

PDU

2015-2025

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS



Toulon Provence Méditerranée

Ensemble, vers une nouvelle mobilité



Projet approuvé le 16 décembre 2016

① RESUME NON TECHNIQUE

② DIAGNOSTIC

③ PLAN D'ACTIONS

④ COMPTE DE DÉPLACEMENTS

⑤ EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

⑥ ANNEXE ACCESSIBILITE

PREAMBULE	2
1. Le lancement de la mise en révision du PDU.....	2
2. Le Bilan du PDU 2005-2015.....	2
3. Les éléments de diagnostic du PDU	2
CONTEXTE	3
4. Rappel du cadre réglementaire (LOTI, LAURE, SRU, Loi « handicap », Grenelle II, MAPTAM, NOTRe, TCEV).....	3
5. Articulation avec les autres schémas (SCoT, SRCAE, PPA, PLU)	4
6. Pourquoi un PDU et quels sont les grands défis ?	7
4. Plus de 15 sources de données utilisées pour construire le diagnostic.....	8
DIAGNOSTIC	9
PARTIE 1 : STRUCTURE ET DYNAMIQUES DU TERRITOIRE.....	9
1. TPM au cœur de la troisième aire urbaine de la région PACA	9
1. Une démographie qui tend à se stabiliser	9
2. Une aire métropolitaine qui bénéficie d'un contexte territorial remarquable.....	9
3. TPM moteur de l'aire toulonnaise, polarise les territoires voisins	10
4. Une polarisation encouragée par un essoufflement démographique sur TPM et une hyper-accessibilité routière et autoroutière du territoire.....	12
2. TPM : Un territoire multipolaire.....	14
1. Un territoire structuré autour de trois pôles urbains majeurs, une couronne urbaine, regroupant les grands espaces d'activités, et des pôles urbains secondaires.	14
2. Les mobilités quotidiennes soulignent l'organisation multipolaire de l'agglomération.....	15
3. Un territoire avec une dynamique démographique plus marquée par un poids des séniors et une dimension touristique forte	16
1. Un inversement des tendances démographiques depuis 5 ans	16
2. Une part des séniors importante dans la démographie de TPM.....	16
3. Une dimension touristique forte	16
4. Un territoire qui mène de grands projets de développement	17
PARTIE 2 : LES MODES, LES COMPORTEMENTS.....	18
1. Une place importante pour la voiture individuelle qui se renforce en dehors du cœur d'agglomération	18
2. Des motifs qui se diversifient et des déplacements qui s'étalent dans la journée : la fin des heures creuses ?	18
3. Les prémices d'un changement des comportements ?	18
PARTIE 3 : L'OFFRE DE TRANSPORTS.....	20
1. Une desserte fine du territoire assurée par trois réseaux de transports en commun	20
1. Le réseau Mistral : 90 % de la population à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus.....	20
2. Le réseau TER : 7 gares irriguent l'agglomération	25
3. Le réseau départemental	26
4. Les liaisons express régionales	28
5. L'articulation des réseaux.....	28
2. Un réseau viaire support de l'essentiel des flux de déplacements.....	31
1. Une desserte du territoire organisé autour d'un axe autoroutier Est-Ouest dont les trafics restent stables depuis 2007.....	31
2. Un réseau viaire primaire ayant peu évolué depuis 10 ans	32
3. Des vitesses de circulations encore élevées dans certains secteurs et des aménagements inadaptés sur certains axes au regard du contexte urbain.....	33
4. Une accidentologie en baisse sur le territoire depuis 2009	33
5. Une qualité de l'air qui s'améliore mais des points noirs qui subsistent sur les principaux axes routiers et autoroutiers	35
6. Des nuisances sonores à considérer : 16% de la population de TPM est exposée à des seuils supérieurs aux valeurs limites en journée	36
3. La stratégie communautaire en matière de stationnement n'est pas encore lisible	37
4. Une nécessité de continuer à développer l'usage des modes actifs	38
5. Un développement de l'éco mobilité à accompagner.....	40
6. Transport de marchandises.....	42
7. Accessibilité PMR	42

PREAMBULE

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

1. Le lancement de la mise en révision du PDU

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

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

Le Plan de Déplacements Urbains de Toulon Provence Méditerranée actuellement en vigueur a été approuvé par délibération du Conseil Communautaire, le 4 juillet 2006.

Ce PDU a été initialement établi pour 10 ans, pour la période 2005-2015.

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

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

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

Il apparaît nécessaire d'engager la révision du PDU communautaire avant son terme originel de 2015, tant les évolutions constatées ou attendues paraissent importantes.

Il paraît donc opportun, afin de maintenir, voire renforcer, la dynamique actuelle en faveur d'une organisation différente des déplacements, de doter la Communauté d'Agglomération d'un document de planification en cohérence avec les autres politiques sectorielles communautaires, qui témoigne d'une ambition en matière de transport public et qui s'inscrit dans les orientations nationales, régionales et locales en faveur d'un développement durable, maîtrisé et responsable du territoire métropolitain.»

2. Le Bilan du PDU 2005-2015

Dans cette même délibération, il est indiqué notamment que :

« Une évaluation du PDU en cours est obligatoirement prévue.

Celle-ci permettra de fournir un bilan des actions engagées dans ce cadre, mais aussi de préciser et mesurer toutes les évolutions induites par les différentes réalisations et les effets des nouvelles dispositions législatives et réglementaires.

L'évaluation d'une politique publique, comme celle des transports, doit être considérée comme un temps de réflexion stratégique sur à la fois le contenu et la méthode de mise en œuvre des actions du PDU communautaire.

Elle fait appel à des mesures quantitatives pour en évaluer l'efficacité ou l'efficience, mais également à des mesures qualitatives pour en évaluer la pertinence.

L'objectif de cette démarche d'évaluation consiste à apprécier l'impact de la politique publique en matière de mobilité au regard des attentes des différents acteurs et à établir la correspondance entre les axes stratégiques prioritaires et les actions menées. »

Avant de mener à bien la révision du PDU pour aboutir au projet PDU 2015-2025, le bilan du précédent projet a été réalisé et a été actée par délibération n°16-02-1 du conseil communautaire du 12 février 2016.

Le bilan note notamment que « Les 5 priorités regroupaient plus de 120 actions, dont plus de 80% ont aujourd'hui été livrées, sont en cours de mise en œuvre, ou en préparation. Plus de 90% des investissements initialement prévus ont été réalisés sur ces 10 années passées, soit près d'1 milliard d'euros. »

Ce bilan constitue le trait d'union entre les deux projets, il a permis d'analyser l'exercice passé pour poser les bases du diagnostic sur la situation actuelle avant de se projeter sur les 10 ans à venir.

3. Les éléments de diagnostic du PDU

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

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

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

CONTEXTE

4. Rappel du cadre réglementaire (LOTI, LAURE, SRU, Loi « handicap », Grenelle II, MAPTAM, NOTRe, TCEV)

Le contenu du Plan de Déplacements Urbains a été défini et complété par différents textes qui se sont succédé depuis une trentaine d'années :

LOTI (LOI D'ORIENTATION SUR LES TRANSPORTS INTÉRIEURS) DU 30 DÉCEMBRE 1982

La Loi "encourage" l'adoption d'un PDU dans les agglomérations urbaines, qui :

- vise à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement
- se donne comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements par une affectation appropriée de la voirie
- précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre

LAURE (LOI SUR L'AIR ET L'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE) DU 30 DÉCEMBRE 1996

La Loi rend obligatoire l'adoption d'un PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et précise ses objectifs :

- diminution du trafic automobile
- développement des transports collectifs et des modes économes et moins polluants (bicyclette, marche)
- aménagement et exploitation plus "efficaces" du réseau principal de voirie
- organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et dans les parcs
- réduction des impacts du transport et de la livraison de marchandises
- encouragement à établir un Plan de Mobilité dans les entreprises et les institutions publiques (incitation à l'usage des transports publics et du covoiturage)

SRU (LOI SOLIDARITÉ ET RENOUVELLEMENT URBAIN) DU 13 DÉCEMBRE 2000

La Loi introduit de nouvelles obligations en matière de développement durable :

- sécurité routière pour tous les modes par un meilleur partage de la voirie
- stationnement à l'échelle du ressort territorial de la collectivité
- circulation et livraisons de marchandises à l'échelle du ressort territorial de la collectivité
- tarification et billettique intégrée
- aménagement et gestion des voiries d'agglomération pour en rendre l'usage plus efficace pour les différents modes de transport
- mise en place d'outils d'aide à la décision (Compte Déplacements, Service d'Information Multimodale, Service de Conseil en Mobilité)

LOI SUR L'ÉGALITÉ DES DROITS ET DES CHANCES, LA PARTICIPATION ET LA CITOYENNETÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES DU 11 FÉVRIER 2005

La Loi introduit de nouvelles obligations en matière d'accessibilité :

- élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport collectif (annexé au PDU)
- établissement d'un Plan de Mise en Accessibilité de la voirie et des espaces publics

DÉCRET N°2005-613 DU 27 MAI 2005 POUR APPLICATION DE L'ORDONNANCE DU 3 JUIN 2004

Le décret impose l'évaluation "amont" de l'incidence sur l'environnement du PDU.

LA LOI GRENELLE 2 DU 12 JUILLET 2010 PORTANT ENGAGEMENT NATIONAL POUR L'ENVIRONNEMENT

La Loi souligne le caractère prioritaire de report modal de la voiture individuelle en soutenant le développement de l'usage des transports collectifs de personnes et renforce le rôle des PDU en matière d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre :

- en calculant les émissions évitées par la mise en œuvre du PDU
- en évaluant au cours de la cinquième année suivant l'approbation du plan, les émissions de gaz à effet de serre générées par les déplacements.

La loi Grenelle 2 impose que soit pris en compte dans le PDU, le stationnement des véhicules d'auto-partage, la réalisation, la configuration et la localisation des infrastructures de charge électrique.

MAPTAM (MODERNISATION DE L'ACTION PUBLIQUE TERRITORIALE ET D'AFFIRMATION DES METROPOLES) DU 27 JANVIER 2014

Les Autorités organisatrices de transport urbains (AOTU) sont devenues les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et leurs compétences ont été étendues dans les domaines des usages partagés de l'automobile (auto partage, covoiturage), les modes actifs et la logistique urbaine.

NOTRE (NOUVELLE ORGANISATION TERRITORIALE DE LA REPUBLIQUE) DU 07 AOUT 2015

La loi NOTRe a également modifié les compétences transport des collectivités publiques, ce qui permet au PDU de revoir le fonctionnement des réseaux de transport.

TECV (TRANSITION ÉNERGETIQUE POUR LA CROISSANCE VERTE) DU 17 AOUT 2015

La loi TECV favorise le développement de la voiture électrique, prévoit la création de places de stationnement sécurisé pour les vélos lors de la construction d'un nouveau bâtiment, réduit le seuil d'obligation de réaliser un plan de mobilité (PDE) de 250 à 100 salariés par site, définit le covoiturage et l'encourage entre salariés, de même que les déplacements à vélo sur les trajets domicile-travail.

Au final, le Code des Transports précise, à son article L1214-2 créé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 - art. (V), que le plan de déplacements urbains vise à assurer :

- 1 - L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;
- 2 - Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, 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, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- 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, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- 7 - L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label "Autopartage" tel que défini par voie réglementaire ;
- 8 - L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;
- 9 - L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- 10 - L'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- 11 - La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

5. Articulation avec les autres schémas (SCoT, SRCAE, PPA, PLU)

La nécessité de réduire les impacts des transports sur l'environnement et les moyens à mettre en œuvre pour y parvenir sont encadrés par de nombreux documents politiques et juridiques régissant directement ou indirectement le domaine des transports. Les rapports existants entre le PDU, les plans et les schémas et autres documents sont précisés par l'article L.1214-7 du code des transports ci-dessous.

Article L.1214-7 du Code des Transports

Modifié par ordonnance n°2015-1175 du 23 septembre 2015 - art. 9

Le plan de déplacements urbains **est compatible avec le schéma régional de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale** prévus au titre IV du livre I^{er} du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, **avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement** lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du périmètre de transports urbains et, à compter de son adoption, **avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement.**

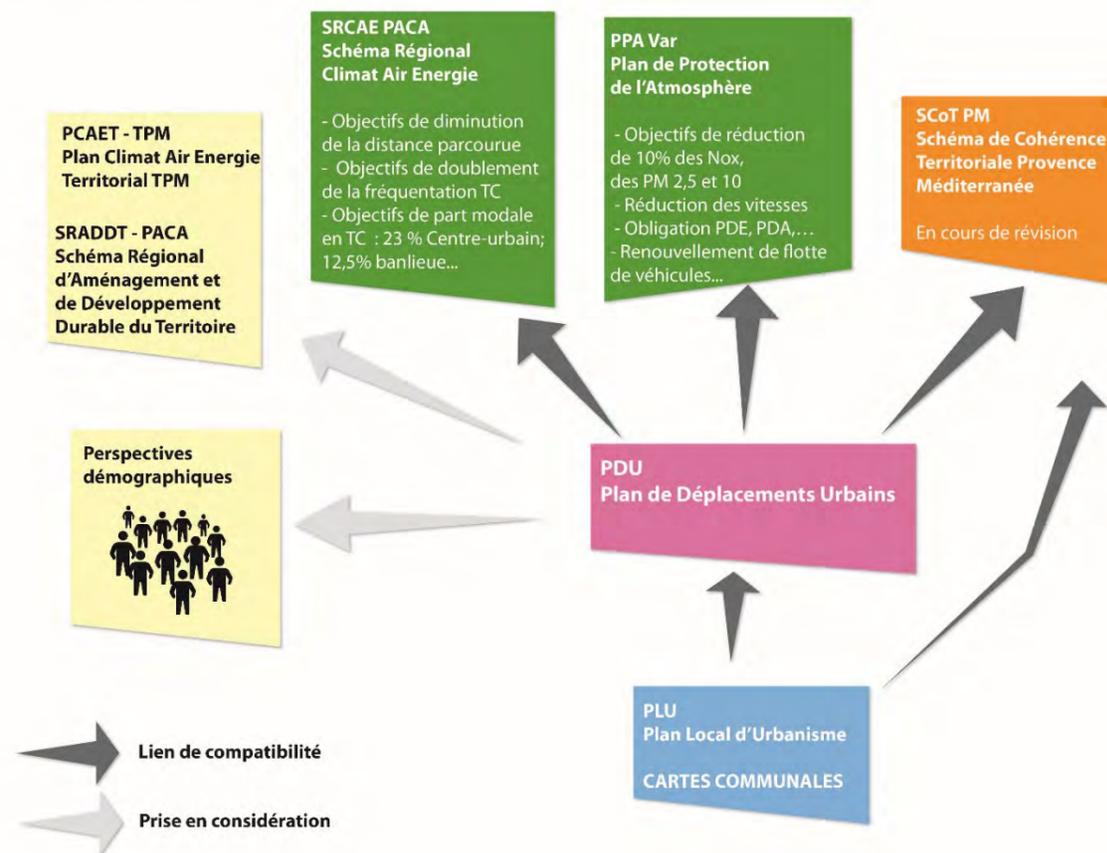
Pour les plans de déplacements urbains approuvés avant l'adoption du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, l'obligation de compatibilité mentionnée à l'alinéa précédent s'applique à compter de leur révision.

En ce qui concerne le SCOT, le Plan de Déplacements Urbains doit donc être compatible avec les orientations, prescriptions et recommandations du Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée approuvé par le Comité Syndical le 16 Octobre 2009 et actuellement en cours de révision. La règle de compatibilité implique que les dispositions du PDU ne doivent pas faire obstacle à l'application des orientations générales du SCOT.

Par ailleurs, le PDU doit être compatible avec le Schéma Régional Climat Air Energie et le Plan de Protection de l'Atmosphère du Var; ces deux documents ont été approuvés en 2013.

Si le PDU doit être compatible avec les documents supérieurs (PPA, SRCAE, SCoT), il est également un document opposable aux Plans Locaux de l'Urbanisme (PLU). Le projet PDU a été construit de manière collégiale avec les communes. Les PLU en vigueur disposent d'un délai de 3 ans pour se mettre si nécessaire en compatibilité avec les dispositions opposables du PDU. Les PLU élaborés ou révisés postérieurement au PDU devront respecter la même obligation.

LE PDU DANS LE CADRE REGLEMENTAIRE



- atteindre un taux de 50% des déplacements dans les centres urbains en 2030 pour les modes actifs (vélo, marche)
- augmentation de la population principalement dans les pôles déjà urbanisés
- 8% des véhicules électriques et hybrides
- doublement des parts modales du fer et du fluvial pour le transport de marchandises

Ainsi, un premier objectif fort du SRCAE est donc de «décarboner» le transport en favorisant le recours aux modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle tels que les modes collectifs et actifs. Un deuxième objectif est de mener des actions de réduction de la congestion du trafic et de surveiller les niveaux de polluants engendrés par ce trafic.

Pour atteindre les objectifs fixés, quarante-cinq orientations ont été définies et regroupées en trois catégories distinctes : transversales, sectorielles et spécifiques. Parmi ces orientations sectorielles, sept sont dévolues au transport-urbanisme :

- Structurer la forme urbaine pour limiter les besoins de déplacements et favoriser l'utilisation des transports alternatifs à la voiture
- Développer un maillage adapté de transports en commun de qualité
- Favoriser le développement des modes de déplacement doux
- Encourager les pratiques de mobilité responsables
- Optimiser la logistique urbaine
- Réduire les impacts du transport des marchandises en termes de consommation d'énergie et d'émissions de GES et de polluants
- Favoriser le renouvellement du parc par des véhicules économes et peu émissifs

LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE DE L'AGGLOMERATION DE TOULON

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération de Toulon qui s'étend sur 26 communes de la bande littorale a été approuvé par les Préfets des départements du Var et des Bouches du Rhône le 14 octobre 2013. L'arrêté inter préfectoral de police générale a été signé le 18 mars 2014.

Le plan comprend des mesures réglementaires et des actions incitatives, dans l'objectif d'agir sur tous les secteurs d'activités à l'origine d'émissions polluantes: les transports, l'industrie, et le résidentiel/tertiaire.

Le Plan de Protection de l'agglomération de Toulon définit une série d'actions sectorielles pérennes d'ordre réglementaire et volontaire en faveur de la réduction des émissions liées aux sources mobiles de pollutions (actions pour le secteur Transport/Aménagement/Déplacement, pour le secteur Industrie, pour le secteur Chauffage Résidentiel/Agriculture/Brûlage et transversales regroupant l'ensemble des secteurs).

LE SCOT PM - SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE PROVENCE MEDITERRANEE

Le Plan de Déplacements Urbains doit également être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale Provence Méditerranée qui définit les grandes ambitions et orientations de développement du territoire et fixe un cadre dans lequel doivent s'inscrire les politiques sectorielles d'habitat, d'implantation commerciale, de transports et d'urbanisme. La règle de compatibilité implique que les dispositions du PDU ne doivent pas faire obstacle à l'application des orientations générales du SCOT. Le SCOT Provence Méditerranée comprend 32 communes, outre

LE SRCAE – SCHEMA REGIONAL CLIMAT AIR ENERGIE DE LA REGION PACA

La loi Grenelle 2 impose la compatibilité du PDU avec le SRCAE. Le SRCAE PACA a été approuvé en 2013 (le 28 juin 2013). Il a été élaboré conjointement par l'Etat et la Région en concertation avec les acteurs concernés. Il remplace l'ancien PRQA (Plan Régional de la Qualité de l'air) et intègre dans ses objectifs la lutte contre la pollution atmosphérique. **Ce schéma constitue un document essentiel d'orientation, de stratégie et de cohérence.**

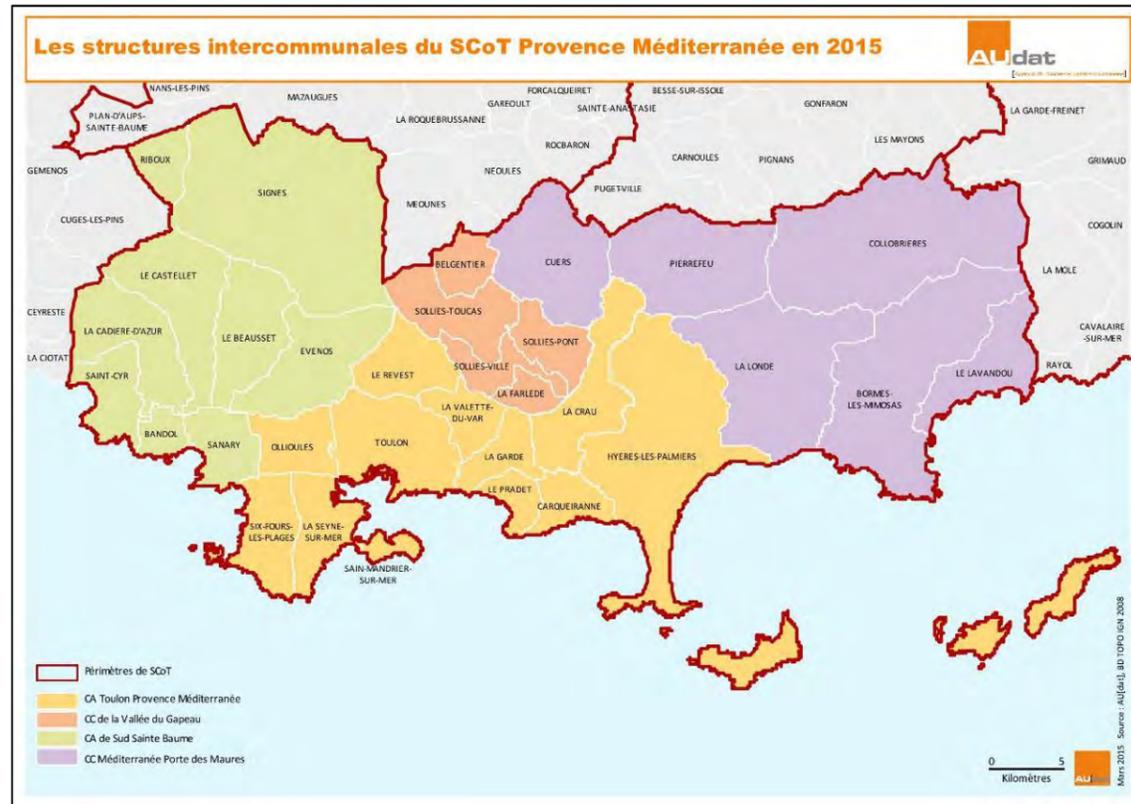
Ses objectifs stratégiques sont définis aux horizons 2020, 2030 et 2050 traduisent la volonté de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur de s'inscrire dans la perspective de transition énergétique française visant l'atteinte du facteur 4 en 2050, c'est-à-dire la division par 4 des émissions de GES par rapport à leur niveau de 1990.

Le SRCAE fixe **une diminution des émissions de GES de 20% à 2020 et de 35% à 2030**. Pour le secteur des transports, l'objectif est de réduire de 18% les émissions de 1990 en 2020 et de réduire de 21% les émissions de 2007 en 2030. À l'échelle de la **Région Provence Alpes Côte d'Azur**, les transports (hors aériens) sont responsables de 24% des émissions de GES.

Les principaux objectifs opérationnels et stratégiques définis pour le secteur des transports et urbanisme pour une meilleure efficacité énergétique sont les suivants:

- doublement de la part modale des transports en commun d'ici 2030

TPM, la communauté d'agglomération de Sud Sainte-Baume et les communautés de communes de la Vallée du Gapeau et de Méditerranée Porte des Maures, soit un territoire de Saint-Cyr-sur-Mer jusqu'au Lavandou, et du littoral jusque Cuers.



