollutions atmosphériques à horizon 2025 en comparant les émissions de polluants estimées pour le scénario PDU avec celles estimées pour le scénario « fil de l'eau ». Les résultats obtenus à partir des hypothèses de gain de trafic routier à horizon 2025 dû à la réduction de la part-modale de la voiture montrent que le PDU 2015-2025 permet d'atteindre les objectifs du PPA pour les trois principaux polluants (NOx, PM10 et PM2.5) et les objectifs du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) pour les émissions de gaz à effet de serre (GES).

Pour évaluer les incidences environnementales notables du projet de PDU, une méthode qualitative a été développée et permet de confronter chacun des objectifs stratégiques du plan d'actions (15 objectifs) à l'ensemble des thèmes environnementaux analysés dans l'état initial de l'environnement.

- **Analyse des incidences du PDU sur la qualité de l'air**

L'analyse qualitative montre que les orientations et les objectifs stratégiques du PDU de TPM 2015-2025 sont favorables à une amélioration de la qualité de l'air puisqu'elles ont été définies dans l'objectif de favoriser le report des déplacements réalisés en automobile vers les modes de déplacements alternatifs (transports en commun, marche, vélo...). Elles permettront ainsi de diminuer le volume de déplacements réalisés en automobile. Certaines mesures qui ont par ailleurs des impacts positifs sur l'accidentologie, le bruit, etc. peuvent aussi avoir des effets négatifs sur la qualité de l'air et relativiser l'effet global positif attendu. Par exemple l'élargissement de l'A57, pourrait provoquer un appel d'air et générer plus de trafic automobile, pouvant affaiblir l'effet environnemental positif attendu liée à la fluidité du trafic et au report modal de l'automobile vers les TC. La réduction des vitesses pourra également entraîner localement une hausse des émissions polluantes.

- **Analyse des incidences du PDU sur le bruit**

Les actions du PDU pouvant globalement diminuer les émissions sonores liées aux transports correspondent à celles permettant de réduire le trafic routier ou ayant une influence sur les vitesses de circulation. Toutefois, il reste difficile de localiser précisément les secteurs géographiques qui seront améliorés et il s'agit davantage d'effets globaux sur l'ensemble du territoire. En revanche on peut prévoir localement des effets potentiellement négatifs ou une amélioration moins marquée notamment avec l'augmentation du trafic au niveau des pôles d'échanges multimodaux, des parkings-relais, sur certaines voiries, ou l'augmentation du trafic ferroviaire qui pourra générer des nuisances sonores locales et ponctuelles.

- **Analyse des incidences du PDU sur la consommation énergétiques et les GES**

La diminution globale des consommations énergétiques et des émissions de GES passe principalement par une réduction des trafics automobiles. Les progrès technologiques de la motorisation des véhicules à moyen terme devraient aussi conforter progressivement ces réductions. Enfin, limiter les déplacements longue distance par une meilleure cohérence urbanisme-déplacement participera à diminuer les consommations énergétiques globales sur le territoire. Cependant, l'augmentation de trafic sur certains secteurs (élargissement de l'A57 et création de voiries) ou la diminution des vitesses dans les zones 30 pourra augmenter localement les émissions de GES.

- **Analyse des incidences du PDU sur la consommation de l'espace**

La majeure partie des actions du PDU ne consommera pas d'espace. 36 actions sur les 46 n'impacteront pas les espaces naturels et agricoles du territoire. En effet, ces projets seront réalisés sur des espaces déjà artificialisés ou ne nécessiteront pas de foncier. Seuls les projets de voiries, de site propre, de voie ferrée, d'aménagements cyclables et de parkings pourront engendrer de la consommation d'espace. Toutefois, l'agglomération de TPM étant déjà artificialisée l'essentiel de ces projets se réalisera sur des espaces déjà artificialisés. Toutefois, l'échelle d'intervention du PDU et l'état d'avancement des projets ne permettent pas d'apporter plus de précision sur la consommation d'espace engendrée par ces futurs aménagements.