Les orientations du SCoT approuvé en matière de transports et déplacements :

Orientation 1-2 : Organiser et maîtriser le développement de l'aire toulonnaise

- Privilégier une localisation du développement dans les espaces bien desservis par les transports collectifs
- Recentrer et intensifier le développement dans la rade de Toulon et les pôles majeurs
- Renforcer le niveau de service des pôles intercommunaux, communaux et de proximité
- Limiter la consommation de l'espace

Orientation 2-1 : Affirmer une ambition métropolitaine

- Le Grand Projet Rade : un projet urbain et économique d'envergure métropolitaine
- Affirmer le rayonnement de l'enseignement supérieur et de la recherche
- Conforter l'attractivité touristique
- Consolider le développement et le rayonnement culturel de l'aire toulonnaise
- Conforter la grande accessibilité de l'aire toulonnaise

Orientation 2-4 : Promouvoir une offre de transports collectifs performante

- Offrir un système de transports collectifs métropolitain performant
- Adapter l'offre de stationnement aux différentes pratiques de la ville
- Définir un véritable maillage des modes doux de déplacements
- Les orientations relatives à l'amélioration de la desserte des principaux espaces de développement économique et touristique
- Achever le réseau autoroutier
- Améliorer le réseau de voiries Locales
- Réduire et mieux organiser les flux de transports de marchandises

Par ailleurs, la loi ALUR (loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové) promulguée en mars 2014 a renforcé le rôle intégrateur du SCOT vis-à-vis des normes supérieures. La loi ALUR fait du SCOT le document stratégique de référence intercommunal, à une échelle territoriale large, et a également pour vocation d'inscrire les documents d'urbanisme dans une perspective de transition écologique des territoires.

Aujourd'hui, le PDU est compatible avec le SCOT qui prend en compte le PCAET, ce dernier étant lui-même compatible avec le SRCAE. Le PDU est directement compatible avec le SRCAE. Demain avec les effets induits de la loi NOTRe et le futur SRADDET: le SCOT et le PDU devront être directement compatibles avec le SRADDET qui intégrera le SRCAE – le PCAET devra être également être compatible avec le SRADDET.

Le SCOT Provence Méditerranée a été approuvé par le Comité Syndical le 16 Octobre 2009 et est actuellement en cours de révision, avec un objectif d'approuver le SCOT 2 en 2017. La révision du SCOT étant réalisée de manière concomitante à celle du PDU de TPM, les calendriers permettent au PDU d'anticiper les nouveaux objectifs du SCOT PM et de s'assurer de sa compatibilité à venir.

6. Pourquoi un PDU et quels sont les grands défis ?

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

C'est un outil de planification et de programmation qui indique les principes d'organisation de la mobilité à l'échelle de l'agglomération sur les 10 années à venir.

Le PDU a été créé par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982 et a été rendu obligatoire par la loi sur L'air de l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants en 1996.

Au-delà de l'aspect réglementaire, un PDU est un outil pour relever les grands défis sur les thématiques suivantes :

1. Environnement et énergie :

- répondre à des objectifs de diminution des incidences environnementales (pollution de l'air, nuisances sonores), aux enjeux sanitaires qui se posent, de manière plus ou moins importante sur les territoires de TPM en lien avec le Plan de Protection de l'Atmosphère et le Plan Climat.
- répondre à la problématique de renchérissement du prix du pétrole et de la précarité énergétique des ménages...

2. Démographique :

- répondre aux effets du changement démographique (nouveaux comportements, vieillissement de la population, croissance de la population...)

3. Les échelles de mobilités :

- répondre aux besoins de mobilités à des échelles dépassant le périmètre de TPM, phénomène qui n'est pas nouveau et qui s'est intensifié. La réflexion ne se limite plus à TPM, mais à l'aire urbaine, au SCoT et en lien avec les métropoles voisines.

4. La cohérence urbanisme/déplacement :

- Les déplacements ne peuvent plus être traités séparément de l'urbanisme et des enjeux de développement urbain. Une articulation urbanisme/déplacement est à rechercher constamment dans la construction des systèmes de déplacements de demain (TC, voiture, Modes doux,...)

5. Le dimensionnement des infrastructures et de l'offre en transport sur un territoire fortement marqué par le tourisme.

7. Plus de 15 sources de données utilisées pour construire le diagnostic

La compréhension des comportements de déplacements a été permise par l'exploitation de l'Enquête Ménages de Déplacements réalisées en 2008 sur l'aire toulonnaise, enquête généralement actualisée tous les 10 ans, par l'exploitation des flux domicile-travail de l'INSEE de l'année 2011 (dernier millésime disponible au moment de l'élaboration du diagnostic) ainsi que par les données de trafics routiers et de fréquentations des réseaux de transports en commun des années 2013-2014 et 2015.

De nombreuses autres sources de données ont été mobilisées pour analyser l'offre de déplacements disponible sur le territoire. Au total, ce sont plus de 15 sources de données qui ont été mobilisées pour construire le diagnostic :

Comportements de déplacements :

- Enquête Ménages Déplacements de l'aire toulonnaise en 2008
- Migrations domicile-travail 2006 à 2011 (INSEE)

Réseau Mistral (réseau terrestre et maritime) :

- Fréquences lignes Mistral en 2014-2015 (JO - Samedi - Dimanche - Vacances scolaires - Eté)
- Fréquentation lignes Mistral 2012-2013-2014-2015
- Fréquentation par points d'arrêts Mistral
- Enquête O/D Mistral

Réseau maritime vers les îles d'or (TLV)

- Fréquences lignes vers les îles d'or : 2012-2014
- Fréquentation des lignes vers les îles d'or : 2012-2014

Réseau téléphérique

- Fréquentation de la ligne en 2014

Réseau Varlib

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

Réseau TER

- Fréquentation des gares et fréquences des gares 2009-2014

Réseau routier

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

Stationnement (données partielles)

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

Modes actifs

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

Portes d'entrée du territoire

- Nombre de passagers ferries et croisières au port de Toulon : 2000 à 2013
- Nombre de passagers aéroports Hyères-Toulon 2005-2014

Données sociodémographique :

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

DIAGNOSTIC

Partie 1 : Structure et dynamiques du territoire

1. TPM au cœur de la troisième aire urbaine de la région PACA.

1. Une démographie qui tend à se stabiliser

L'aire urbaine de Toulon, avec plus de 600 000 habitants, représente le troisième pôle urbain de la région PACA (après Marseille et Nice) et occupe sur le plan démographique en 2011 le rang de 13^e aire urbaine de France. Elle participe ainsi au dynamisme du chapelet des grands pôles urbains de l'arc méditerranéen français qui constitue une des premières destinations touristiques mondiales et qui dispose d'atouts économiques reconnus (électronique, informatique, technologies marines et sous-marines, technologies et activités de défense, recherche agronomique, santé et recherche médicale, etc.).

Avec un taux de croissance annuel de la population de 0,7% (similaire aux métropoles voisines) et une hausse de 15 % du nombre d'emplois entre 1999 et 2011, l'aire urbaine de Toulon présente conjointement un bon dynamisme économique et une croissance démographique significative même si cette dernière connaît un tassement généralisé depuis 2006 : un peu moins de 700 habitants supplémentaires en moyenne chaque année contre 5 000 dans les années 1990.

2. Une aire métropolitaine qui bénéficie d'un contexte territorial remarquable

Une accessibilité autoroutière de qualité vers Marseille et Nice

Sur le plan autoroutier l'aire toulonnaise est à l'écart du grand axe de transit européen, reliant la vallée du Rhône à l'Italie (autoroute A8 – Aix/Nice) qui accueille un trafic poids lourds conséquents. Elle y est néanmoins rapidement connectée par un réseau autoroutier la traversant d'Ouest en Est (A50, A57, A570) et la positionnant à 1h de la métropole marseillaise et à 1h30 de la métropole niçoise. Ce réseau, support des flux de transit, des flux internes à l'agglomération et des flux locaux, a déjà bénéficié de la réalisation d'investissements importants, et notamment la réalisation de la traversée souterraine de Toulon, qui seront poursuivis par les futurs travaux d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies avec la bande d'arrêt d'urgence circulaire pour les transports en commun. Ils permettront ainsi de limiter les phénomènes de congestion constatés aux entrées Est et Ouest de l'agglomération.

Une grande accessibilité ferroviaire structurante

Sur le plan ferroviaire, l'aire toulonnaise, avec deux gares TGV (Toulon et Hyères) bénéficie d'une offre de grande accessibilité ferroviaire assurant une connexion aux grandes gares TGV environnantes (Marseille, Nice) et à Paris et Lyon (28 TGV par jour dans les deux sens en gare de Toulon et 2 en gare d'Hyères en 2014) ainsi qu'une desserte directe vers l'aéroport Charles-de-Gaulle, Eurodisney Marne-la-Vallée, Lille et Bruxelles. Les infrastructures sont sous dimensionnées contraignant leur capacité à répondre aux enjeux croissants de renforcement de l'offre de

déplacements rapides entre grands pôles urbains de la région PACA et de l'arc méditerranéen ainsi qu'aux enjeux de connexion aux autres grandes métropoles du territoire national.

La décision du gouvernement du 9 juillet 2013 a entériné l'ensemble du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et notamment les enjeux de renforcement de la robustesse du réseau des trains du quotidien. Les impacts du projet ferroviaire sur le territoire seront intégrés au dossier de Déclaration d'Utilité Publique prévu à horizon 2017.

Une accessibilité aéroportuaire existante en développement

L'aéroport International de Toulon-Hyères, sur le territoire de TPM, propose des vols vers l'Europe du Nord (Londres, Bruxelles, Rotterdam...), les métropoles françaises avec lesquelles les liens économiques sont significatifs (Paris, Brest) ainsi que vers la Corse (Ajaccio et Bastia) en période estivale. Avec 582 132 passagers transportés en 2013, l'aéroport enregistre une progression lente du nombre de voyageurs (528 000 passagers en 2001). Le développement de l'aéroport reste fragile car fortement dépendant de la stratégie et de la santé économique des compagnies aériennes mais sa capacité et son potentiel sont autant d'atouts à valoriser pour un renfort significatif de son positionnement.



Une des meilleures accessibilités maritimes de la méditerranée française

Avec environ 3 370 000 passagers par an, le port de Toulon représente en 2012, après Calais, le deuxième port de France en nombre de passagers (trafics ferries, croisières et navettes maritimes inclus) et le premier port de desserte français vers la Corse : 1 260 000 passagers en 2012 (+26 % par rapport à 2007), concurrençant ainsi fortement l'aire marseillaise. Sans le trafic bateau-bus Mistral, le port de Toulon constitue le cinquième port français en nombre de passagers en 2012.

Au total, la gare maritime de Toulon a accueilli 1 076 escales de ferries en 2012. Les flux de véhicules engendrés par le débarquement et l'embarquement dans le ferry (près de 475 000 véhicules en 2012) ont des impacts importants à considérer sur le fonctionnement du port et du centre-ville de Toulon pour les minimiser.

La croisière, toujours portée par un important cycle de croissance au niveau mondial et en Méditerranée, trouve sur le littoral de l'aire toulonnaise et en particulier dans la rade de Toulon des conditions d'accueil exceptionnelles qui expliquent une forte croissance de ses activités : 311 000 croisiéristes en 2012, soit 2,7 fois plus qu'en 2007.

Au total, ce sont 129 escales qui ont été réalisées en 2012 sur deux sites : la gare maritime de Toulon et le quai croisière de la Seyne-sur-Mer.

En matière de transport de marchandises, le port de Toulon accueille également sur le site de Brégaillon une importante ligne de merroutage à destination de Pendik en Turquie. Cette ligne a raison de trois rotations par semaine a transporté en 2013 plus de 40 000 poids lourds qui desservent ensuite l'Europe de l'Ouest (France, Espagne, Portugal, Benelux, Royaume-Uni), la Turquie, l'Irak, l'Afghanistan,... et son développement continue.

Avec près de 420 mouvements de camions (import et export) par rotation, la zone industrialo-portuaire de Brégaillon sont obligés de s'adapter et de se structurer pour faire face aux contraintes de circulation et de stationnement dont les impacts, notamment en matière de circulation, peuvent dépasser la zone.

3. TPM moteur de l'aire toulonnaise, polarise les territoires voisins

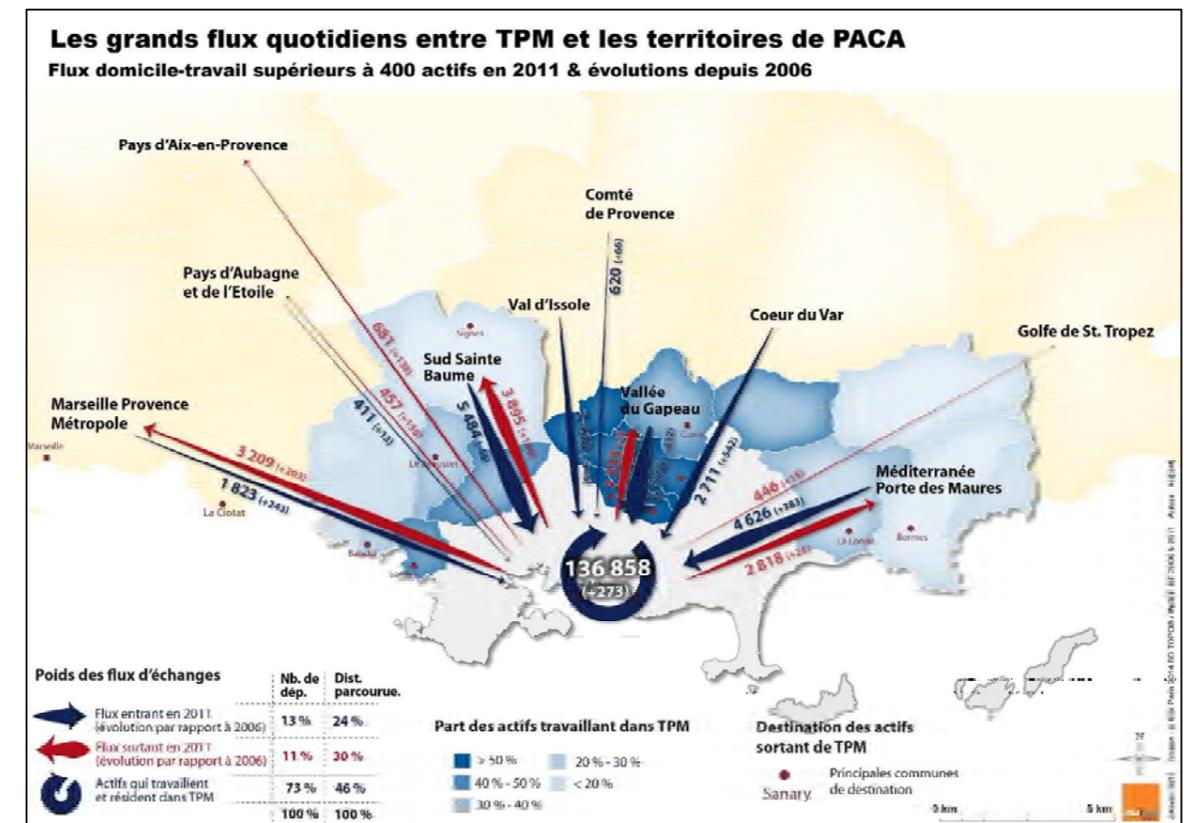
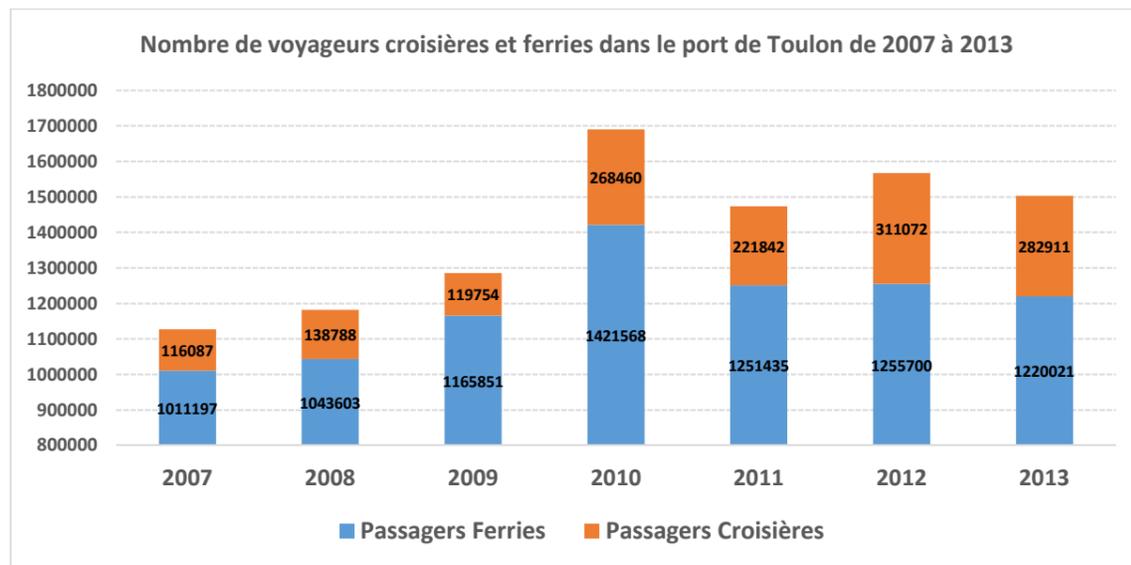
Une concentration des emplois, des grands commerces, des grands équipements générant une forte attraction sur les territoires voisins et des flux pendulaires conséquents

Avec 77 % des habitants du SCoT PM en 2011 (422 405 hab.), 81% des emplois (167 761 emplois), 90 % des surfaces commerciales, la majorité des grands équipements (Hôpital, Stade, Zénith, Opéra, Théâtre, cinéma,...), TPM constitue le moteur de l'aire toulonnaise et exerce une attraction forte sur les intercommunalités voisines de la Vallée du Gapeau, du Sud Ste Baume, de Méditerranée Portes des Maures, du Val d'Issole et de Cœur du Var générant des flux importants vers l'agglomération.

Les flux domicile-travail mettent en exergue cette situation avec notamment 18 % des emplois de l'agglomération qui sont occupés par des actifs n'y résidant pas.

En 2011, plus de 56 % des actifs de la Vallée du Gapeau (6776 actifs) viennent travailler sur TPM essentiellement à Toulon, La Garde, La Valette-du-Var et Hyères. A l'Est, 31% des actifs de Méditerranée Porte des Maures (4 626 actifs) et notamment Cuers, La Londe-les-Maures et Pierrefeu-du-Var sont fortement polarisé par ces mêmes communes de l'agglomération tandis qu'à l'Ouest 26 % des actifs de Sud-Sainte-Baume (5 484 actifs) et notamment les communes de Sanary-sur-Mer, Le Beausset et Evenos regardent vers Toulon, La Seyne-sur-Mer et Six-Fours.

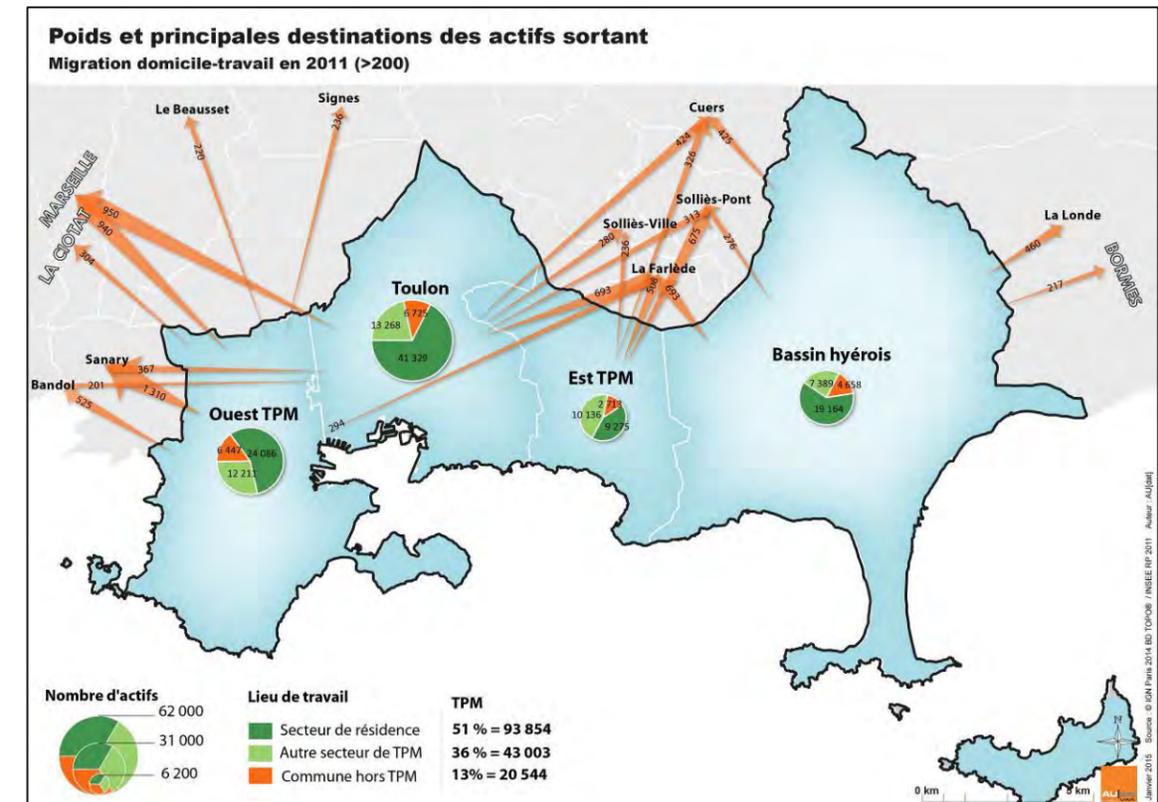
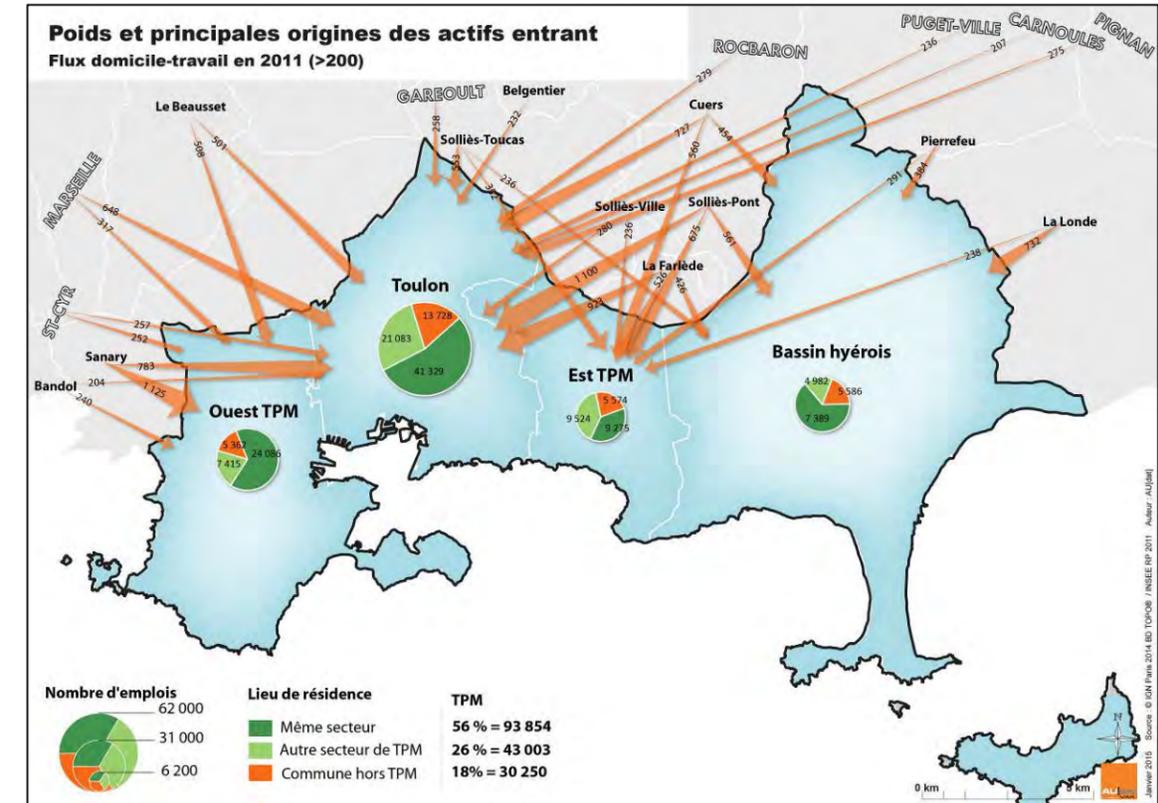
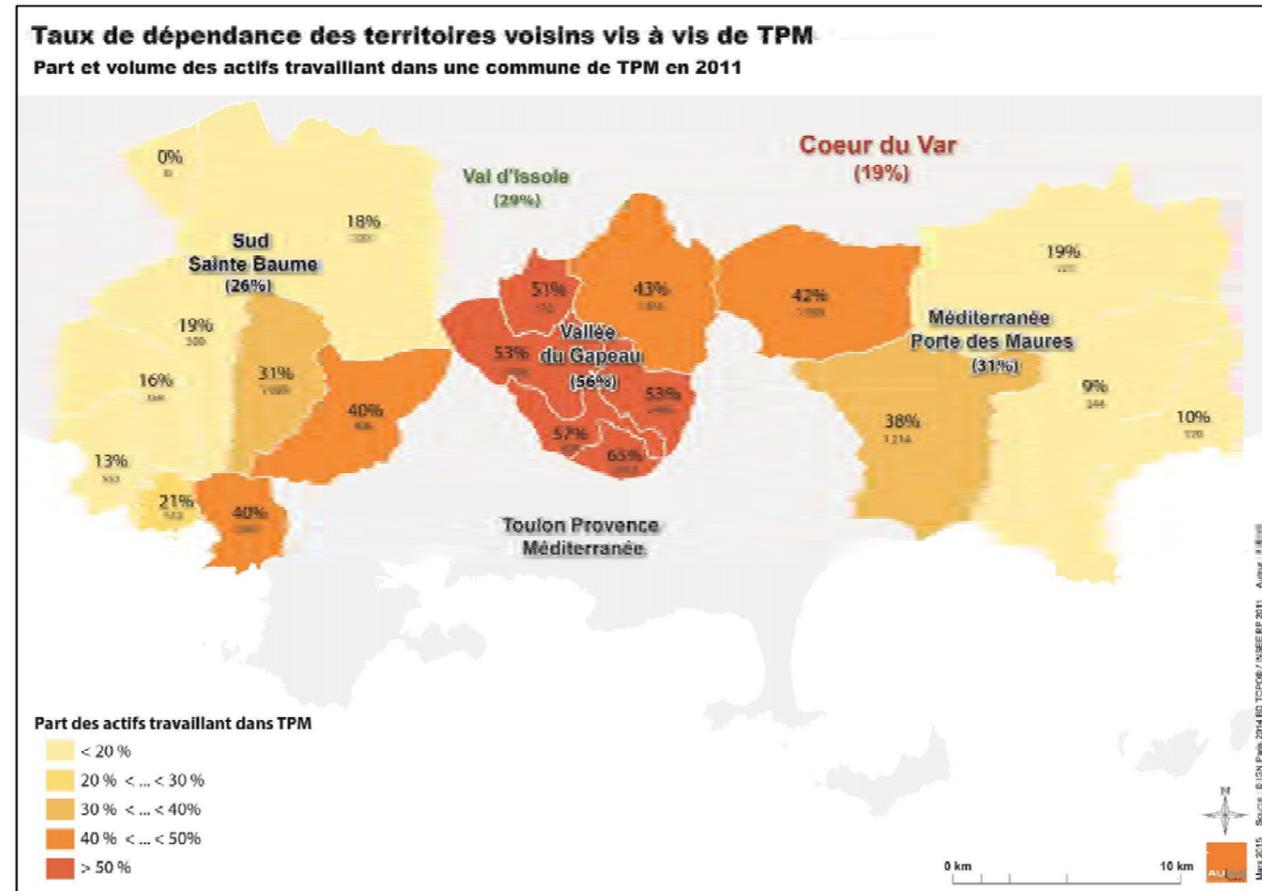
L'attractivité de TPM dépasse les contours du SCoT PM et atteint le Sud de Provence Verte (2 440 actifs du Val d'Issole) et le territoire de Cœur du Var (2 711 actifs) qui a vu ses flux en direction de l'agglomération augmenter de plus de 25 % entre 2006 et 2011.



Une agglomération autocentrée mais des relations fortes avec certaines communes voisines.

Les déplacements quotidiens des habitants de TPM sortent peu du territoire et sont pour leur grande majorité réalisés à l'intérieur de l'agglomération (93% tous motifs confondu en 2008). Néanmoins, les déplacements vers l'extérieur représentent plus d'un tiers des distances parcourues et ont par conséquent des incidences environnementales importantes (pollutions, consommation énergétique,...) et constituent un coût économique non négligeable pour les ménages.

Le travail constitue le premier motif qui amène les habitants de TPM à sortir de l'agglomération puisque 13 % des actifs (20 544 actifs) de TPM le font quotidiennement. Les premières communes de destinations sont Marseille (2 417 actifs), les communes en continuité urbaine avec l'agglomération, La Farlède (2 178 actifs) et Sanary-sur-Mer (1 726 actifs), ainsi que Cuers (1 297 actifs) qui à elles trois attirent plus d'1/4 des actifs sortants. Ces flux sortants de TPM sont en augmentation de 11% depuis 2006 avec 1 963 actifs supplémentaires en 2011.



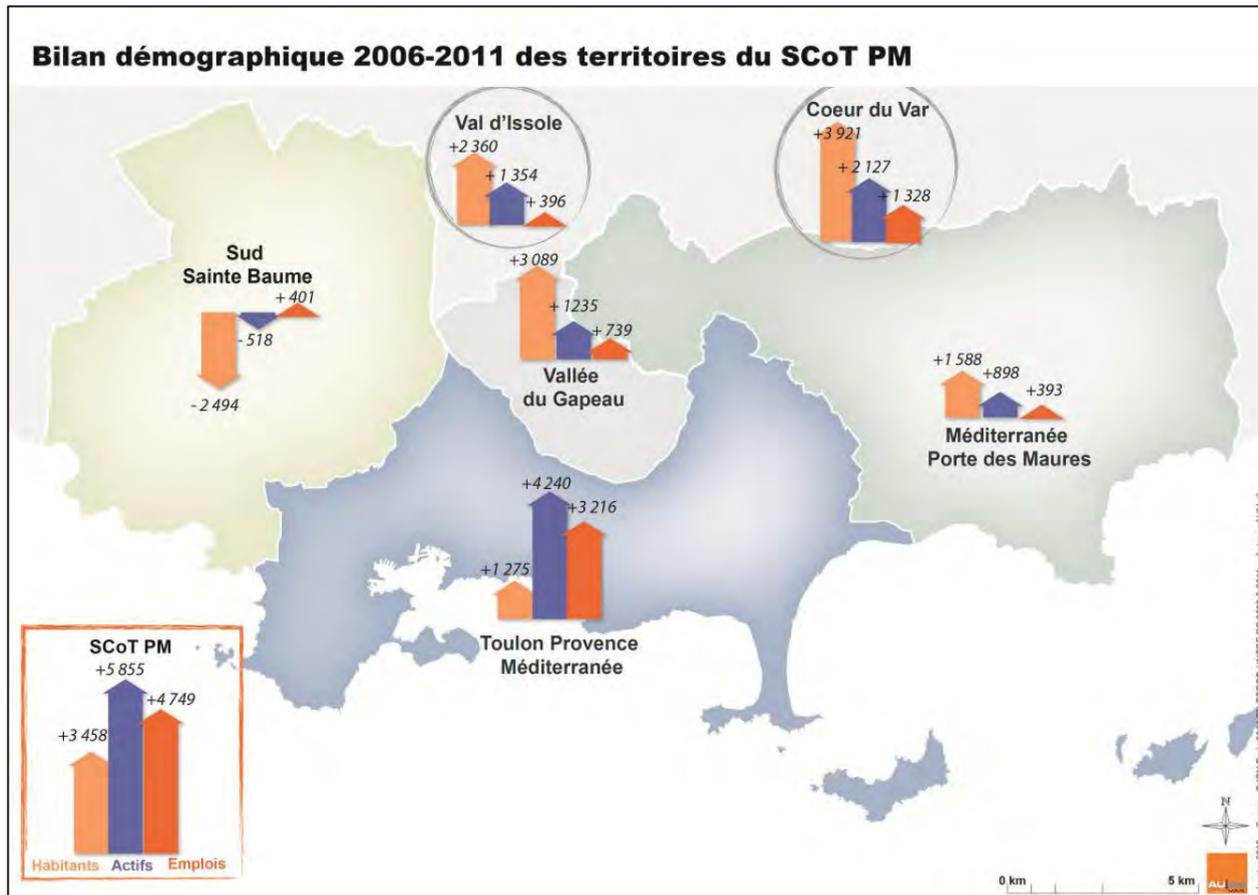
TPM apparaît fortement autocentré, entretenant peu d'échanges avec la métropole voisine de Marseille-Aix mais exerçant une attraction conséquente sur les EPCI voisines sources de flux pendulaires importants.

4. Une polarisation encouragée par un essoufflement démographique sur TPM et une hyper-accessibilité routière et autoroutière du territoire

Un essoufflement démographique de TPM et un parc de logement en faible croissance participent à l'augmentation des flux pendulaires.

Ces flux pendulaires sont en augmentation depuis plus de 10 ans notamment au Nord et à l'Est de l'agglomération lié notamment à une dynamique démographique et une dynamique de construction de logements plus importante sur les territoires voisins, mais aussi à une concentration de l'emploi toujours importante dans TPM. Ainsi les flux domicile-travail entrants dans TPM ont augmenté de 8 % entre 2006 et 2011 (+ 2 323 actifs).

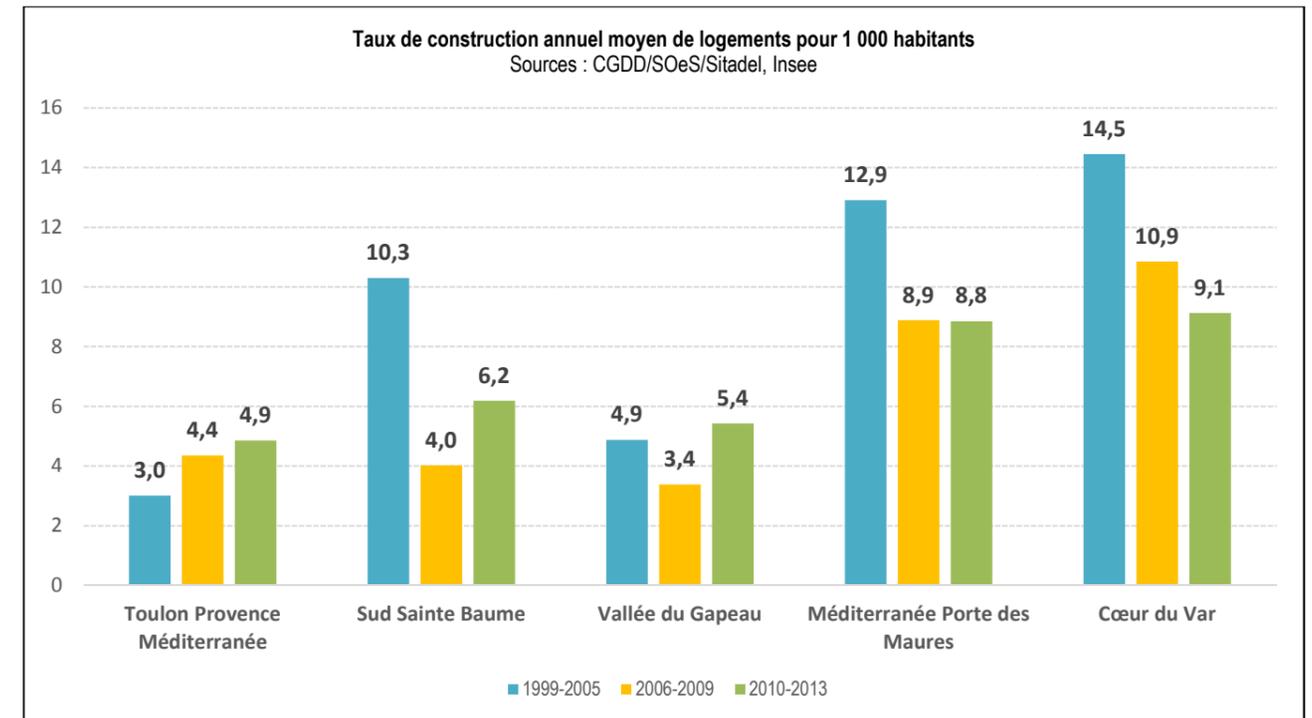
TPM connaît depuis 2006 une dynamique démographique plus modérée avec un gain annuel de population de l'ordre de 250 habitants contre 1 400 à 2 000 entre 1982 et 2006. Les intercommunalités voisines, à l'exception du Sud Sainte Baume, ont connu des gains de population plus importants allant de 320 habitants par an pour Méditerranée Porte des Maures à 800 habitants par an pour Cœur du Var et 620 par an pour la Vallée du Gapeau. Ainsi entre 2006 et 2011, TPM a accueilli 21 % de la croissance démographique du SCoT PM contre 51,9 % pour la Vallée du Gapeau et 26,7% pour MPDM tandis qu'elle continuait d'accueillir plus de 50 % de la croissance des emplois du SCoT.



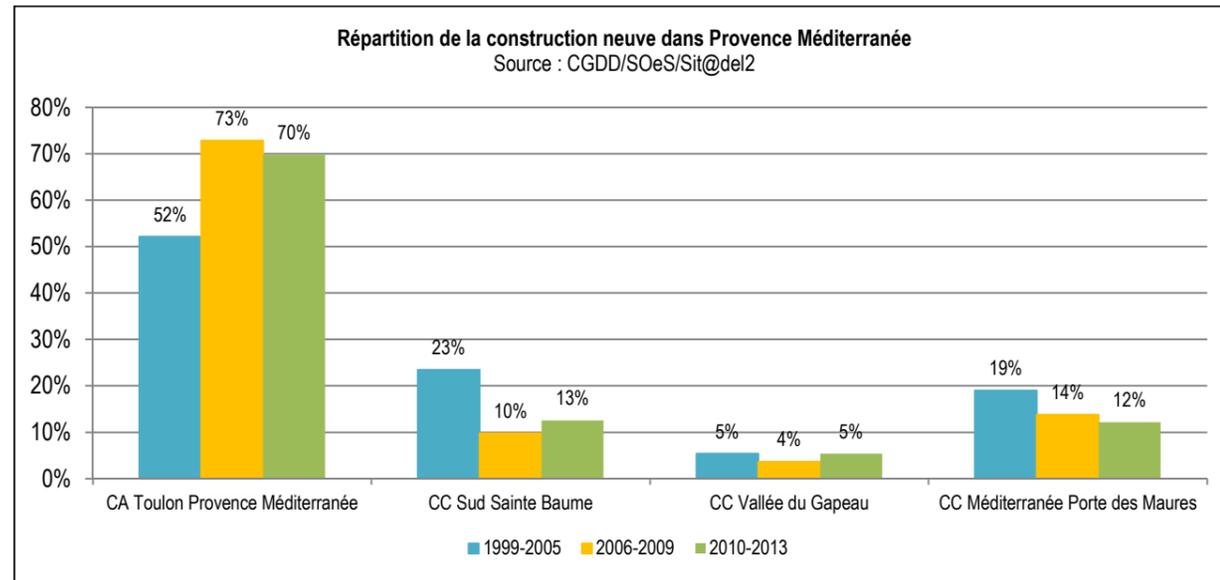
Même si cette part est en baisse constante depuis 1968 (81%) au profit des autres intercommunalités voisines, Toulon Provence Méditerranée abrite la grande majorité de la croissance du parc de logements du SCoT Provence Méditerranée (71%).

Ainsi, entre 1968 et 2013, ce parc a été multiplié par 3,2 dans Sud Sainte-Baume, 3,4 dans la Vallée du Gapeau et 3,6 dans Méditerranée Porte des Maures et Toulon Provence Méditerranée a vu son parc doublé.

Malgré les efforts de production, TPM est maintenant relativement contraint par sa géographie et reste, en termes relatifs, en deçà de ce que produisent les autres territoires voisins par rapport à leur population : 4,9 logements construits par an pour 1000 habitants au sein de TPM entre 2010 et 2013 contre 6,2 pour SSB, 8,8 pour MPDM et 9,1 pour Cœur du Var.



Toutefois, alors qu'une tendance globale à la baisse est observée depuis 2005, le taux progresse dans l'agglomération. En effet, depuis 2006, les mises en chantier de TPM ont redémarré. L'agglomération recueille environ 70% de la construction neuve du SCoT PM depuis le milieu des années 2000 contre à peine plus de 50 % entre 1999 et 2005. Les intercommunalités voisines du Sud Sainte Baume et de Méditerranée Porte des Maures connaissent quant à elles une baisse importante de leur taux de construction.

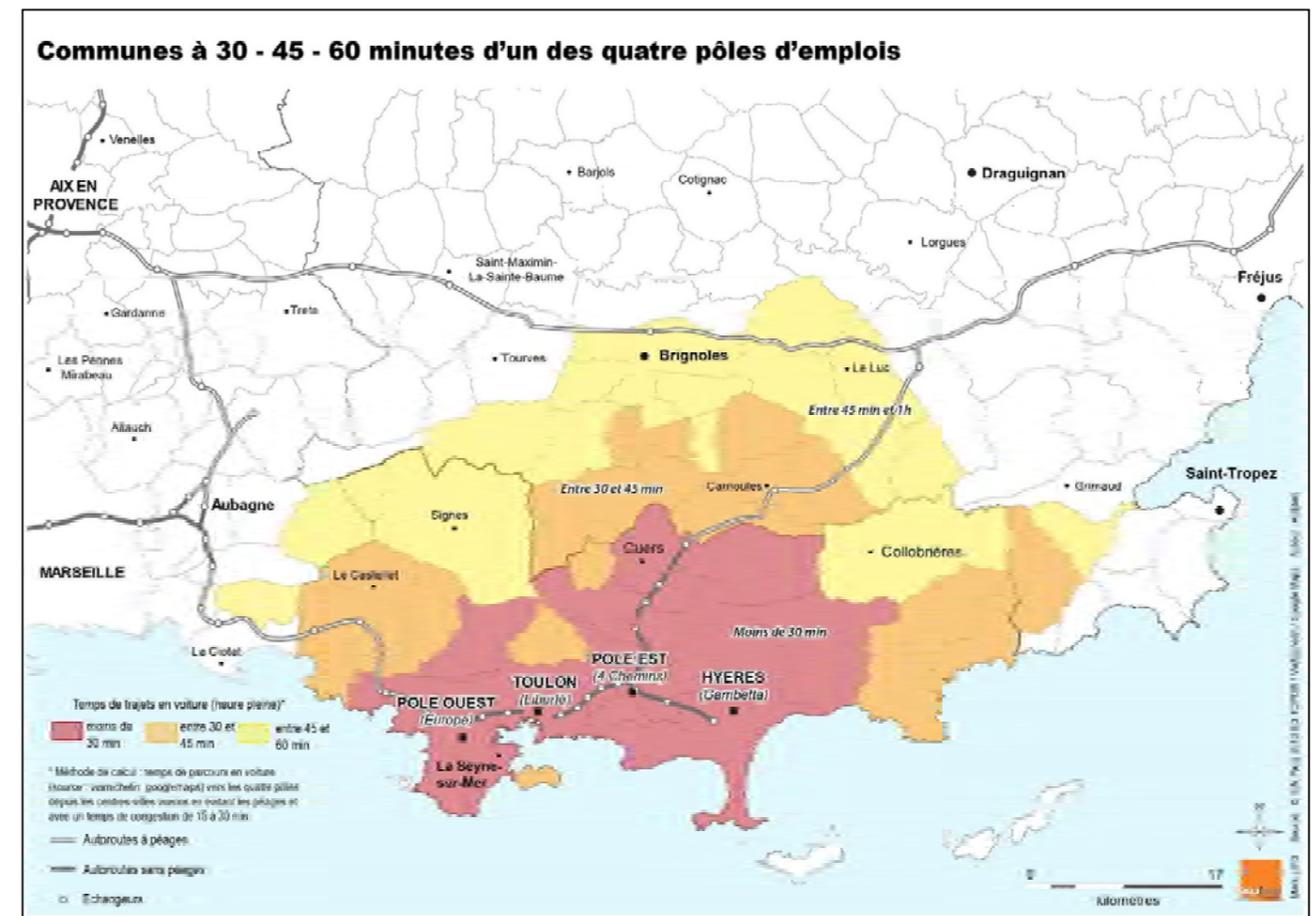


Une hyper-accessibilité routière et autoroutière de l'aire toulonnaise.

Ces phénomènes de concentration de l'emploi et étalement urbain sont à mettre en parallèle avec l'hyper-accessibilité routière et autoroutière du territoire qui a structuré et structure encore les choix résidentiels.

Avec un réseau autoroutier gratuit sur la quasi-totalité du territoire et proposant 20 échangeurs, la route offre des possibilités de déplacements particulièrement attractives sur l'aire toulonnaise.

En effet, les quatre grands pôles d'emplois de TPM (Pôle Est, Pôle Ouest, Toulon/La Seyne, Hyères) sont accessibles en moins d'une heure en période de pointe depuis un vaste bassin de vie allant de Ceyreste à l'ouest, à La Môle à l'est et à Brignoles au nord. Au gré des opportunités foncières et du coût du foncier, les territoires voisins ont ainsi accueilli une croissance démographique et résidentielle forte tandis que les emplois sont restés concentrés sur le cœur d'agglomération.



2. TPM : Un territoire multipolaire

1. Un territoire structuré autour de trois pôles urbains majeurs, une couronne urbaine, regroupant les grands espaces d'activités, et des pôles urbains secondaires.

Toulon, La Seyne-sur-Mer : deux pôles urbains autour de la Rade entourée d'une couronne urbaine abritant deux grandes polarités économiques.

Toulon et la Seyne-sur-Mer s'organisent autour de la Rade de Toulon et offrent l'intensité urbaine la plus élevée du territoire (densité d'emplois et de population). Elles concentrent 54 % de la population de TPM et 57 % des emplois en 2011 et bénéficient des grands équipements administratifs et culturels. Elles constituent par ailleurs la principale porte maritime et ferroviaire de l'aire urbaine.

En continuité urbaine avec Toulon et La Seyne-sur-Mer se déploie sur 4 communes une couronne urbaine incluant les villes de Six-Fours-les-Plages, Ollioules, La Valette-du-Var et La Garde. Elle regroupe 22 % des habitants et 21,8 % des emplois de l'agglomération et forment avec Toulon et La Seyne le cœur d'agglomération.