- **Analyse des incidences du PDU sur la biodiversité et les paysages**

Beaucoup d'actions envisagées n'ont pas d'incidences notables sur le paysage mais en réduisant la place de la voiture sur le territoire et en développant l'usage des modes alternatifs, le PDU peut modifier le partage de l'espace, et transformer le paysage urbain en vue de le valoriser. En effet, le réaménagement de l'espace peut également permettre de mettre en valeur le patrimoine bâti et naturel, renouveler l'image de la ville et améliorer le cadre de vie. En fonction de leur taille et du trafic qu'elles engendrent, la création de

nouvelles infrastructures peut affecter la faune et le développement des navettes maritimes peut causer des nuisances sur la biodiversité marine.

- **Analyse des incidences du PDU sur la ressource en eau**

La majeure partie des actions du PDU participe à améliorer la qualité de la ressource en eau puisqu'elles concourent à diminuer le nombre de déplacements automobiles et les charges polluantes associées grâce au report vers des modes moins polluants, à renouveler le parc de véhicules vers des énergies plus propres et à limiter l'imperméabilisation des sols en étant peu consommateur d'espace et en encourageant une meilleure cohérence urbanisme/déplacements par un développement urbain au plus proche des espaces bien desservis par les transports en commun et favorable aux modes actifs. Les actions ayant pour objectif la création d'infrastructures autoroutières, routières et ferroviaires peuvent avoir des impacts négatifs sur l'eau en augmentant le taux d'imperméabilisation et en modifiant l'infiltration naturelle.

- **Analyse des incidences du PDU sur les risques naturels et technologiques**

L'essentiel des actions du PDU va dans le sens d'une non-aggravation des risques naturels et technologiques en limitant la création d'infrastructure sur des territoires non artificialisés et sur des territoires soumis à risque. Cependant la création de parking relais, le développement des aménagements cyclables ou de sites propres pourrait augmenter les surfaces imperméabilisées et donc le ruissellement avec un effet d'aggravation des risques d'inondation. Les caractéristiques et la localisation des projets n'étant pas précisément définis dans le PDU, il reste difficile d'évaluer les impacts potentiels.

- **Analyse des incidences du PDU sur la sécurité routière**

L'ensemble des objectifs stratégiques et des actions du PDU visent à une amélioration de la sécurité routière et à une diminution des accidents et des conflits d'usages entre les modes de transports à travers notamment l'amélioration des conditions de circulation des véhicules et des modes actifs par un meilleur partage de la voirie, une hiérarchie du réseau viaire associé à des principes d'aménagements et un plan de modération des vitesses permettant de répondre aux problèmes de sécurité de certains axes routiers.

La synthèse des incidences du projet

Incidences env. positives majeures (++) Incidences env. négatives (-) Neutre (0)
 Incidences env. positives (+) Incidences env. négatives majeures (--)

	AIR				BRUIT				NRJ / GES				CONSO ESPACE			
	(-)	(0)	(+)	(++)	(-)	(0)	(+)	(++)	(-)	(0)	(+)	(++)	(-)	(0)	(+)	(++)
ORIENTATION 1 - Une offre de transport collectif globale performante et concurrentielle à l'automobile																
1.1. Objectif stratégique - Améliorer la réponse du réseau urbain aux besoins quotidiens des habitants de l'agglomération et des visiteurs																
1.2. Objectif stratégique - Optimiser et renforcer les réseaux de transports interurbains																
1.3. Objectif stratégique - Améliorer les interfaces entre les offres de transport																
ORIENTATION 2 - Un nouveau partage de la voirie et une circulation automobile maîtrisée																
2.1. Objectif stratégique - Repenser et apaiser la voirie par des aménagements multimodaux																
2.2. Objectif stratégique - Faire du stationnement un levier pour la maîtrise de l'automobile, le report modal et le partage de l'espace public																
2.3. Objectif stratégique - Améliorer la gestion des flux de marchandises																
ORIENTATION 3 - Un territoire favorable aux modes actifs et aux déplacements des Personnes à Mobilités Réduites (PMR)																
3.1. Objectif stratégique - Encourager l'usage du vélo en toute sécurité																
3.2. Objectif stratégique - Apaiser la circulation dans les centralités urbaines et valoriser les modes actifs																
3.3. Améliorer les conditions de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite PMR																
ORIENTATION 4 - Une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture affirmé																
4.1. Objectif stratégique - Encourager les nouvelles formes de mobilité et les pratiques de mutualisation																
4.2. Objectif stratégique - Accompagner la transition énergétique pour une circulation propre																
4.3. Objectif stratégique - Communiquer auprès du public pour changer les habitudes																
4.4. Objectif stratégique - Renforcer la cohérence urbanisme – déplacements																
ORIENTATION 5 - Une mobilité repensée en période estivale et vers les grandes portes d'entrées maritimes et aérienne																
5.1. Objectif stratégique - Assurer une meilleure desserte du port de Toulon et de l'aéroport international Toulon-Hyères																
5.2. Proposer une offre de transport adaptée à l'activité touristique du territoire																