Les communes de la couronne urbaine abritent les deux plus grands espaces d'activités (artisanat, industrie, bureaux, commerces) du territoire dans le « pôle ouest » (à cheval sur les communes de La Seyne-sur-Mer, Ollioules et Six-Fours-les-Plages) autour de la Z.I. des Playes et dans le « pôle est » (à cheval sur les communes de La Valette-du-Var, La Garde et La Farlède) autour de Grand-Var et de la Z.I. de Toulon Est. Ainsi, près de la moitié (47%) des commerces de plus de 300 m² de Provence Méditerranée se concentre dans cette couronne urbaine.

A noter, que les communes de Sanary-sur-Mer et La Farlède, hors TPM, sont en continuité urbaine du cœur d'agglomération et présentent des interactions fortes avec ce territoire.

Hyères, une grande ville autonome à l'Est de l'agglomération

A plus de 20 km à l'est du centre de Toulon, forte de 55 000 habitants et près de 25 000 emplois, Hyères apparaît comme un important pôle urbain : concentration de grands équipements (hôpitaux, piscine, parcs, médiathèque, Villa Noailles) et de services, important patrimoine bâti, nombreuses animations de portée nationale voire internationale.

La commune accueille l'aéroport international du territoire, tandis que ses plages et les Îles d'Or sont reconnus comme des hauts-lieux du tourisme mondial et des loisirs nautiques.

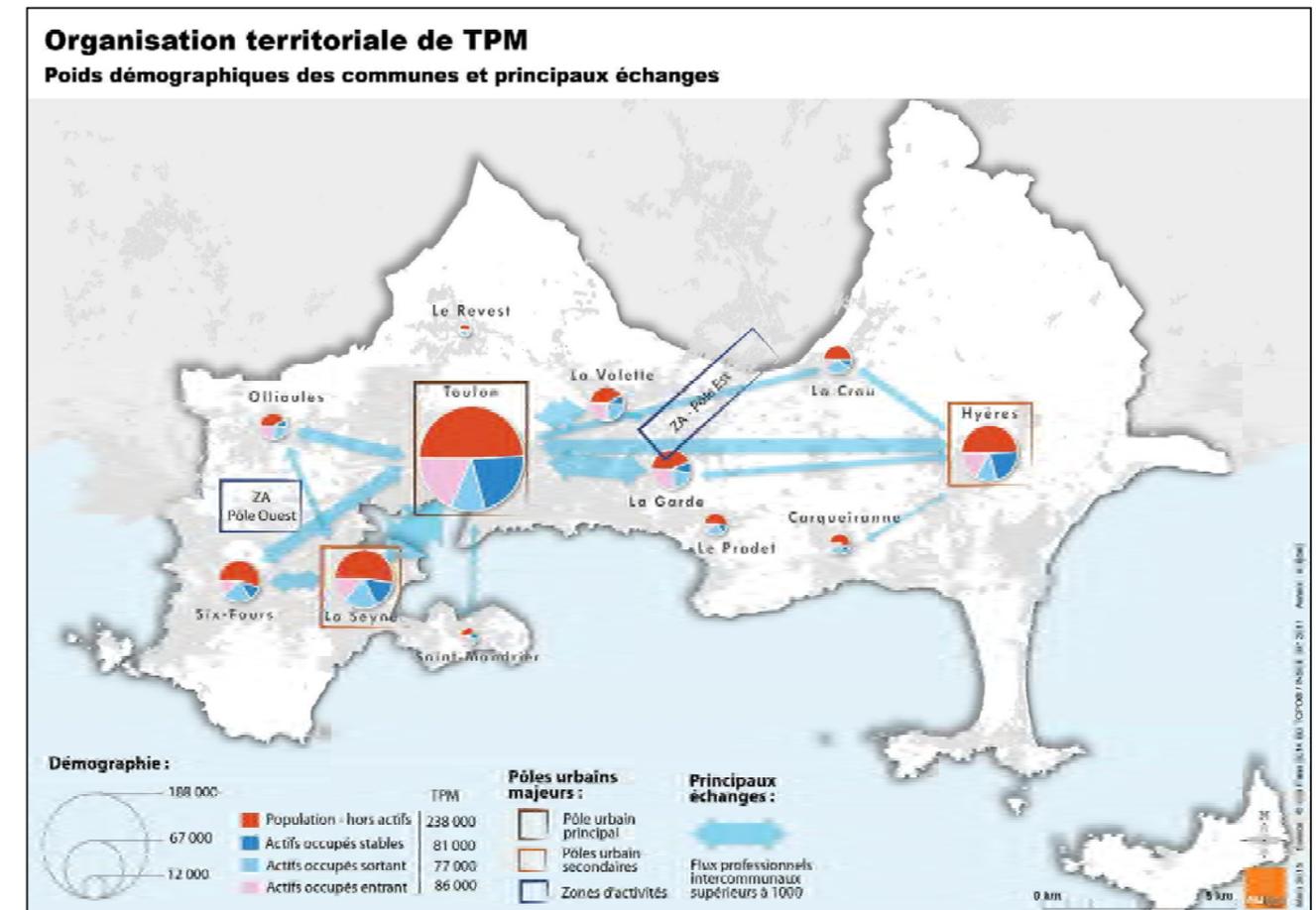
Hyères concentre à elle seule près de 13% de la population et 14,5% des emplois de TPM.

Des pôles urbains secondaires autour du cœur d'agglomération et du pôle hyérois

A l'Est La Crau et Le Pradet, avec respectivement plus de 10 000 habitants et 2 000 emplois, à l'interface entre le cœur d'agglomération et le pôle hyérois se dote progressivement d'un niveau de service, d'emplois et d'équipements de rang supra communal : collèges, grandes surfaces alimentaires, zones d'activités,....

Enfin, les communes de Carqueiranne, St. Mandrier-sur-Mer et Le Revest-les-Eaux, comprenant entre 5000 et 10000 habitants, constituent des pôles locaux offrant des services de proximité. Carqueiranne est fortement polarisée par

Hyères et Le Revest-les-Eaux et St. Mandrier-sur-Mer par le cœur d'agglomération pour l'accès à l'emploi, aux grands équipements et aux grands commerces. St. Mandrier-sur-Mer et Carqueiranne présentent une forte dominante touristique et maritime avec des taux de résidences secondaires importants et une économie maritime forte (+ 5 % des établissements travaillant à 100 % aux activités liés à la mer).



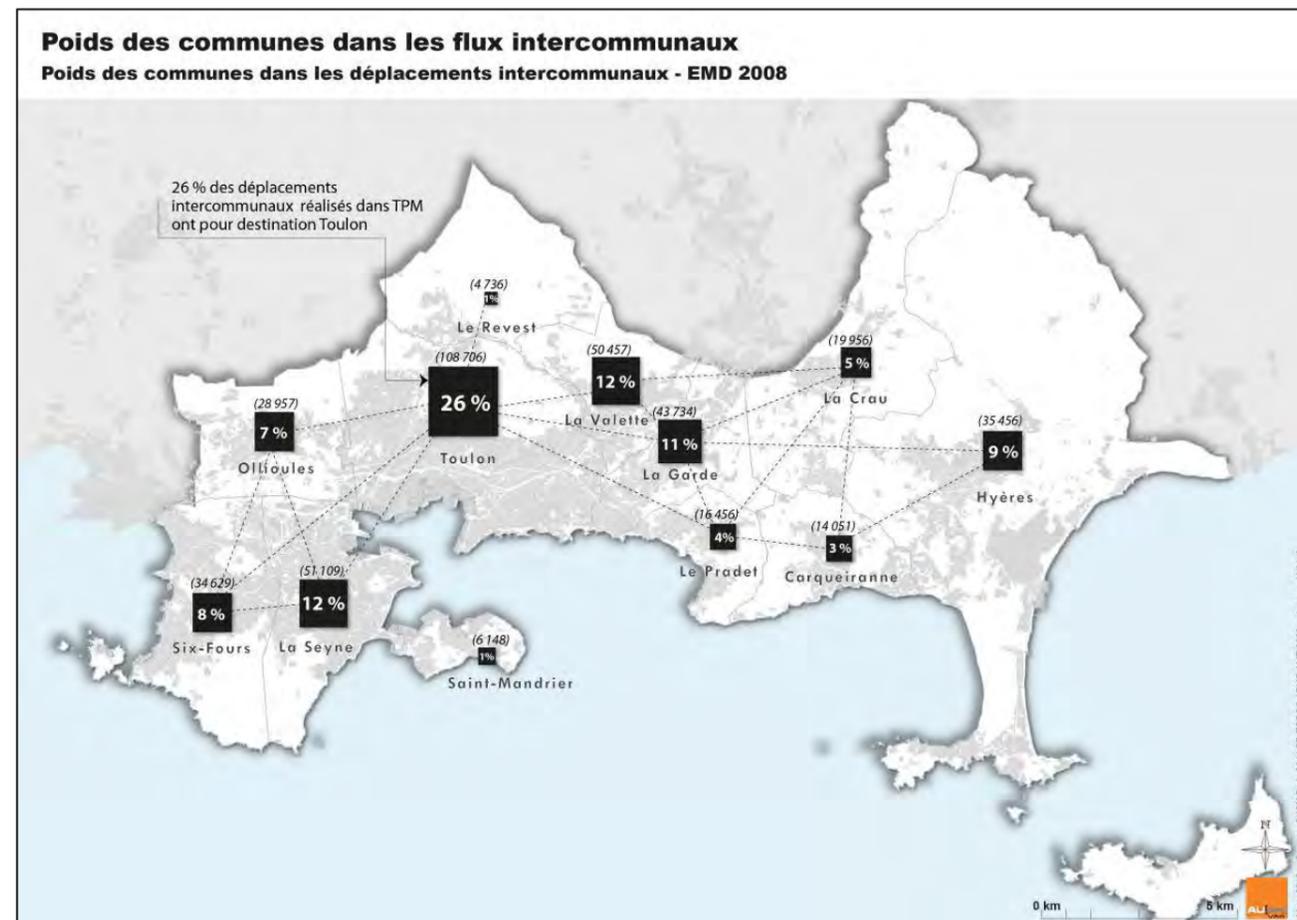
2. Les mobilités quotidiennes soulignent l'organisation multipolaire de l'agglomération

Toulon est la première destination de TPM

Par son poids démographique (39 % de la population de TPM) et sa concentration d'emplois (45,4% des emplois de TPM), Toulon joue naturellement son rôle de ville centre et accueille ainsi près de 40 % des flux réalisés chaque jour par les habitants de TPM (EMD – 2008). La Seyne-sur-Mer et Hyères accueillant pour leur part respectivement 13% et 12% des flux.

En considérant uniquement les flux intercommunaux (flux pour lesquels les transports en commun urbains peuvent représenter une réelle alternative à la voiture), Toulon conserve un poids non négligeable en accueillant 26 % de ces flux.

Néanmoins, seulement 20 % des flux à destination de Toulon proviennent de l'extérieur de la commune (principalement pour motif travail) relativisant sa polarisation sur le reste de l'agglomération et mettant en lumière le caractère multipolaire de TPM.



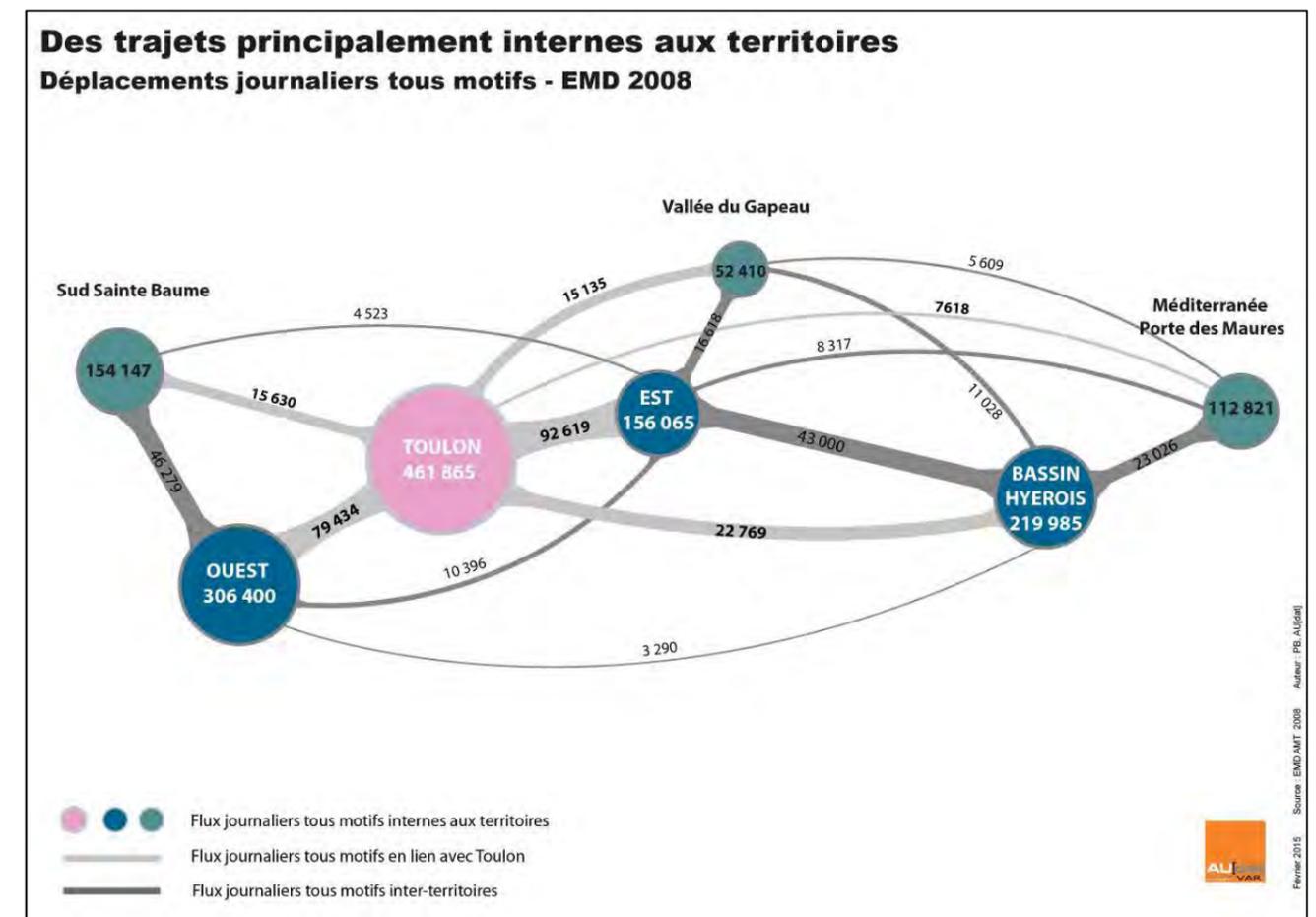
Plus de la moitié des déplacements quotidiens se font en dehors de Toulon

Les déplacements internes aux trois grands secteurs géographiques (Ouest toulonnais, Est toulonnais, Bassin hyérois) représentent près de 50 % des flux quotidiens des habitants de TPM. Le secteur Ouest de Toulon (Ollioules,

Six-Fours, La Seyne-sur-Mer, St. Mandrier) et le bassin hyérois (Hyères, Carqueiranne, La Crau) présentent une certaine autonomie. 22 % des déplacements quotidiens des habitants de TPM se réalisent au sein du secteur Ouest et 16 % au sein du Bassin hyérois.

Cette autonomie est également marquée au regard des flux domicile-travail. 56% des actifs du secteur Ouest travaillent dans le secteur Ouest et 61 % des actifs du bassin hyérois travaillent dans leur secteur de résidence.

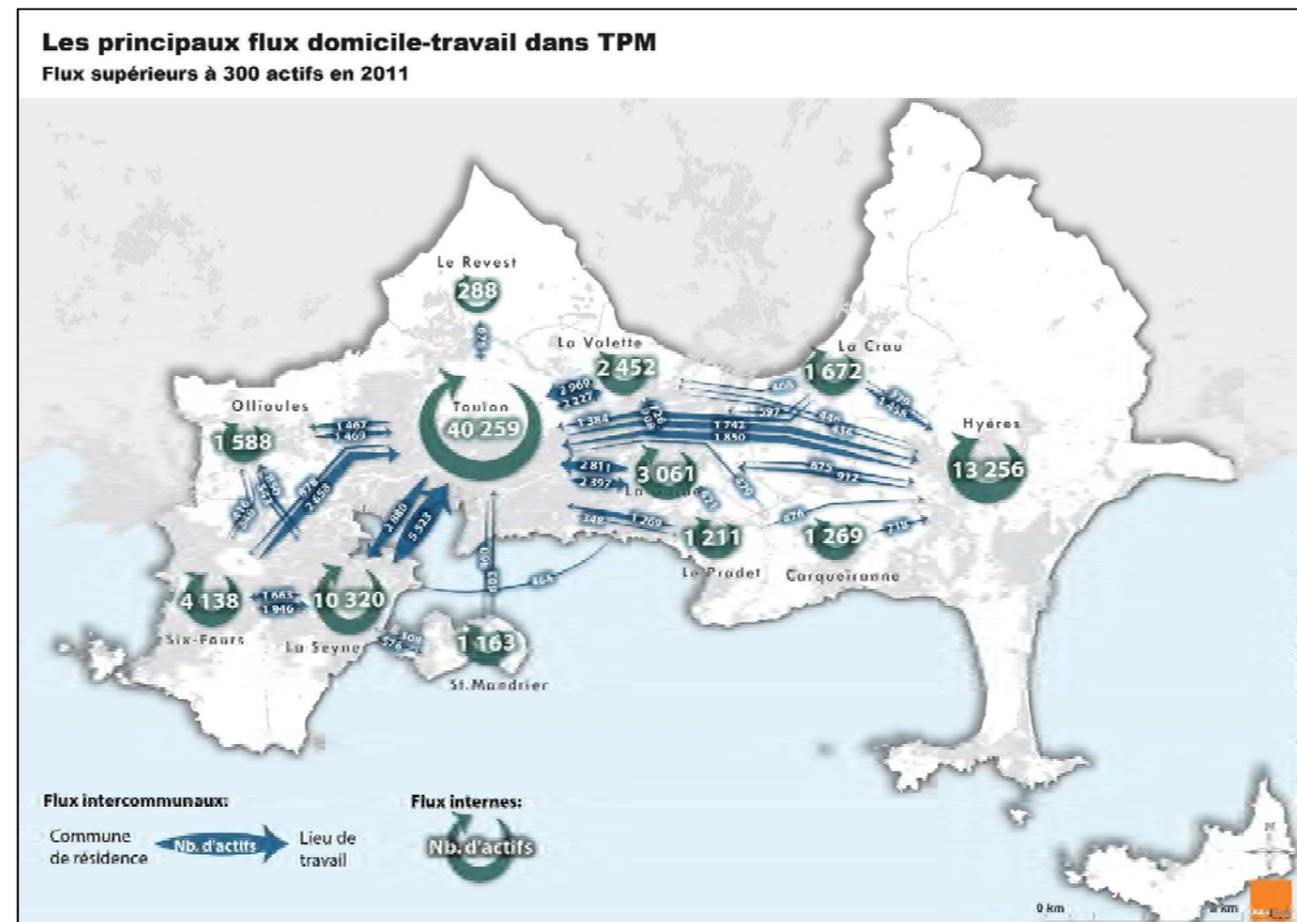
Le secteur Est de Toulon apparaît quant à lui moins autonome avec seulement 42 % des actifs travaillant dans leur secteur de résidence. En revanche, le secteur Est disposant d'une offre d'emplois et d'une offre commerciale conséquente est, parmi les trois secteurs, celui qui attire le plus de flux en provenance de l'extérieur et notamment de Toulon et du Bassin hyérois (5 % de l'ensemble des déplacements des habitants de TPM hors flux internes au secteur Est).



Des échanges faibles entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération

Les relations entre l'Ouest et l'Est de l'agglomération (Est toulonnais et bassin hyérois) sont faibles. Elles représentent 0,9 % des déplacements des habitants de TPM. En termes de déplacements domicile-travail le constat reste le même mais l'ouverture du second tube offre des opportunités de relocalisation des entreprises du centre

vers les pôles Est et Ouest et/ou des stratégies nouvelles de localisation résidentielle des ménages, qui pourront contribuer à une augmentation des flux entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération.



3. Un territoire avec une dynamique démographique plus marquée par un poids des séniors et une dimension touristique forte

1. Un inversement des tendances démographiques depuis 5 ans

Si TPM et l'aire toulonnaise connaissent une dynamique démographique moins marquée depuis 2006, les situations à l'échelle des communes sont disparates.

Depuis le début des années 2000, un retournement de situation s'observe dans le cœur d'agglomération. Toulon et La Seyne-sur-Mer connaissent un regain d'attractivité de l'ordre de 500 habitants supplémentaires en moyenne chaque année. Depuis 2006, ce regain est principalement assuré par la Seyne-sur-Mer (+ 5872 habitants).

Plus modestement, la croissance démographique des communes du Pradet, de La Crau et de Carqueiranne compte un regain de 2 267 habitants entre 2006 et 2011.

Les autres communes connaissent un ralentissement de leur croissance qui s'explique par une baisse du solde migratoire compensée par l'excédent des naissances sur les décès.

2. Une part des séniors importante dans la démographie de TPM

Les habitants de Toulon Provence Méditerranée se distinguent des moyennes régionales et nationales par une part des séniors importante dans la démographie de TPM. Ce phénomène s'alimente à la fois par l'héliotropisme et particulièrement celui des retraités (avec parfois un phénomène de reconversion de la résidence secondaire en résidence principale), et sur les difficultés rencontrées par les ménages pour se loger dans le territoire due à l'offre et aux prix immobiliers.

En 2011, 29 % de la population a plus de 60 ans avec une répartition tendancielle plutôt sur les communes littorales. Cette particularité dans l'agglomération a des conséquences sur les comportements de mobilité : déplacements **plus** importants en heure creuse, forte représentation des déplacements pour motifs achats, loisirs, utilisation des transports en commun...

3. Une dimension touristique forte

Encadré par un littoral d'une grande qualité paysagère (côtes rocheuses, côtes sableuses, îles d'or, salins,...) et de grands monuments verts (Monts Toulonnais, Cap Sicié, Les Maures, La Ste-Baume) et d'un patrimoine bâti riche (village perché, forts, citadelles, villas, bastide,...), l'aire toulonnaise et l'agglomération constituent une destination touristique et de loisirs majeure au sein du premier département touristique de France (hors IDF).

A l'échelle de l'aire toulonnaise, ce sont 4 millions de touristes (sans compter les croisiéristes) pour 29,2 millions de nuitées en 2011 soit en moyenne sur l'année avec la sortie des habitants 84 500 personnes supplémentaires.

TPM est marqué par une offre d'hébergement touristique importante localisée principalement au sein des communes littorales (résidences secondaires, campings, résidence de vacances,...) et dans le cœur d'agglomération en ce qui concerne l'offre hôtelière. Le parc de logement de TPM se compose à 11 % de résidences secondaires en 2011. Les communes littorales de Six-Fours, Hyères, Carqueiranne et St. Mandrier présentent des taux supérieurs à 25 % et pouvant atteindre les 48 % à St. Mandrier.

Un tourisme majoritairement balnéaire et estival générant des phénomènes de congestion aux abords des grands sites touristiques

50 % de la fréquentation touristique se réalise en période estivale et 28 % au printemps générant des flux massifs aux abords des grands sites touristiques et des phénomènes de congestion récurrent pour l'accès au littoral et notamment à Six-Fours, aux Sablettes, au Mourillon, à la presqu'île de Giens...

L'accès au port de Toulon est également complexe et notamment en période estivale lors des embarquements et débarquements des ferries. Les flux de véhicules engendrés par l'accueil des ferries provoquent des difficultés de circulation sur l'Avenue de La République.

La dominante touristique du territoire joue un rôle important sur l'offre en stationnement des communes littorales. Cette dernière est dimensionnée pour l'accueil des touristes et apparaît donc parfois sous dimensionnée en période estivale (saturation des parkings aux abords des principaux sites) et sur dimensionné et sous-utilisé pendant 10 mois laissant de vaste emprise foncière à des parkings déserts.

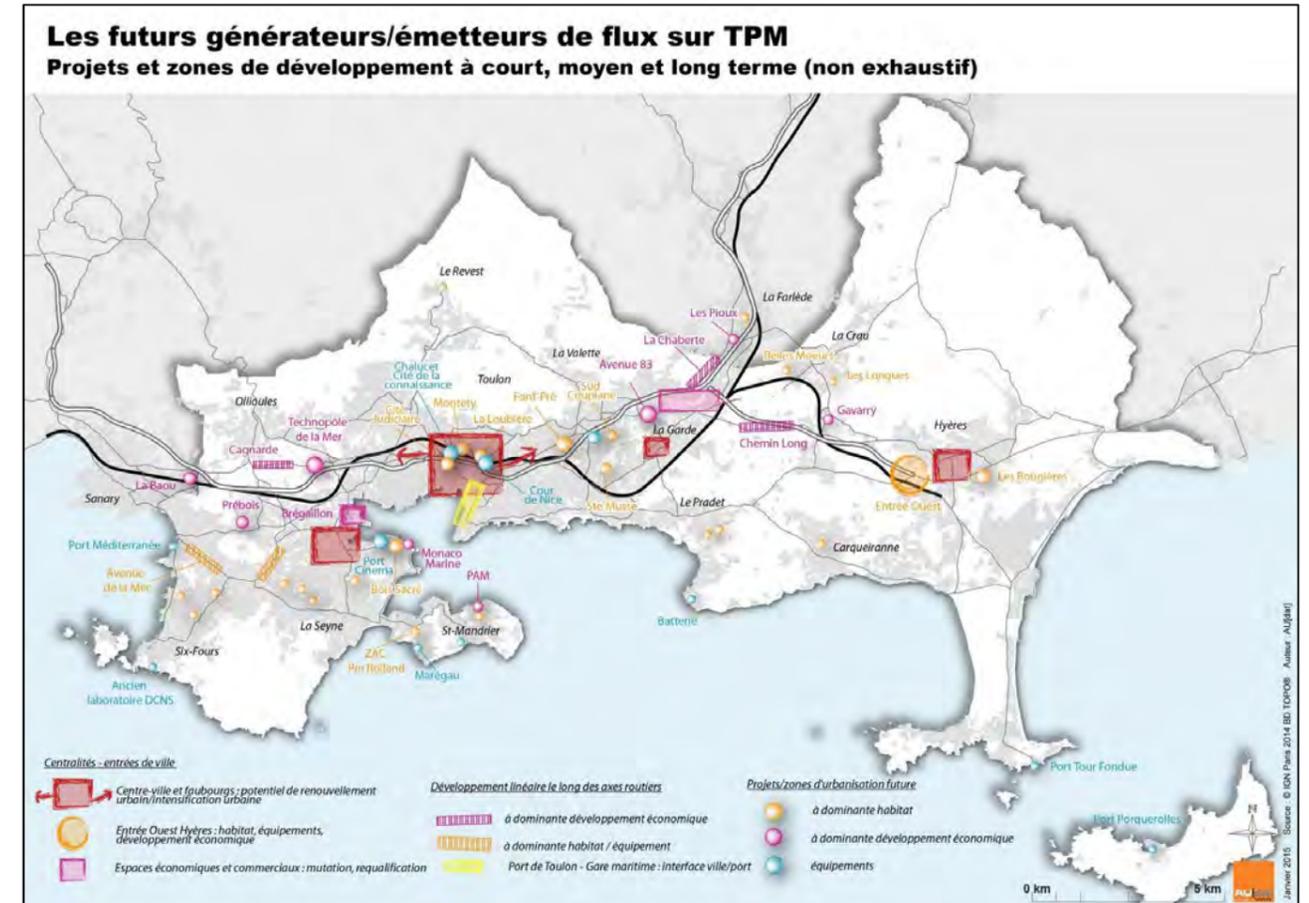
4. Un territoire qui mène de grands projets de développement

Des grands projets qui façonnent l'agglomération et la mobilité quotidienne de ses habitants

La structure urbaine du territoire de TPM connaît un développement qui amène à réinterroger l'organisation du système de transports et des flux de mobilités quotidiens au regard des grands projets qui ont émergé récemment ou prévus pour ces prochaines années. Ainsi, le centre-ville de Toulon a vu son rôle de pôle étudiant conforté avec l'arrivée du campus universitaire Porte d'Italie et le quartier de la gare verra son rayonnement considérablement réaffirmé avec le renouveau du quartier de Châluçet qui abritera entre autre l'École Supérieure d'Art et de Design, l'École supérieure internationale de commerce, un incubateur/pépinière d'entreprises du numérique, une médiathèque municipale et départementale, etc.

À l'Ouest, la base terrestre du technopôle de la mer à Ollioules constituera un des sites économiques majeurs d'implantation des entreprises du Pôle de compétitivité Mer Méditerranée à vocation mondiale et La Seyne, la mutation des anciens chantiers naval avec le quartier résidentiel de Porte Marine avec son casino, les projets de développement prévus à Bois Sacré (logements, cinéma...) et les réflexions en cours sur le centre-ville viendront conforter l'attractivité de la seconde ville du Var.

L'Est du cœur d'agglomération a accueilli le nouveau centre hospitalier Sainte-Musse, pivot de l'ensemble du système de santé de l'Aire Toulonnaise et verra prochainement l'ouverture du centre de commerce et de loisirs « Avenue 83 » qui marquera le renouveau commercial du secteur. De nombreux projets locaux et d'envergure plus limitée, majoritairement à vocation résidentielle, sont prévus sur l'ensemble du territoire et viendront intensifier le tissu urbain de l'agglomération. »

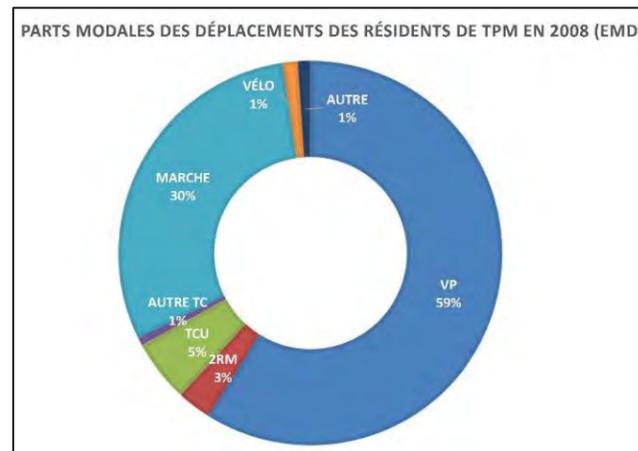


Partie 2 : les modes, les comportements

1. Une place importante pour la voiture individuelle qui se renforce en dehors du cœur d'agglomération

La voiture constitue le premier mode de déplacement des résidents de l'agglomération (59 % des déplacements), devant la marche (30 %), les transports en commun (6%) ou le vélo (1%).

Ces moyennes sont néanmoins à relativiser sur les territoires notamment entre Toulon et le reste de l'agglomération. En effet, si Toulon présente une part modale VP inférieur à 50 %, l'ensemble des communes de l'agglomération, à l'exception de St. Mandrier (56%) voient leur part modale en voiture dépasser les 60 % (La Seyne-sur-Mer, La Garde, La Valette-du-Var, Hyères) voire proche des 70 % (Ollioules, Six-Fours, Le Pradet, Carqueiranne, La Crau, Le Revest-les-Eaux).



Parallèlement, la part modale en transport en commun est proche des 10% à Toulon et doit être mise en perspective avec celles des territoires très urbains comme La Seyne-sur-Mer, La Garde, La Valette-du-Var et Hyères centre, où elle est plus modeste, proche des 5%, malgré des caractéristiques de densité, de mixité des fonctions et des faibles distances moyennes à parcourir qui présentent un réel potentiel plus important de transfert modal de la voiture vers les autres modes (transports en commun, modes actifs).

La marche est le second mode de transport le plus utilisé dépassant les 20 % dans la majorité des communes du territoire. A Toulon, Hyères et St. Mandrier, ce mode dépasse les 30 % de déplacements.

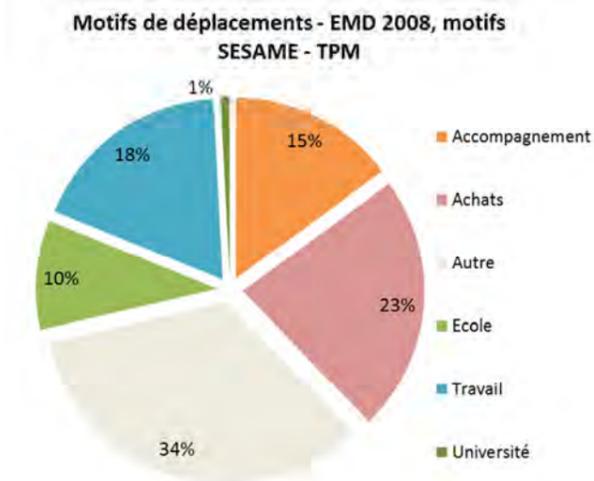
Enfin le vélo, avec les importants efforts consentis, a démarré sa progression. Ici encore, -et sans exclure les autres territoires- le cœur d'agglomération, notamment dans ses trajets Est-Ouest les plus plats, présente un fort potentiel de développement.

2. Des motifs qui se diversifient et des déplacements qui s'étalent dans la journée : la fin des heures creuses ?

Si les déplacements liés au travail restent des flux structurants de la mobilité quotidienne et restent les plus longs en termes de distances totales parcourues, ils ne constituent plus le premier motif de déplacement (18 % des déplacements). Les achats arrivent en tête (23 % des déplacements) et représentent avec l'accompagnement (15 %), les visites (8,8%) et la santé (5,9%) près de 54 % des déplacements. Les loisirs et les promenades prennent également une place non négligeable avec près de 15 % des déplacements.

Cette diversification des motifs de mobilité a des répercussions importantes sur les horaires de déplacements. Les pics de déplacements aux heures de pointes du matin (7h – 9h) et du soir (16h30-18h30) restent encore bien présents et liés au motif travail.

Néanmoins, les flux tendent de plus en plus à s'étaler tout au long de la journée avec des déplacements pour motifs achats, loisirs, promenade, visites qui se réalisent principalement aux heures creuses entre 9h et 11h et 14h et 16h.



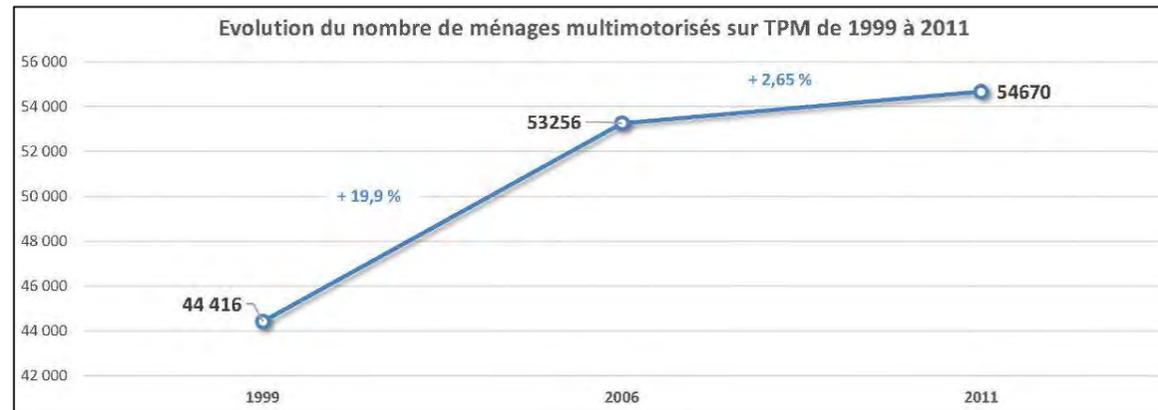
Graphique sur les motifs

Motif SESAME : il désigne le motif de destination du déplacement, si ce motif n'est pas le domicile. Dans le cas contraire, le motif SESAME du déplacement est le motif d'origine. Un déplacement depuis le lieu de travail vers le domicile est ainsi comptabilisé comme un déplacement travail.

3. Les prémices d'un changement des comportements ?

Si la voiture reste à un niveau élevé dans les comportements de mobilités, son usage tend à se stabiliser au cours des dernières années à l'instar des autres grandes agglomérations françaises. Entre 1998 et 2008, sur le territoire de Toulon, La Seyne-sur-Mer, St. Mandrier, Ollioules, Le Revest, La Garde, La Valette, Le Pradet, la part des déplacements en voiture est passée de 59,6 % à 55,4 %.

La multi motorisation des ménages, après avoir connu une hausse importante entre 1999 et 2006 (+ 19,9 %), se stabilisent autour de 55 000 ménages (+2,65 % entre 2006 et 2011). Il convient cependant d'appréhender avec prudence cet indicateur dans la mesure où il est corrélé à la taille des ménages.



Les trafics routiers des grands axes structurants (autoroute, réseau de voirie primaire) n'augmentent plus de manière significative, se stabilisent voire diminuent dans certains secteurs. En effet, les usagers modifient leurs comportements (rationalisation des déplacements, changement de modes, déménagement,...).

La fréquentation des transports en commun est également en hausse continue depuis 10 ans sur les trois AOT du territoire. Le réseau mistral a vu sa fréquentation augmentée de 60 % depuis 2002.

S'il est encore trop tôt pour évoquer un renversement des comportements de mobilité, ces indicateurs laissent présager des possibilités pour enclencher de nouvelles pratiques de déplacements sur l'agglomération, moins dépendante de la voiture.

Partie 3 : L'offre de transports

1. Une desserte fine du territoire assurée par trois réseaux de transports en commun

Le territoire de TPM est couvert par un réseau de transport urbain (Mistral) assurant les liaisons internes à l'agglomération et par deux réseaux interurbains du Conseil Régional et du Conseil Général (SNCF/TER et Varlib) proposant des liaisons entre l'agglomération toulonnaise et les territoires voisins (Vallée du Gapeau, Sud-Sainte-Baume, Méditerranée Porte des Maures, Moyen Var...) et vers les métropoles Niçoise et Marseillaise.

1. Le réseau Mistral : 90 % de la population à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus

L'agglomération bénéficie d'une desserte fine du territoire par le réseau urbain Mistral avec plus de 90% de la population qui se situe à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus et/ou d'une station maritime. Au cours des 15 dernières années, le réseau s'est construit pour offrir un service de transport urbain de 56 lignes régulières terrestres, 6 lignes de bateaux-bus, 1 ligne aérienne (téléphérique), 55 services scolaires, 12 lignes nocturnes dont 2 maritimes, 8 appel-bus et un service de transports pour les personnes à mobilité réduite.

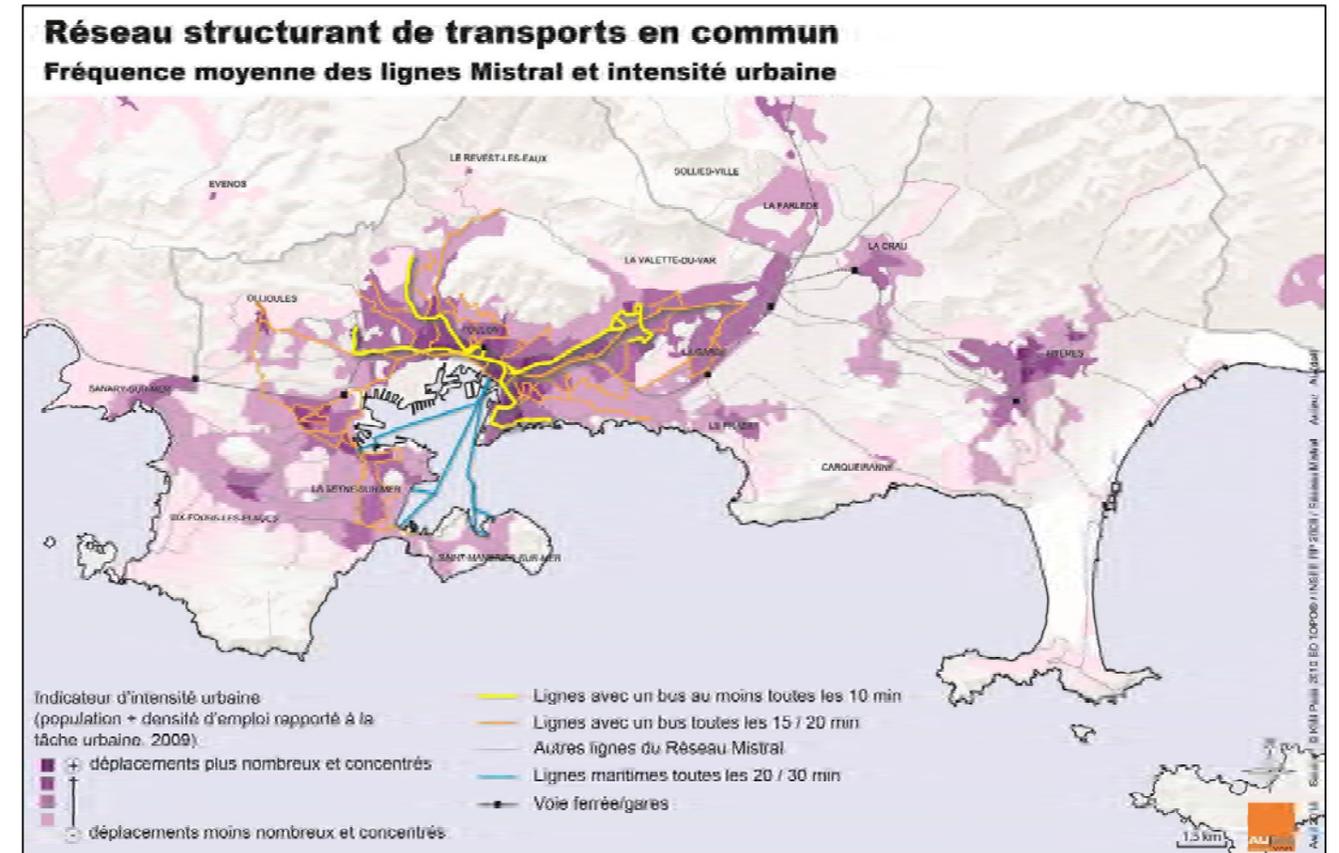
Les efforts fournis se sont traduits par une hausse continue de la fréquentation depuis 2002.

Une desserte fine avec un niveau de service à développer en fonction de l'intensité urbaine

Avec une desserte fine du territoire, le service proposé par le réseau Mistral se développe en fonction de l'intensité urbaine.

La fréquence « crédible » pour une ligne structurante se situe autour des 10 minutes. Ce niveau de service garantit une attractivité importante dans la mesure où il ne devient plus nécessaire d'avoir en tête les horaires de passage. Dans le réseau urbain actuel, 2 lignes correspondent à ce critère sur le territoire : la ligne 1 qui relie le quartier de la Beaucaire à celui de la Coupiane par le centre-ville de Toulon et le quartier St. Jean, et la ligne 3 qui relie 4 Chemins des Routes au Mourillon. Seules les communes de Toulon et La Valette-du-Var bénéficient donc de ce niveau de service. Les lignes maritimes entre la Seyne-sur-Mer, St. Mandrier et Toulon (fréquence d'un bateau toutes les 20 à 30 minutes) participent également à l'attractivité du réseau de par la rapidité et la régularité des trajets et le caractère « exceptionnel » de ce mode de déplacement.

Au-delà du réseau à 10 minutes, il existe de nombreuses lignes présentant une fréquence à 15 et 20 minutes desservant les communes de la Seyne-sur-Mer, Ollioules et La Garde. Hyères, La Crau, Le Pradet, Six-Fours-les-Plages, Carqueiranne, Le Revest-les-Eaux, St. Mandrier sont quant à elles irriguées par des lignes avec une fréquence au-delà des 20 minutes.



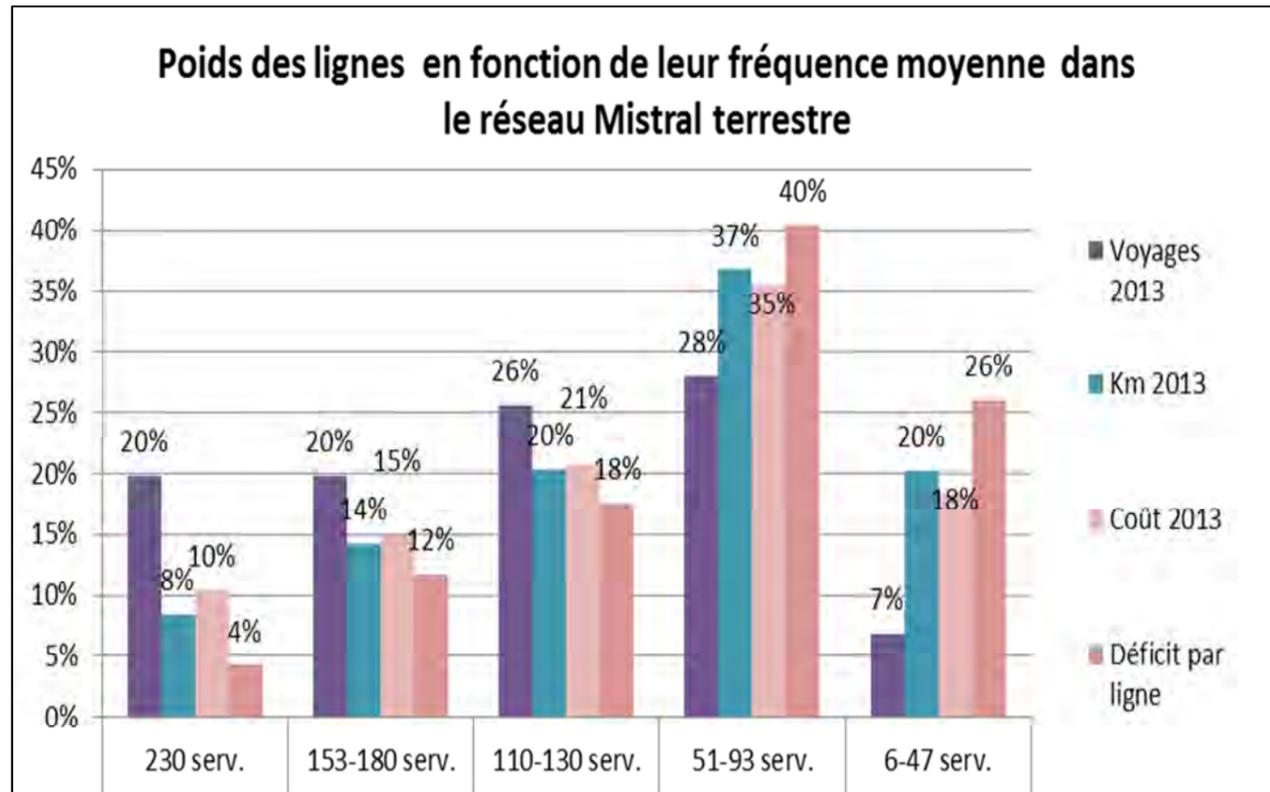
L'analyse du réseau par le prisme des fréquences permet de faire émerger plusieurs points :

- Plus le réseau est crédible et l'intensité urbaine importante (nombre d'habitants et d'emplois) et plus sa fréquentation est élevée. Ainsi, Toulon, La Valette et la Seyne-sur-Mer constituent les trois communes réalisant le plus de déplacements en transports en commun.
- Le niveau de desserte n'est pas toujours en adéquation avec le niveau démographique de certaines communes et de certains grands générateurs de déplacements. La Seyne-sur-Mer par exemple ou Hyères n'ont pas de lignes structurantes terrestres.
- Certains générateurs et émetteurs présentent également un niveau de desserte à améliorer comme l'Hôpital Ste-Musse, la zone commerciale d'Ollioules ou les pôles d'emplois de l'Est et l'Ouest de l'agglomération.