	PAYSAGES/BIODIV				EAU				RISQUES				ACCIDENTOLOGIE			
	(-)	(0)	(+)	(++)	(-)	(0)	(+)	(++)	(-)	(0)	(+)	(++)	(-)	(0)	(+)	(++)
ORIENTATION 1 - Une offre de transport collectif globale performante et concurrentielle à l'automobile																
1.1. Objectif stratégique - Améliorer la réponse du réseau urbain aux besoins quotidiens des habitants de l'agglomération et des visiteurs																
1.2. Objectif stratégique - Optimiser et renforcer les réseaux de transports interurbains																
1.3. Objectif stratégique - Améliorer les interfaces entre les offres de transport																
ORIENTATION 2 - Un nouveau partage de la voirie et une circulation automobile maîtrisée																
2.1. Objectif stratégique - Repenser et apaiser la voirie par des aménagements multimodaux																
2.2. Objectif stratégique - Faire du stationnement un levier pour la maîtrise de l'automobile, le report modal et le partage de l'espace public																
2.3. Objectif stratégique - Améliorer la gestion des flux de marchandises																
ORIENTATION 3 - Un territoire favorable aux modes actifs et aux déplacements des Personnes à Mobilités Réduites (PMR)																
3.1. Objectif stratégique - Encourager l'usage du vélo en toute sécurité																
3.2. Objectif stratégique - Apaiser la circulation dans les centralités urbaines et valoriser les modes actifs																
3.3. Améliorer les conditions de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite PMR																
ORIENTATION 4 - Une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture affirmé																
4.1. Objectif stratégique - Encourager les nouvelles formes de mobilité et les pratiques de mutualisation																
4.2. Objectif stratégique - Accompagner la transition énergétique pour une circulation propre																
4.3. Objectif stratégique - Communiquer auprès du public pour changer les habitudes																
4.4. Objectif stratégique - Renforcer la cohérence urbanisme – déplacements																
ORIENTATION 5 - Une mobilité repensée en période estivale et vers les grandes portes d'entrées maritimes et aérienne																
5.1. Objectif stratégique - Assurer une meilleure desserte du port de Toulon et de l'aéroport international Toulon-Hyères																
5.2. Proposer une offre de transport adaptée à l'activité touristique du territoire																

	Mesures d'atténuation	Indicateurs de suivi
La qualité de l'air	Les actions qui contribuent au renouvellement de la flotte des matériels roulants (action 37) mais aussi de la flotte des véhicules légers des collectivités (action 38), et celle qui incite également à l'usage de véhicules électriques (bornes de recharge électrique de l'action 36) pourront atténuer ces incidences négatives ponctuelles engendrées par le report de trafic et les zones 30.	Suivi annuel des polluants liés au trafic routier la concentration (horaire, journalière, annuelle) du dioxyde d'azote (NO ₂), des particules en suspension (PM ₁₀), et des particules très fines en suspension (PM _{2.5}) et Ozone (O ₃). Un indicateur cartographique à fine échelle de la qualité de l'air et de l'exposition des populations sur les communes de l'agglomération de TPM. Un suivi annuel par secteur d'activité des émissions de polluants de la collectivité (base Emiss'Air, Air PACA), désormais actualisé tous les ans.
Les nuisances sonores	Pour atténuer les nuisances sonores générées ponctuellement par les nouveaux projets prévus par le PDU (pôles d'échange, élargissement de l'A57,...), des protections telles que des merlons, des murs anti-bruit, et des revêtements absorbants doivent être privilégiés.	Les dispositifs réglementaires tels que le classement sonore des infrastructures de transport terrestre (préfecture) et les cartes stratégiques du bruit (Etat-EPCI-Communes) seront maintenus. L'actualisation des données relatives aux émissions sonores, devant être réalisée tous les cinq ans permettra de déterminer à nouveau, la population impactée par les dépassements des seuils sur le territoire de TPM, particulièrement à proximité des axes routiers et des voies ferrées, ainsi que le linéaire de voiries classées bruyantes.
La consommation énergétique et les émissions de GES	Les actions qui contribuent au renouvellement de la flotte des matériels roulants (action 37) mais aussi de la flotte des véhicules légers des collectivités (action 38), et celle qui incite également à l'usage de véhicules électriques (action 36) pourront atténuer l'effet de ces incidences ponctuelles.	Un indicateur de suivi annuel, basés sur des inventaires sera élaboré par AirPACA (bases Energ'air et Emiss'air) pour la consommation énergétique et les émissions de GES liées au secteur des transports. Une nouvelle enquête ménage déplacements (EMD) permettra également de déterminer à nouveau les parts-modales des différents modes de déplacement et calculer à partir de ces ratios les consommations énergétiques et les émissions de GES.
La consommation d'espace	Les aménagements prévus dans le cadre du PDU concernent majoritairement des espaces déjà urbanisés. 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.	Les études d'impact qui seront réalisées pour les nouveaux projets d'infrastructures détermineront la quantité d'espace non artificialisée qui sera consommée. Cette surface sera donc déterminée en fonction des projets. Une analyse d'occupation du sol dans le territoire de TPM sera réalisée tous les 5 ans permettant de calculer le pourcentage de surfaces occupées par les infrastructures de mobilité.

<p>La biodiversité et les paysages</p>	<p>Des études d'impact seront réalisées pour chaque projet, ce qui permettra de caractériser finement les effets locaux engendrés par les projets sur la biodiversité et les écosystèmes. En ce qui concerne le paysage, l'intégration environnementale des équipements devra être favorisée. Il est important de rappeler que dans les zones de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) que l'on trouve dans les villes de Toulon, La Seyne, Hyères mais aussi Porquerolles, des prescriptions particulières existent en matière d'architecture et de paysage et qu'elles doivent être prises en compte.</p>	<p>En complément de l'indicateur de consommation d'espace, d'autres indicateurs peuvent être développés tels que le linéaires des nouvelles voies qui auront un impact sur les milieux naturels (fragmentation, coupure...), mortalité de la faune par collision, fréquentation annuelle, saisonnière ou quotidienne des espaces naturels sensibles, suivi d'espèces faunistiques et floristiques indicatrices.</p>
<p>La ressource en eau</p>	<p>Pour chaque ouvrage potentiellement polluant, 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), et la mise en place de précautions particulières durant les phases de chantier (protection de rivières, surveillance de dépôts).</p>	<p>Le suivi de la qualité des eaux est assuré dans le cadre du SDAGE Rhône Méditerranée. Le suivi des trafics permettra d'appréhender la quantité de charges polluantes émises.</p>
<p>Les risques naturels et technologiques</p>	<p>Pour les ouvrages du PDU pouvant amener les usagers à être exposés aux risques naturels et/ou technologiques du territoire, les études d'impact réalisées devront prendre en compte ces risques, de manière à mettre en place des mesures adaptées.</p> <p>Pour le risque inondation (risque considéré comme majeur sur le territoire de TPM), l'augmentation des surfaces imperméabilisées liées aux réseaux de transport et aux équipements associés peut augmenter le ruissellement et aggraver ce risque. Ces aménagements devront prendre en compte les contraintes hydrauliques à l'échelle du bassin versant, en recherchant à modifier à minima le débit des écoulements naturels.</p>	<p>Pour suivre la mise en œuvre du PDU et ses effets sur les risques naturels et technologiques majeurs du territoire: il sera intéressant de suivre le linéaire des voies exposées aux risques d'inondations et d'incendies (risques naturels majeurs), mais également situées autour des sites SEVESO (sites soumis à autorisation). Suivre le trafic routier sur les voies situées dans les zones soumises aux aléas majeurs sera également un indicateur pertinent.</p>
<p>L'accidentologie</p>	<p>Aucune action du PDU n'a un impact négatif sur la sécurité routière. Ainsi, aucune mesure d'atténuation n'est prévue.</p>	<p>Pour suivre les effets du PDU sur le nombre d'accidents routiers, il conviendra de suivre annuellement le nombre total d'accidents corporels mais également le nombre d'aménagements permettant de diminuer les points accidentogènes.</p>