4 lignes enregistrent plus de 40 % des voyages pendant que beaucoup d'autres peinent à fonctionner

En classant en 5 catégories les 56 lignes terrestres selon leur fréquence de passage (jour ouvrable période scolaire), apparaissent distinctement les principales lignes « efficaces » du réseau : les lignes à plus de 150 services/jour (Lignes 1-3-6 et U) qui représentent 25 % des coûts mais grâce à leur attractivité (forte fréquence, desserte de zones denses...) enregistrent 40% des voyages et ne pèsent ainsi que relativement peu sur le bilan économique (16% du déficit). Les 45 lignes à moins de 100 services/jours apparaissent en revanche moins efficaces aux vues de leur

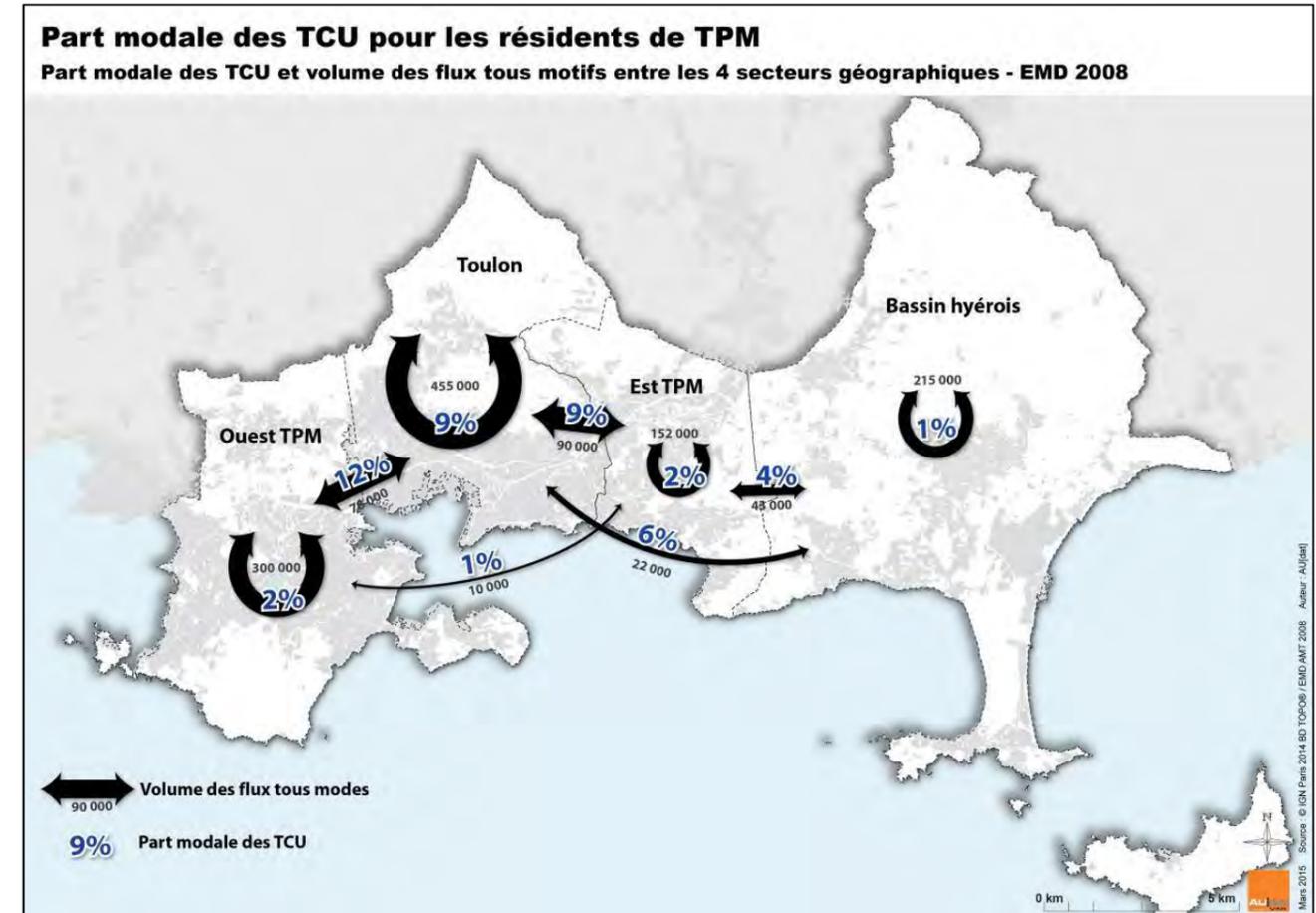
fréquentation et du poids économique qu'elles représentent. C'est particulièrement le cas pour les 26 lignes à moins de 50 services par jours qui accueillent 7% des voyages pour plus d'1/4 dans le déficit global.



Un réseau urbain attractif pour l'accès à Toulon

Au-delà des lignes structurantes et des lignes maritimes, le réseau Mistral présente une certaine attractivité pour les flux en lien avec Toulon. Ainsi, 13 % des flux de l'ouest toulonnais vers Toulon se réalisent en transport en commun et 12 % dans le sens inverse. Cet engouement pour les transports collectifs est également perceptible dans les flux entre l'est toulonnais et Toulon.

En revanche, pour les déplacements internes aux secteurs les marges de progression de part modale en transports en commun sont encore très importantes à l'exception des déplacements internes à Toulon (9%). Ce constat peut s'expliquer en partie par le fait que le bus est privilégié pour des déplacements de plus longue distance, pour des raisons économiques (coût des transports, coût du stationnement) et de confort.



Le réseau de transport maritime de TPM constitue un atout majeur du réseau urbain

Il s'agit d'une offre atypique avec « un site propre naturel » remarquable, des itinéraires directs et donc des temps de parcours réellement compétitifs par rapport aux modes routiers.

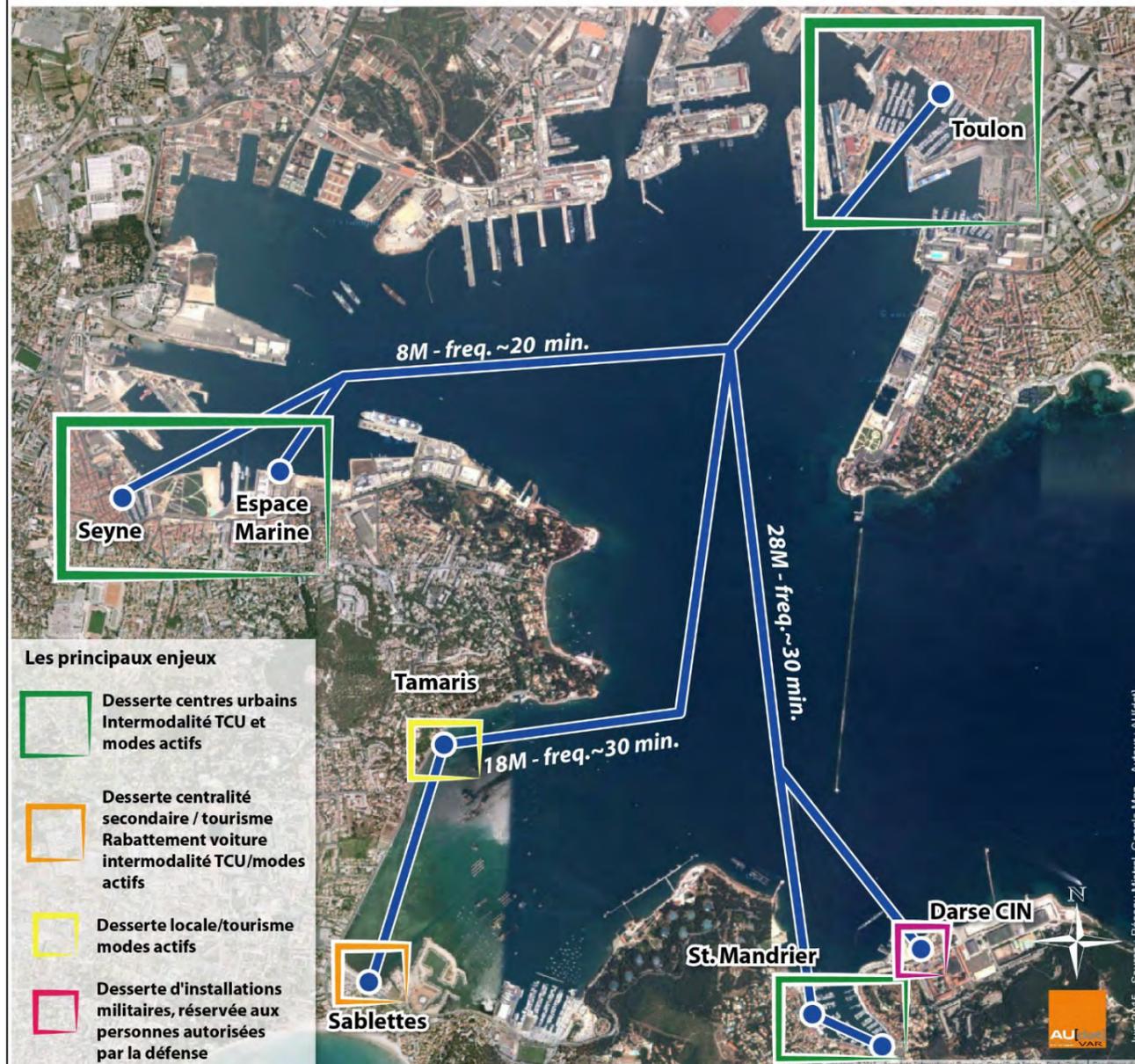
Deux types de liaisons maritimes sont proposés sur le territoire : des lignes maritimes urbaines dans la petite rade et des lignes maritimes assurant la continuité territoriale vers les îles de Porquerolles, Port-Cros et Le Levant.

3 lignes maritimes urbaines régulières dans la petite rade relient actuellement le centre-ville de La Seyne (Port, Espace Marine), le quartier de Tamaris, les Sablettes et St. Mandrier (Port, Darse) à Toulon, avec des fréquences de 20 minutes en heure de pointe pour Espace Marine et le port de La Seyne et d'environ 30 minutes en heure de pointe pour les autres liaisons.

Ces 3 lignes maritimes figurent parmi les 5 lignes les plus fréquentées du réseau urbain en présentant les meilleurs ratios annuels en termes de voyageurs par kilomètre (entre 5 et 7 voy./km en 2013), en raison de leurs itinéraires directs (faible distance, pas de cabotage). Ces lignes fonctionnent très bien toute l'année et le phénomène de saisonnalité bien que marquée sur certaines d'entre elles en période estivale est à considérer dans la structuration de l'offre.

Le réseau maritime Mistral

Lignes, fréquences moy. en période hivernale et enjeux des stations



la Tour Fondue au sud de la presqu'île de Giens pour la ligne qui assurent le transport de voyageurs, de marchandises et de véhicules pour Porquerolles, et une ligne qui dédiée au transport de véhicule pour Port Cros.

La liaison vers Porquerolles est la plus importante en termes de fréquentation et concentre des enjeux majeurs en matière de gestion de transit. La majorité des rotations sont en effet dédiées à la liaison Tour Fondue – Porquerolles avec 69 % des 6 000 rotations aller-retour réalisées en 2015. Elles représentent plus de 900 000 voyages en 2015, sur les 1 000 000 voyages enregistrés pour l'ensemble des îles. Si les mois de juillet et août sont les plus chargés, avec respectivement 16% et 22% de la fréquentation annuelle, la fréquentation touristique s'étale sur une période plus large avec 60% de la fréquentation enregistrée de juin à septembre, et 80% d'avril à octobre. Les lignes de transports de marchandises jouent également un rôle majeur dans le ravitaillement des commerces insulaires : ils transportent plus de 50 000 tonnes de frets vers Porquerolles (véhicules inclus) en 2015.

Ce trafic important est à considérer dans l'organisation de l'espace territorial :

- L'accès et de stationnement à la Tour fondue en période estivale, avec une saturation des parcs de stationnement, une circulation automobile amplifiée dans un contexte de saturation déjà existante sur le réseau viaire de la presqu'île.
- Les embarcadères et les conditions d'exploitation nécessitent d'être améliorés par des aménagements qualitatifs à la hauteur des ambitions de ce territoire et notamment à la Tour Fondue.
- L'organisation du transport du fret vers et sur Porquerolles doit être pensée dans la gestion des flux pour dissocier au maximum les flux fret des flux voyageurs pour des enjeux de sécurité des personnes et des biens et d'attractivité du service.

Les liaisons vers les îles d'or assurent la continuité territoriale de l'agglomération et constituent un vecteur touristique majeur

On compte 6 lignes de transport maritime publiques qui relient les îles de Porquerolles, Port Cros et du Levant à la partie continentale de la commune d'Hyères. Les liaisons partent de 2 embarcadères : du port St. Pierre pour les lignes qui desservent les îles de Port-Cros et du Levant et assurent le transport de voyageurs et de marchandises; de



Alors qu'un nombre relativement important de lignes urbaines terrestres régulières desservent aujourd'hui l'ensemble du territoire, seule la ligne U récemment instaurée bénéficie d'un figuré particulier qui la distingue des autres notamment sur le plan du réseau destiné aux usagers. Il est donc possible pour un nouvel usager de repérer directement cette ligne sur le plan général des lignes qui offrent les meilleurs niveaux de services.

Par ailleurs, on peut compter plusieurs lignes avec des itinéraires différents, en fonction de l'heure, de la période calendaire (vacances scolaires...), et/ou du sens de marche (itinéraire parfois différent pour l'aller et le retour), ou avec des systèmes de « boucles » (passage dans un seul sens).

A ce plan général s'ajoute le plan des « lignes nocturnes » (10 terrestres et 2 lignes maritimes) qui fonctionnent le vendredi et le samedi de 21h à 00h30 dont le nom et les tracés sont différents des lignes de journée. Ce manque de hiérarchisation ne favorise pas la lisibilité du réseau et donc la compréhension des nouveaux utilisateurs ou des usagers occasionnels.

Une continuité du service en adéquation avec la demande

La diversification des motifs de déplacements au profit des achats et des loisirs notamment ainsi que l'importance des seniors sur le territoire mettent en évidence l'étalement des flux sur la journée et relativisent le duo heure pleine-heure creuse.

Le réseau Mistral est en adéquation avec ce constat proposant globalement un niveau de service relativement continu tout au long de la journée avec quelques renforcements de l'offre en période de pointe correspondant proportionnellement à la demande.

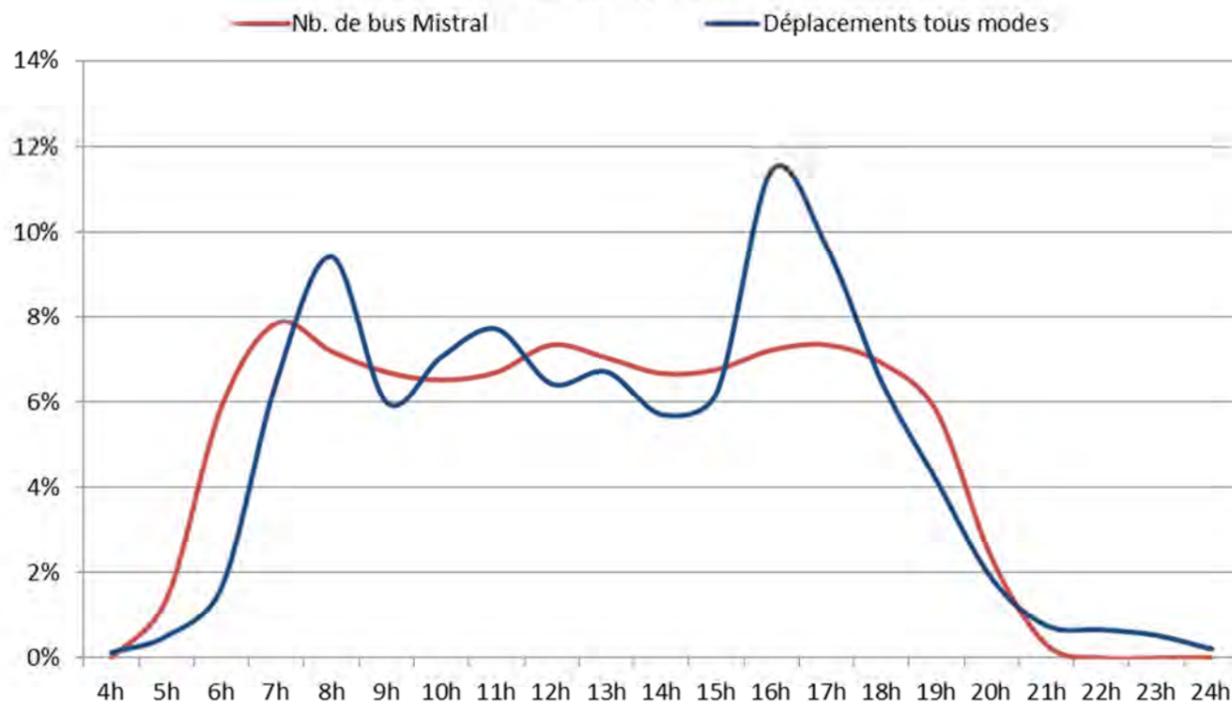
Un réseau urbain terrestre qui doit s'affranchir de la circulation automobile

La vitesse commerciale moyenne du réseau a peu évolué ces 10 dernières années, et reste autour des 17 km/h. Les sites propres - dédiés uniquement aux transports en commun - se développent sur le territoire (15 km en 2015 contre 9,5 km en 2005) avec une dynamique plus perceptible ces dernières années et une partie d'entre eux ne sont pas toujours en lien avec des secteurs où la congestion n'est pas particulièrement importante. Il reste en revanche des zones où le développement du réseau urbain doit être crédible face à l'automobile et s'affranchir des contraintes de circulation, spécialement en heures de pointe. Il s'agit entre autre des voies d'accès aux principaux échangeurs, des grands boulevards et faubourg toulonnais, des axes de transit locaux. L'absence de voie dédiée aux bus sur l'autoroute pénalise la circulation des bus du réseau Mistral mais également des cars du réseau départemental Varlib.

Enfin, malgré la présence de sites propres la vitesse commerciale des lignes est sensible et le schéma d'exploitation doit être optimisé en ce sens car la fréquence de passage de véhicules sur un même axe ne doit pas être contre-productive au développement de l'offre elle-même.

Une hiérarchisation du réseau perceptible mais pas encore suffisamment lisible

Etalement des déplacements dans la journée en semaine et continuité de l'offre de transport urbain



Après 20h, le service connaît une diminution qui mérite un travail plus fin et approfondi pour correspondre à la demande la semaine car un réseau de 12 lignes nocturnes terrestres et maritimes vient offrir une desserte entre 21h et 1h du matin les vendredis et samedis soir.

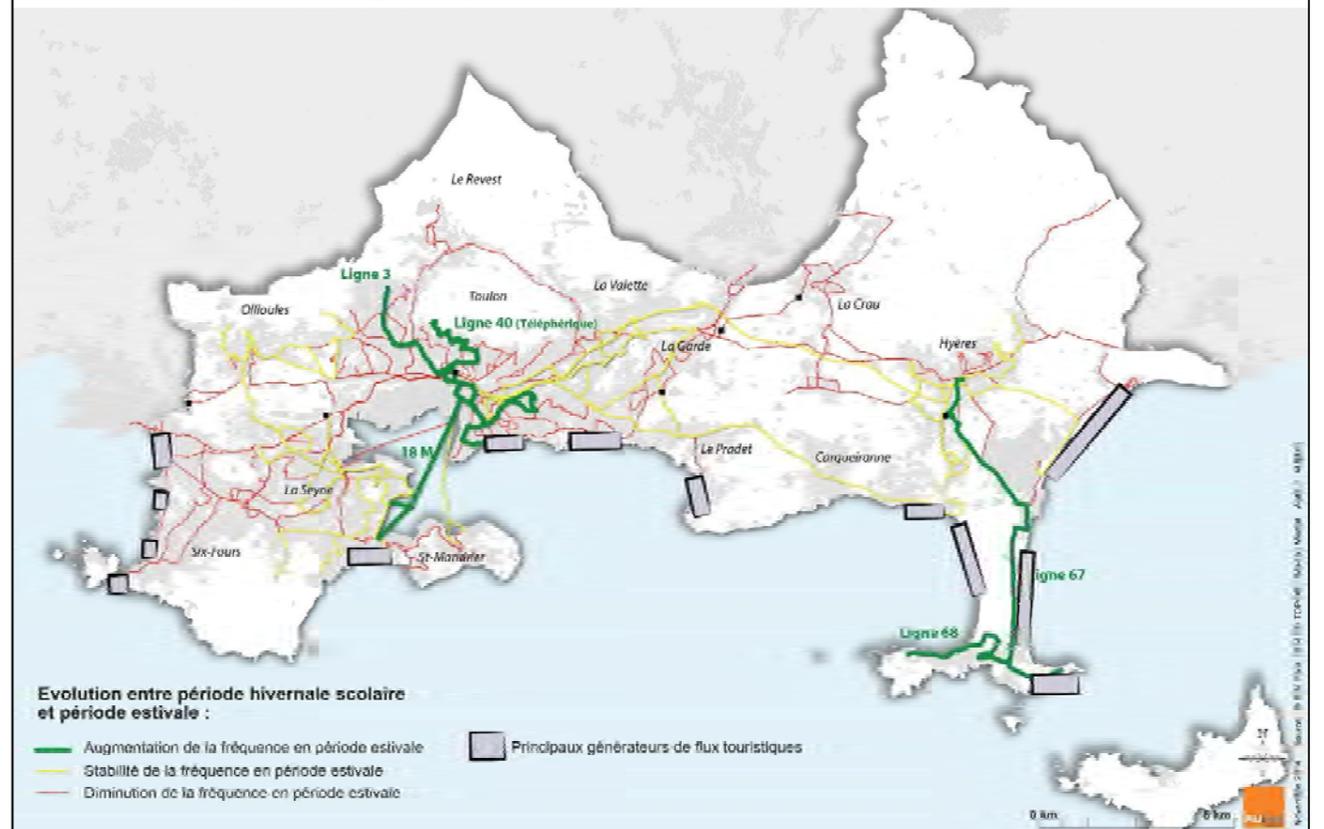
Une baisse de fréquence en période de vacances scolaires et en période estivale

Une baisse de fréquence en période de vacances scolaires (-12% de services sur le réseau terrestre) et en période estivale (-21% de services) pose la question de l'attractivité du réseau tout au long de l'année notamment vis-à-vis du public à capter que sont les actifs et les visiteurs.

En moyenne, au niveau national, 60 % des salariés ne prennent pas de vacances scolaires et 50 % des salariés qui prennent des congès restent sur le territoire et les scolaires, s'ils ne se déplacent plus de leur domicile à leur établissement, ont d'autres besoins de déplacements qui continuent de s'exprimer.

En période estivale le niveau de services du réseau Mistral évoluent sur la majorité des lignes à la baisse sur un territoire qui globalement accueille un surplus de population. 4 lignes terrestres et deux lignes maritimes connaissent une augmentation de leurs services offrant ainsi un meilleur accès à la presqu'île de Giens, au téléphérique, aux plages du Mourillon et des Sablettes et à St-Mandrier-sur-Mer. Néanmoins, les sites touristiques sur le territoire et les pôles générateurs de trafics sont plus nombreux notamment sur Six-Fours-les-Plages, le Pradet, le littoral Est Toulonnais, St-Mandrier-sur-Mer, Carqueiranne...

Desserte du réseau Mistral en période estivale
Evolution de la fréquence des lignes en période estivale

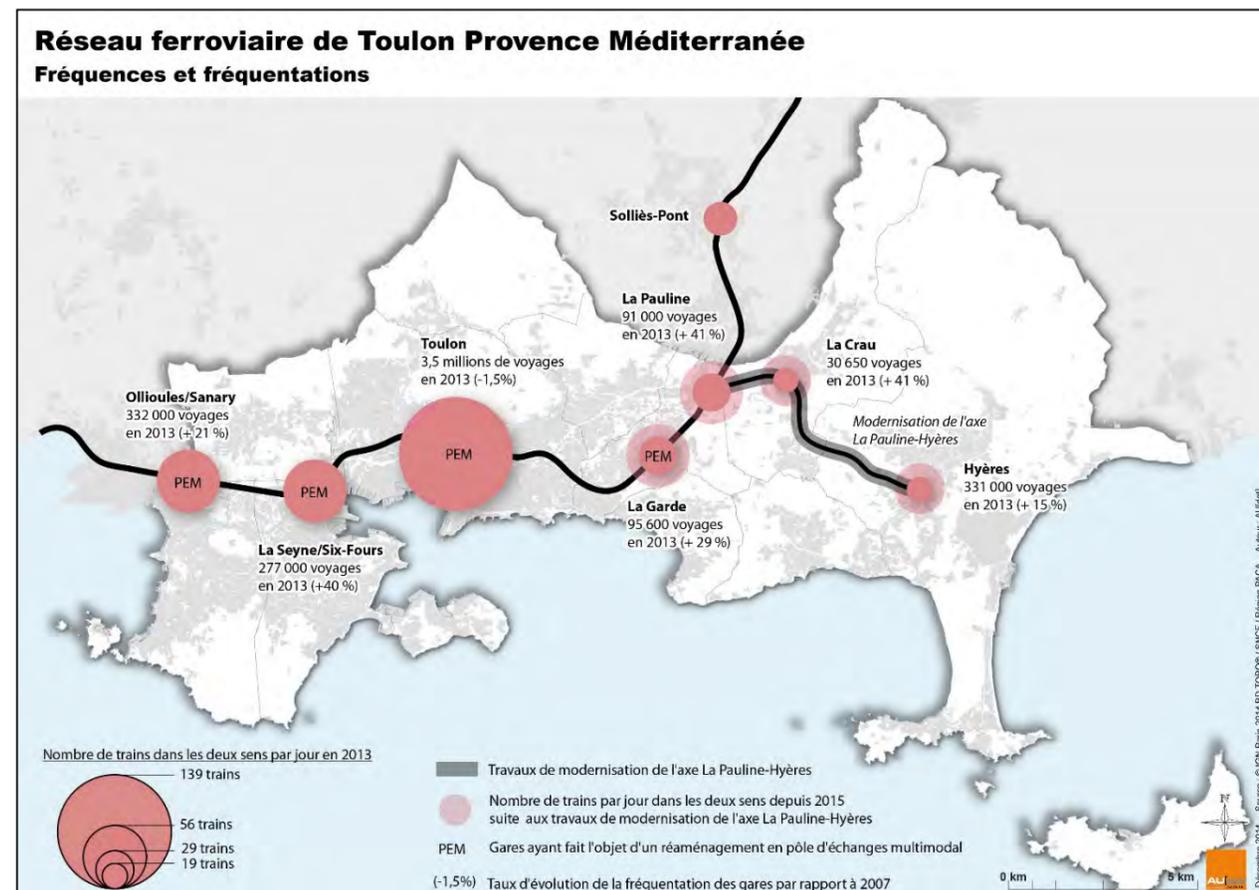


2. Le réseau TER : 7 gares irriguent l'agglomération

7 gares et haltes sont présentes sur le territoire avec des dessertes vers Toulon, Marseille, Hyères, Les Arcs et Nice. Les gares de l'Ouest (Ollioules/Sanary, La Seyne/Six-Fours), proposent des fréquences d'un train toutes les 30 minutes en heure de pointe (56 trains TER/J). Les gares de l'Est de La Garde et La Pauline proposent 54 TER par jour dont 38 à destination et en provenance de Hyères et 16 à destination et en provenance du Moyen Var. Les gares de La Crau et Hyères proposent 38 TER par jour vers Toulon et Marseille.

Avec 4,7 millions de montées/descentes en 2013, les gares de TPM ont connu une augmentation de 4,1% de la fréquentation par rapport à 2007. La gare de Toulon constitue, avec près de 3,5 millions de voyages par an, la plus importante gare TER/TGV du département en termes de fréquences et de fréquentations.

Sans tenir compte de la gare de Toulon, le nombre de voyages a augmenté de 25 %.



Les temps de parcours et les coûts peuvent être de solides atouts pour des déplacements pendulaires

Le ferroviaire bénéficie d'atouts indiscutables face aux modes routier avec en particulier une vitesse commerciale fiabilisée par le site propre. Il offre ainsi des temps de trajets réellement concurrentiels spécialement pour les grandes liaisons en évitant la congestion et les difficultés liées au stationnement.

Le taux de remplissage élevé de certains parkings automobiles autour des gares récemment aménagées en PEM (Ollioules-Sanary, La Seyne-sur-Mer, Toulon) témoigne de l'engouement pour ce mode de transport.

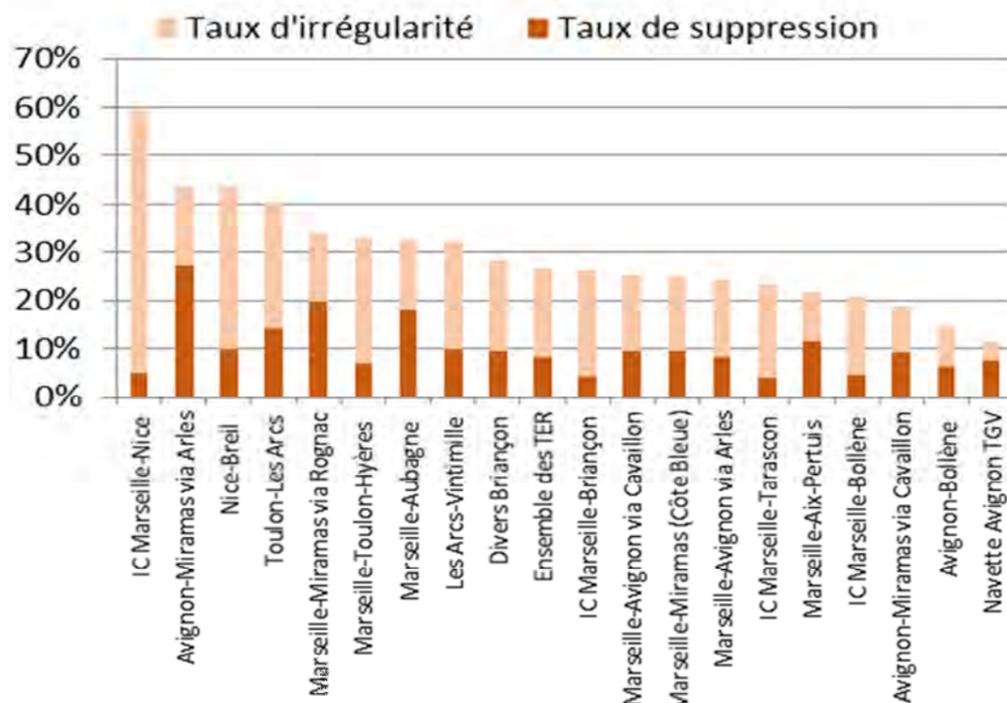
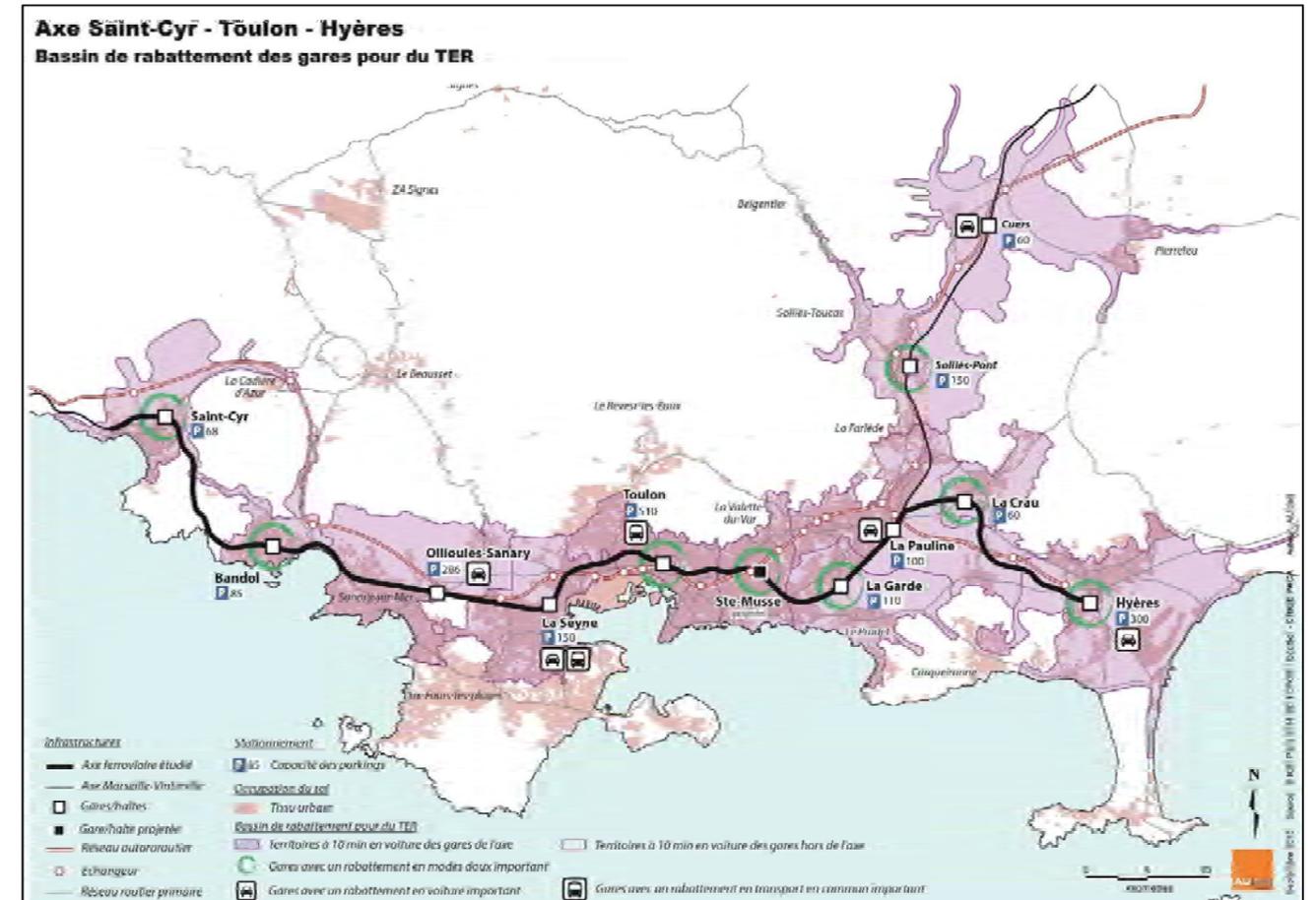
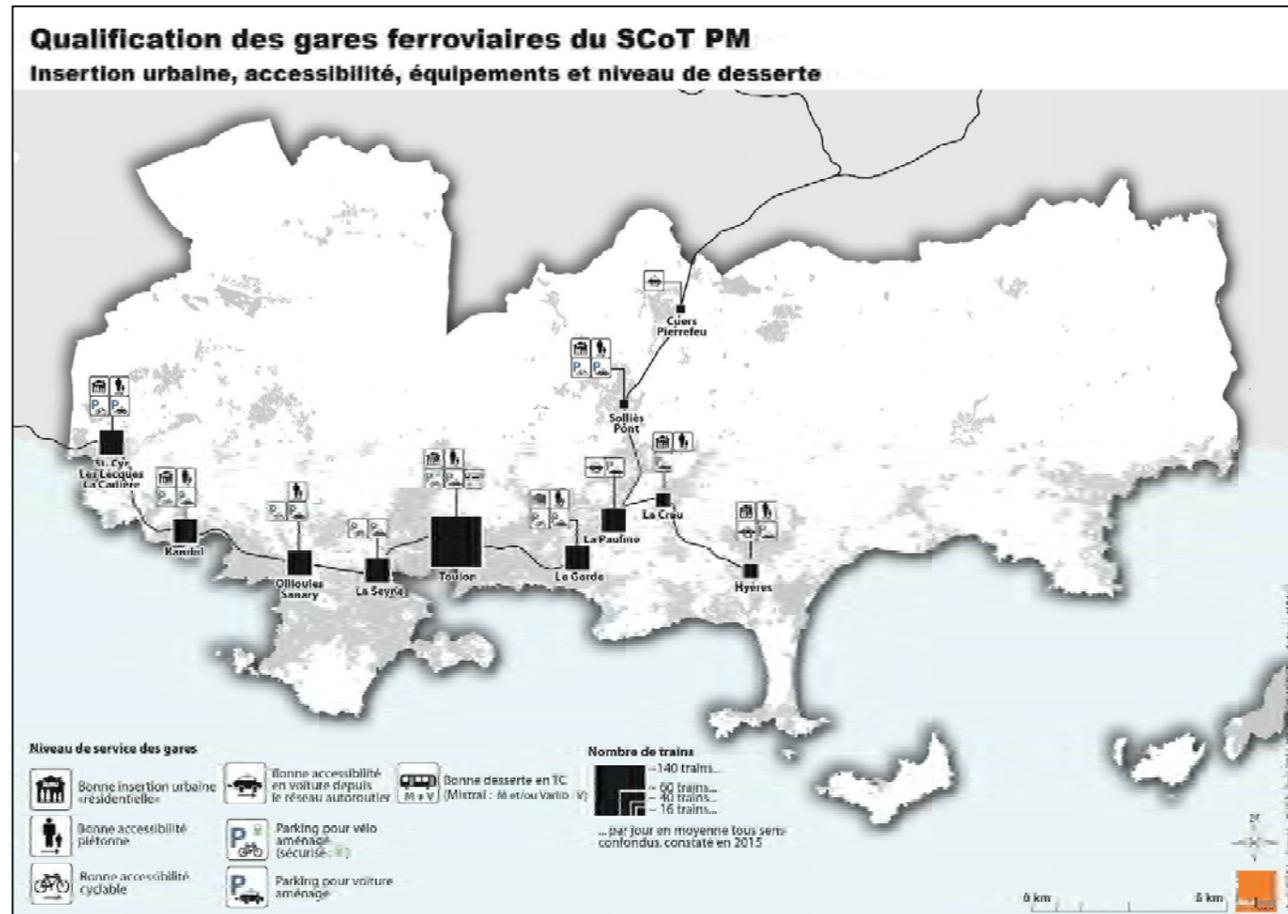
En terme de coût, le TER présente également des atouts conséquents. Pour exemple, un trajet Marseille-Toulon coûte 10,83 € (5 € de péages + 5,83 € de carburant) sans compter les coûts du stationnement, l'assurance, et l'usure du véhicule, contre environ 3 € par trajet avec un abonnement TER mensuel (sur la base de 20 aller-retour / mois).

Plusieurs facteurs à considérer : un niveau de fréquence à renforcer, des accès tous modes aux gares à travailler, la régularité du service à améliorer

Malgré ces atouts, le ferroviaire sur des courtes distances doit être plus crédible. Son utilisation sur des trajets internes à l'agglomération est encore relativement faible pour plusieurs raisons :

- Des fréquences encore faibles pour une desserte urbaine ainsi que l'absence d'une offre diamétralisée entre l'est et l'ouest de l'agglomération (rupture de charge en gare de Toulon). Néanmoins, l'achèvement des travaux entrepris sur le tronçon Hyères – La Pauline permet d'atteindre depuis novembre 2015 des fréquences plus intéressantes pour l'Est de l'agglomération (un train toutes les 30 minutes en heure de pointe) et une offre diamétralisée offrant des liaisons directes Hyères-Toulon-Marseille sans changement
- Une localisation des gares excentrée des pôles urbains. Certaines gares présentent une implantation déconnectée (Ollioules-Sanary) ou en limite du tissu urbain résidentiel (La Seyne, La Garde, La Pauline, La Crau). Cette localisation favorise un accès voiture et l'automobiliste se retrouve alors confronté au choix d'accéder à la gare ou de continuer sa route par le réseau local ou autoroutier. La seconde solution, plus simple, sans rupture de charge, plus flexible, est la plus souvent privilégiée.
- Un manque d'accessibilité tous modes : peu ou pas d'aménagement pour l'accès en modes actifs, des stationnements sécurisés encore peu nombreux, une desserte en transport en commun à articuler sur certaines gares.

Les taux d'irrégularité liés notamment aux travaux et à la gestion du trafic impactent l'image du train auprès des usagers et des non-usagers, et particulièrement en région PACA, où la vétusté des infrastructures provoque régulièrement des incidents. Le taux de retard en gare y était en 2013 le plus élevé de toutes les régions et en croissance continue depuis 2011, avec un pic particulièrement élevé en 2014 : 26,5% des TER étaient « non-conforme », c'est-à-dire soit supprimé soit accusant un retard en gare de plus de 5 minutes, dont 8,3% supprimés (contre 14% de non-conforme en 2011, dont 2% de supprimés). L'agglomération est d'autant plus sensible à ces irrégularités qu'elle est traversée par la ligne intercity accusant le plus de retard : 60% des intercitys (Nice-Marseille) sont arrivés en gare avec plus de 5 minutes de retard.



3. Le réseau départemental

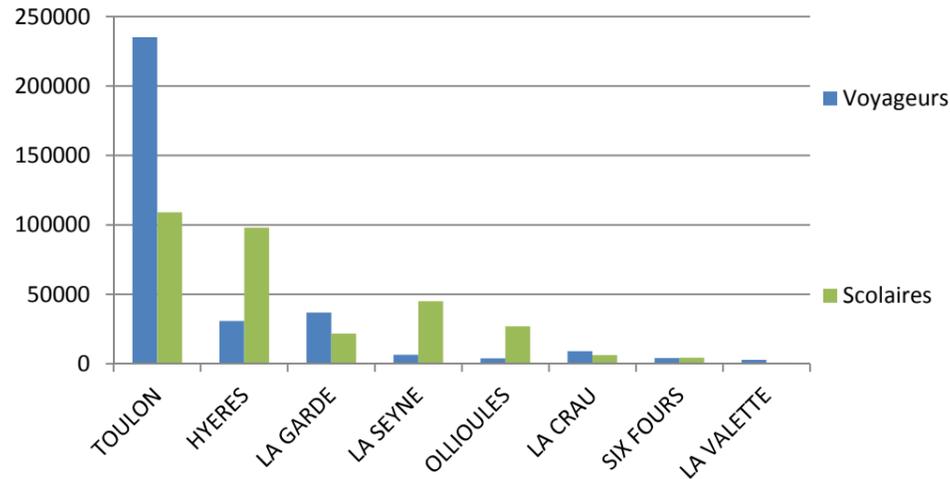
Toulon représente un des principaux pivots du réseau Varlib et figure à ce titre parmi les 6 pôles majeurs identifiés par le Département. 33 liaisons au total irriguent l'agglomération, organisées de la façon suivante :

- 15 lignes à vocation scolaire (sans limitation d'accès) qui comptabilisaient 422 000 voyages en 2014, dont 94% de scolaires.
- 18 lignes commerciales avec une fréquentation annuelle qui s'élevait en 2014 à 1 157 000 voyages, dont 32% de scolaires :
 - 11 lignes régulières commerciales assurent des liaisons directes entre les territoires voisins et la ville de Toulon.
 - 7 lignes supplémentaires qui font terminus dans les 2 pôles urbains de la couronne: 2 lignes à l'ouest assurent des liaisons entre le territoire de Sud Sainte Baume et La Seyne, et 5 lignes à l'est qui relient les habitants du nord (3 lignes) et de l'est du SCoT à la commune d'Hyères (2 lignes).

Sur les 8 communes de TPM desservies par le réseau Varlib, 4 communes enregistraient en 2014 plus de 90 % des validations faites sur le territoire de l'agglomération.

Toulon figure ainsi largement en tête au niveau des fréquentations avec plus de la moitié des validations (54%) : presque ¾ des validations « voyageurs » (71%), et un peu plus d'1/3 des validations scolaires (35%). Hyères représente 20% des validations, dont les ¾ concernent les scolaires. La Garde et La Seyne enregistraient 17% des validations, majoritairement scolaires à La Seyne (87% des validations faire à La Seyne) contrairement à la commune de La Garde qui malgré la présence du campus universitaire enregistraient une majorité de validation « voyageurs » (63%).

Nombre de montées sur le réseau Varlib dans TPM en 2014



Sur le territoire de TPM 15 arrêts concentrent plus de 90% des montées

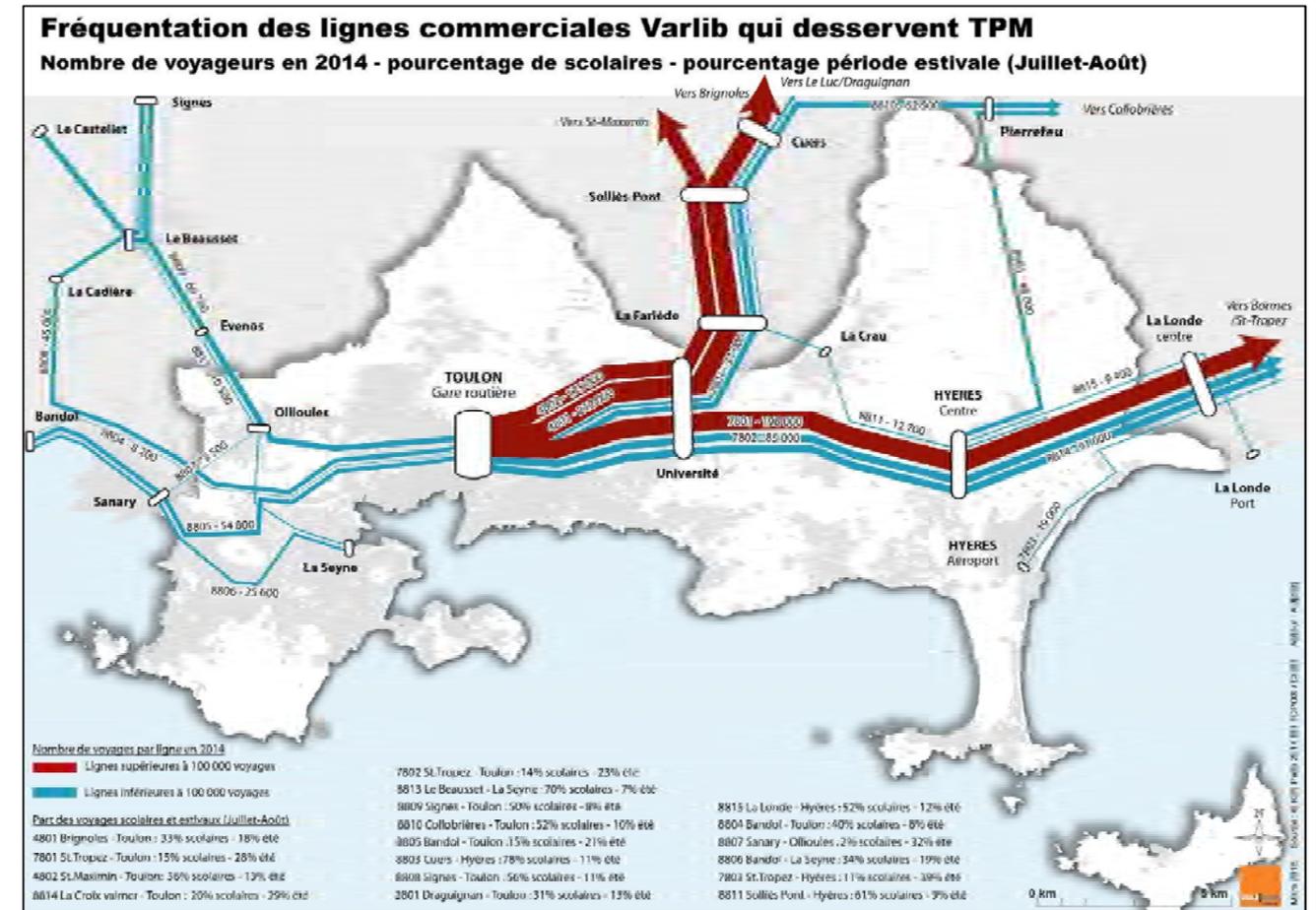
Les lignes interurbaines font du « cabotage » (desserte fine, nombreux arrêts) dans le périmètre de transport urbain de TPM. Il a ainsi été identifié 430 arrêts en commun entre le réseau Varlib et au réseau Mistral sur le territoire de TPM. Du fait de la vocation interurbaine des liaisons de transports du Département, les usagers ne peuvent pas effectuer des voyages internes à l'agglomération sur le réseau Varlib. Ce nombre élevé d'arrêts a des incidences à plusieurs niveaux : il ne rentre pas dans une « logique d'usager » et pénalise d'une part les résidents de TPM pour qui il est difficile de comprendre qu'on ne peut pas monter dans un véhicule qui effectue pourtant le trajet correspondant à son besoin, et il pénalise également les usagers qui entrent et sortent de l'agglomération en diminuant la vitesse commerciale des lignes.