7. Un dispositif de mise en œuvre

Au-delà du contenu du projet exposé dans le plan d'actions et des ambitions qu'il vise à atteindre, la plus-value du PDU résidera dans sa capacité à organiser les bonnes conditions qui garantiront sa réalisation (ou mise en œuvre). Les outils de mise en œuvre constituent en ce sens les bases du « dispositif PDU » en tant que processus durable de réflexion et d'action.

Les documents à réaliser et les instances à mettre en place après l'approbation du PDU sont de 4 types :

- 1. Les documents de programmation :** ce sont les schémas qui devront préciser et programmer la mise en œuvre des actions du PDU liées à l'aménagement des infrastructures et à l'organisation de l'intermodalité
 - Le schéma des infrastructures routières
 - Le schéma directeur des aménagements cyclables
 - Le schéma directeur des sites propres
 - Le schéma directeur des parcs relais
 - Le schéma local de l'intermodalité

- 2. Les guides d'aménagement :** ce sont les documents-guides qui devront encadrer la mise en œuvre des actions d'aménagement du PDU. Ils seront des référentiels communs pour tous les acteurs qui seront amenés à intervenir sur le territoire communautaire. La liste n'est pas figée et pourra être enrichie au fil du temps.
 - La charte communautaire d'aménagement 'zéro-obstacle !'
 - Le guide d'aménagement des voiries
 - La charte des arrêts de bus

- 3. Les outils de suivis et d'aide à la décision :** il s'agit des observatoires qui permettront le suivi et l'évaluation du projet, des outils de productions de données qui viendront en partie alimenter les observatoires et des supports de communications qui apporteront des éclairages synthétiques ciblés sur certaines thématiques. Ces outils viendront alimenter les travaux et réflexions des différentes instances de suivi du PDU.
 - L'observatoire du PDU
 - L'observatoire du stationnement
 - Les dispositifs de capitalisation de données
 - Le programme de publications

- 4. Les instances de mise en œuvre :** pour son exécution la gouvernance du PDU sera quant à elle assurée par des instances de suivi et de décision qui réuniront les acteurs de la mobilité et des thématiques associées.
 - Les comités de pilotage et comités techniques
 - Groupe de travail inter-AOT
 - Groupe de travail urbanisme/déplacement
 - Groupe de travail logistique urbaine



PDU

2015-2025

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS



Toulon Provence Méditerranée

Ensemble, vers une nouvelle mobilité

Pôle Technique
Direction des Transports et des Déplacements

Hôtel de la Communauté d'Agglomération
107, boulevard Henri Fabre - CS 30536
83041 Toulon Cedex 9
Tél. : 04 94 93 83 00 - Fax : 04 94 93 83 83

© Photo : TPM