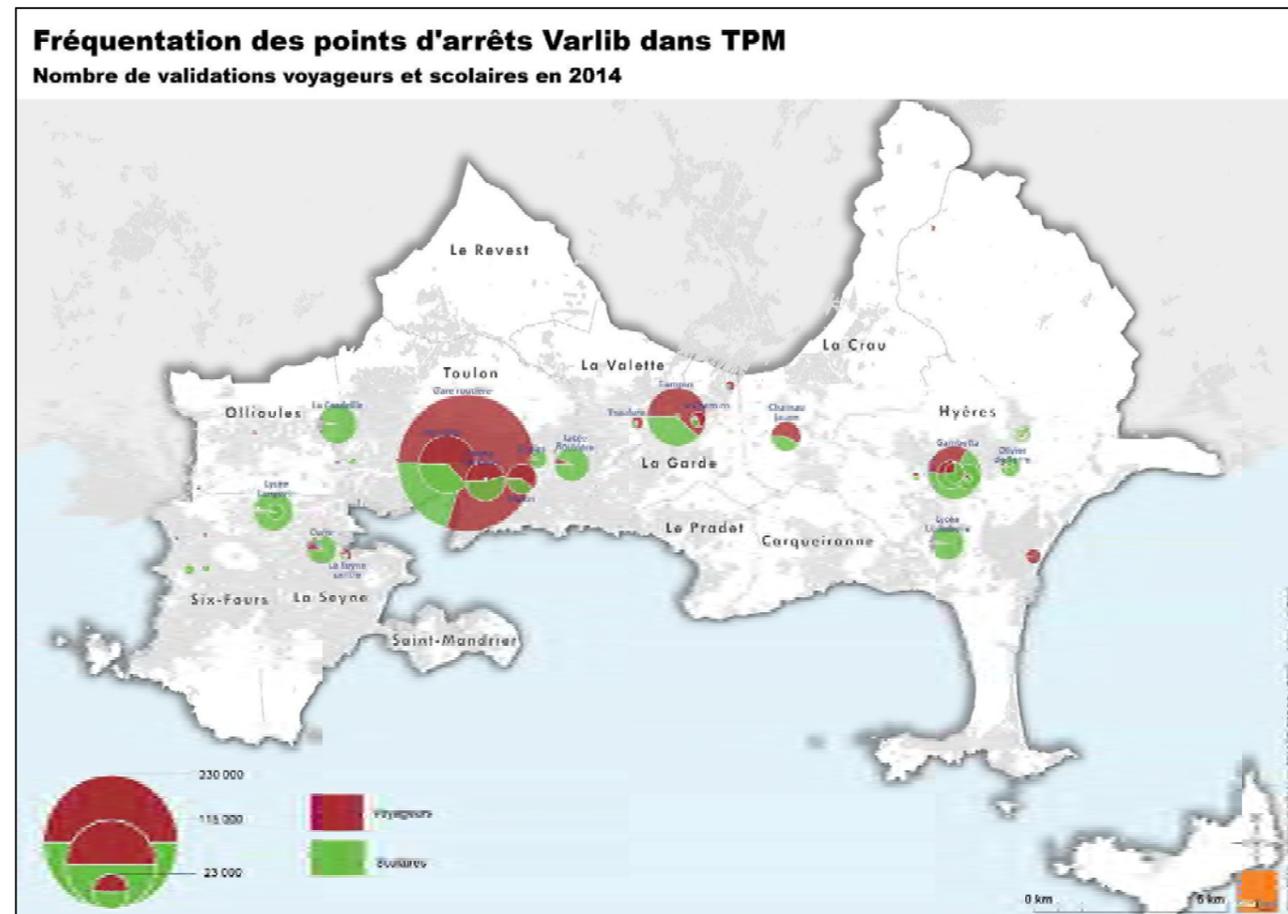
La très large majorité de la fréquentation se fait pourtant sur un nombre limité d'arrêts: 91% des montées concernent 15 arrêts et 52% seulement 3 arrêts. Il s'agit en premier lieu de la gare routière de Toulon qui représente avec 229 000 montées en 2014 plus d'1/3 des montées effectuées dans TPM (36%), et plus de la moitié des montées de « voyageurs » non-scolaire ; puis dans une moindre mesure du campus universitaire de La Garde qui représente 8% des montées (61% de ces montées sont des « voyageurs » non-scolaires) ; de Gambetta à Hyères (8% des montées) situé à proximité du Lycée Jean Aicard et fréquenté majoritairement par des scolaires ; de l'arrêt Péri/Obs à Toulon (7% de la fréquentation, 9% de la fréquentation « voyageur »).

5 lignes comptabilisent les 2 tiers de la fréquentation

Sur les 18 lignes commerciales qui desservent l'agglomération, les lignes Brignoles – Toulon, St.Tropez – Toulon (2 lignes), La Croix-Valmer Toulon et St.Maximin – Toulon ont enregistré 676 000 voyages en 2014 soit 66% de la fréquentation annuelle des lignes commerciales. La commune de Toulon enregistre 22% des montées (29% des montées « voyageurs », 14% des montées « scolaires »).

Les données origine-destination sont connues uniquement pour les validations des billets unitaires (hors abonnements) qui représentent 438 000 voyages pour les lignes concernant TPM (37% de la fréquentation de ces lignes).





4. Les liaisons express régionales

La LER 19 pallie au barreau ferroviaire manquant entre Toulon et Aix-en-Provence

Les lignes express de la Région Provence-alpes-Côte d'Azur assurent une desserte par autocars en complément des lignes ferroviaires pour couvrir l'ensemble du territoire régional. Le réseau LER compte aujourd'hui 22 lignes permettant de desservir plus de 300 communes. Actuellement, 172 dessertes qui circulent tous les jours, soit près d'un million de voyageurs par an. Toulon Provence Méditerranée bénéficie de l'une d'entre elle - la ligne 19 qui relie la gare routière de Toulon à celle d'Aix-en-Provence en liaison directe. Elle assure 6 aller-retour par jour en semaines en période hiver, 1 aller dans les 2 sens le matin permettant d'arrivée à 7h50 à destination en 1h15 (horaires théoriques) et 2 le soir à partir de 17h. La fréquence est divisée par 2 en période estivale avec 4 aller-retour du lundi au dimanche ; certains services font une halte à Bandol et Saint-Cyr.

La fréquentation est relativement modeste mais la ligne est « performante »

70 113 voyageurs avaient emprunter la ligne 19 en 2010, témoignant d'une légère croissance sur la période 2007-2010 : +16%, soit 9 500 voyageurs en plus mais . En 2009 les indicateurs de suivi de la ligne montraient qu'avec un taux de remplissage moyen des véhicules de l'ordre 18 voyageurs /service, les recettes permettaient à la ligne d'être équilibré économiquement, dégageant un solde légèrement positif grâce à sa grille tarifaire : 13,90€ /ticket

unitaire ; 34,80€/abonnement hebdomadaire ou ticket 10 voyages; 125,10€/ abonnement mensuel et 1 313,60€ pour un abonnement annuel. On peut noter que ces tarifs a priori élevés peuvent rester réellement intéressants pour l'utilisateur, en particulier pour des trajets réguliers si on les compare au coût du trajet en voiture (péage + carburant, hors usure du véhicule, assurance, stationnement...) qui est affiché à plus de 17€ sur Viamichelin, d'autant plus que ces tarifs « de base » ne tiennent pas compte des différentes réductions applicables.



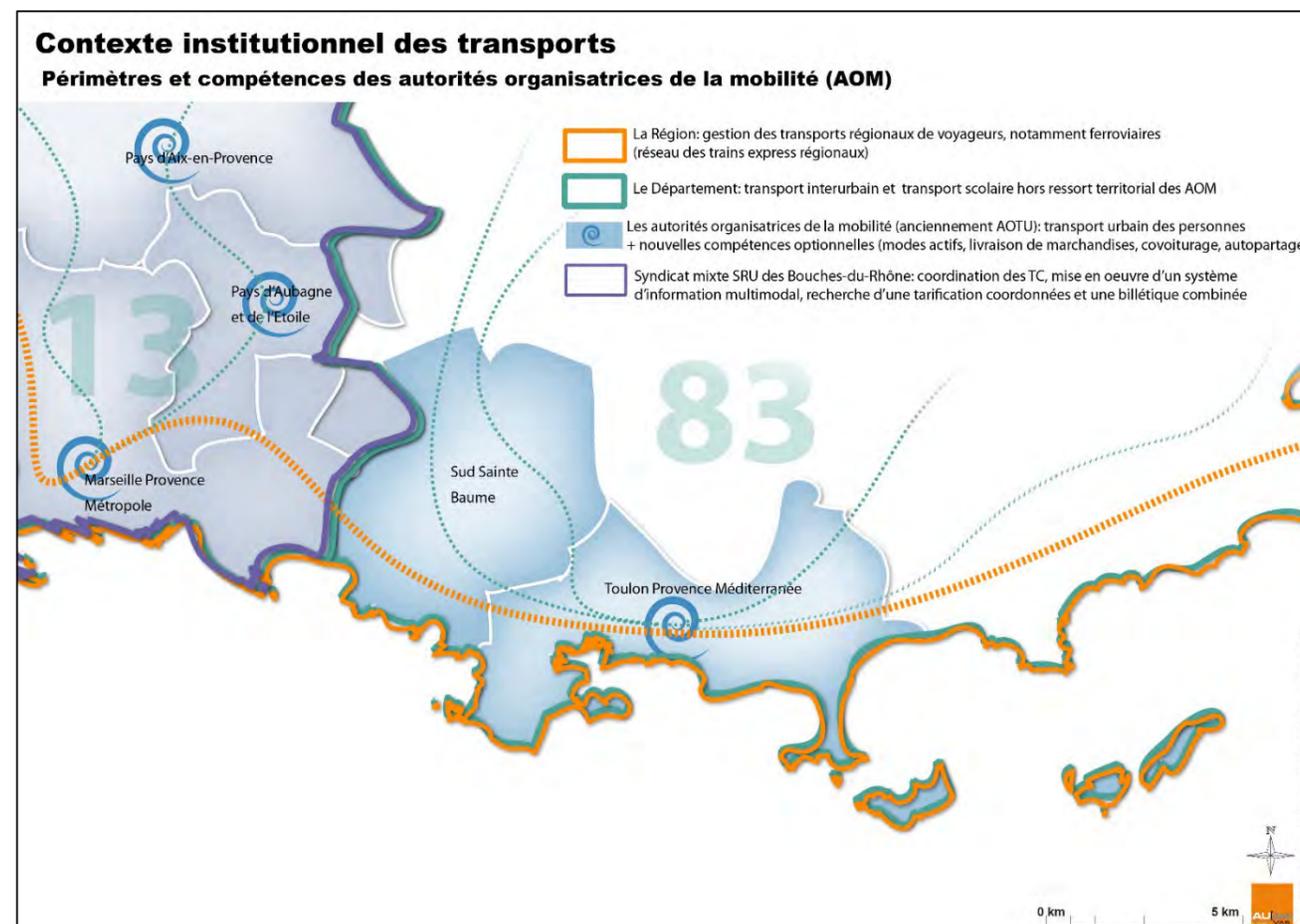
5. L'articulation des réseaux

Trois autorités organisatrices sur l'aire de TPM :

- **La Région (PACA)**, est l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional. Ses compétences présentent la particularité de s'étendre au rail et à la route. Au sein du schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) qu'elle élabore dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements, elle décide, pour l'ensemble de son territoire, du contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment des dessertes, de la qualité du service et de l'information des voyageurs, ainsi que de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'État est le garant. Les régions exercent également leurs compétences en matière de tarification dans le respect des principes du système tarifaire national.
- **Le Département (CD83)**, est l'autorité organisatrice des services routiers de transports publics interurbains réalisés principalement à l'extérieur du ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité. La compétence départementale s'étend aux services réguliers et aux services à la demande, à l'exception des

liaisons d'intérêt régional ou national, mais aussi aux services scolaires. Ces services sont inscrits au plan départemental de transport.

- **Les agglomérations (TPM)**, anciennement autorités organisatrices des transports urbains sont devenues avec la loi MAPAM les autorités organisatrices de la mobilité urbaine afin de renforcer leur action sur le déploiement des modes actifs et des modes d'utilisation partagées des mobilités. Les transports publics urbains de personnes sont effectués dans le ressort territorial de la commune ou de groupements de communes (les métropoles, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération, les communautés de communes et les syndicats de communes, ou les syndicats mixtes). Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les AOM doivent élaborer des plans de déplacements urbains (PDU) qui définissent les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur le territoire, en vue de diminuer le trafic automobile. La priorité est donc accordée aux transports en commun, au développement de l'intermodalité et à la revitalisation de la marche et du vélo.



Les réseaux doivent être complémentaires sans se concurrencer

Certains axes sont empruntés par les deux réseaux parfois concurrents laissant ainsi apparaître un potentiel de kilomètres roulés à économiser. Par exemple, en plus des lignes Mistral et TER, 3 lignes Varlib parcourent actuellement le tronçon Hyères-Toulon.

La desserte des pôles d'emplois peut être améliorée

Les déplacements domicile-travail de par leur régularité et leur relative concentration horaire et géographique peuvent constituer une cible crédible, compte tenu notamment des incitations financières existantes avec la prise en charge partielle obligatoire de l'abonnement TC des actifs par les employeurs. Le taux de pénétration (la part de la population ayant réalisé dans la journée au moins un déplacement en TC) est plus bas chez les actifs et les retraités et s'élevait en 2008 (EMD) à 7%. La marge de progression est importante et la desserte des grands pôles d'emplois représentent un enjeu d'attractivité important pour l'agglomération.

Le pôle d'activité Ouest s'est développé de part et d'autre de l'A50 et de la voie ferrée, à cheval sur 3 communes de l'agglomération (Ollioules, la Seyne et Six-Fours). Les activités tertiaires y sont particulièrement génératrices de flux quotidiens et pénalise son accessibilité.

Le pôle Est dédié aux activités productives est situé aux portes de l'agglomération toulonnaise et s'étend sur 2 communes de TPM (la Garde, la Crau) et sur la Farlède et constitue le premier pôle économique de type ZA du département. Ces deux grands pôles d'activités rencontrent des phénomènes de congestion importants aux heures de pointes mais également aux heures creuses du fait de l'accueil de plus en plus important de commerces et d'activités tertiaires.

La situation de la base navale est quant à elle plus particulière. Sa localisation est avantageuse car située dans le cœur urbain de l'agglomération mais son accès est réglementé avec un contrôle à chacune des 3 portes principales. Le réseau de voirie s'étend à l'intérieur sur environ une trentaine de kilomètres. Elle appelle une réponse spécifique avec des modalités de desserte qui tiennent compte des contraintes d'accès.

Les modalités d'une tarification combinée et d'une billettique interopérable restent à définir

La tarification du réseau Varlib a récemment évolué faisant en particulier passer le prix d'un billet unitaire en zone 1 de 2€ à 3€ (5€ pour l'aller-retour). Ces changements visent à inciter les utilisateurs réguliers actuels ou futurs à davantage s'orienter vers un abonnement qui, déduction faite du financement par l'employeur, revient à 20€ par mois (dans le cas d'un abonnement annuel).

La Région PACA a développé une gamme de tarifs pour chaque profil d'utilisateurs autour de la carte « ZOU ». Elle est valable depuis septembre 2011 sur l'ensemble du réseau régional des transports (Train Express Régionaux, Lignes Express Régionales, Chemins de fer de Provence).

Pour le réseau urbain, TPM propose une offre de titre variée avec un panel de solutions possibles, allant du simple ticket magnétique 1 voyage à la carte d'abonnement annuelle, avec plusieurs types de tarifs préférentiels, principalement sur les tickets 10 voyages et les abonnements annuels.

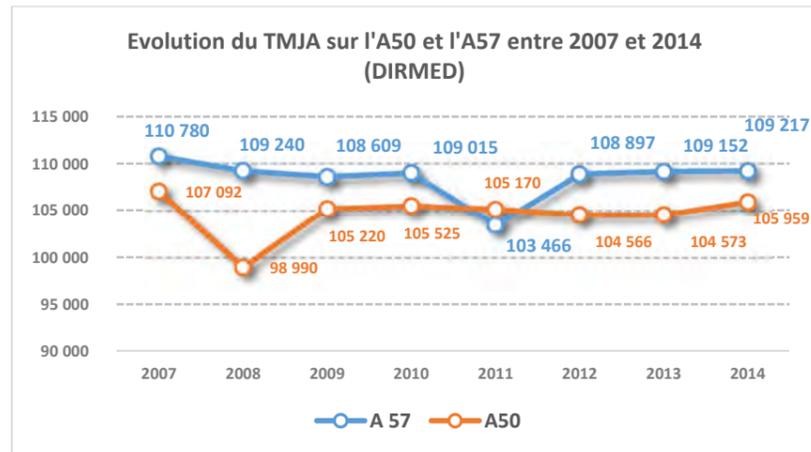
Actuellement, une seule offre combinée ZOU+Mistral est commercialisée sur l'abonnement 1 mois ou 12 mois. Les réflexions sont en cours pour combiner les trois offres :

- TER/VARLIB
- VARLIB/MISTRAL
- TER/VARLIB/MISTRAL

2. Un réseau viaire support de l'essentiel des flux de déplacements

1. Une desserte du territoire organisé autour d'un axe autoroutier Est-Ouest dont les trafics restent stables depuis 2007

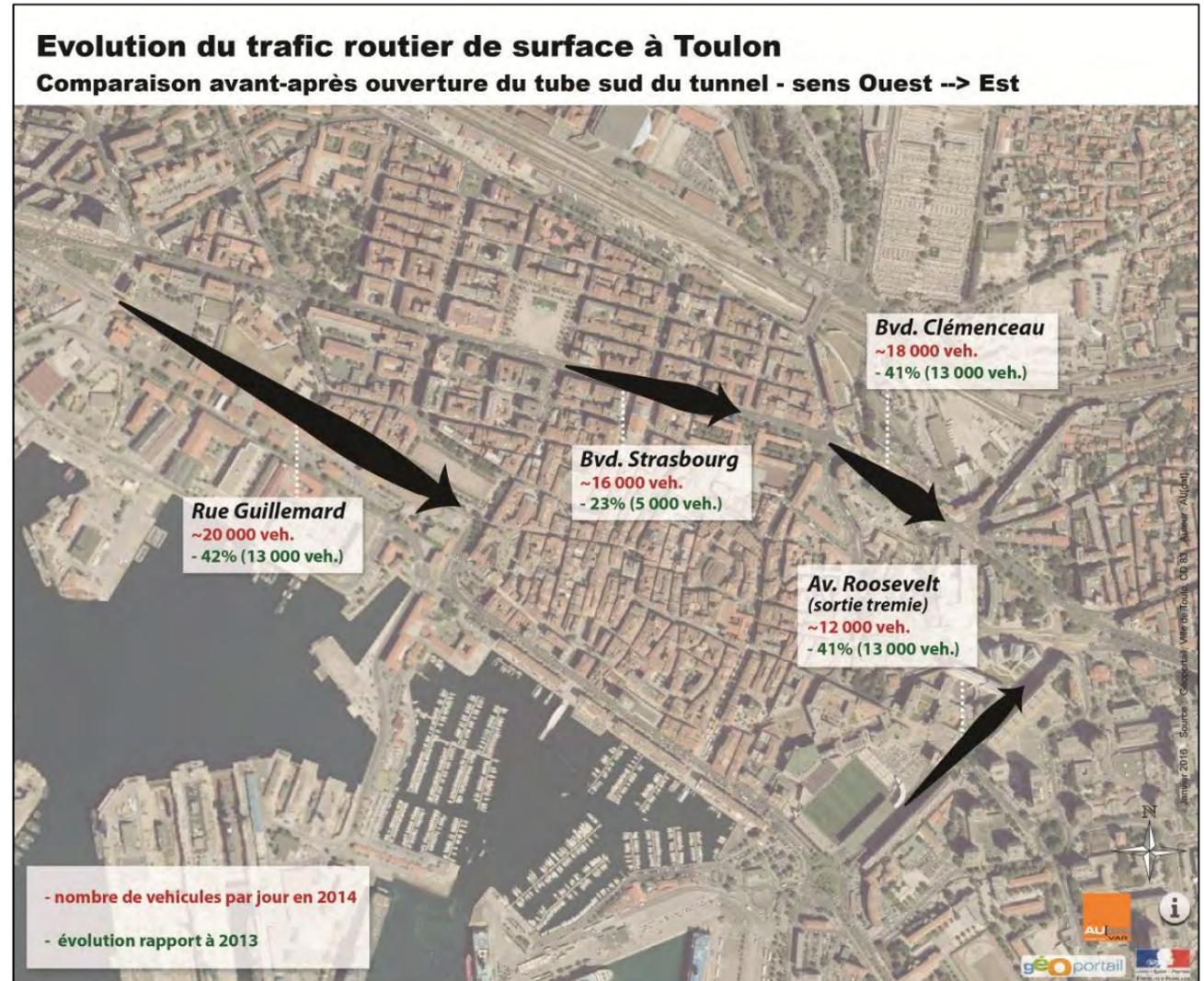
L'accessibilité routière du territoire s'organise autour de l'A50, l'A57 et l'A570 qui avec 12 échangeurs constituent l'ossature du réseau viaire de l'agglomération et supportent les flux de transit, les flux de bassin de vie et les flux locaux.



Les autoroutes A50 et A57 voient leurs trafics se stabiliser depuis 2007 autour de 110 000 véhicules/j sur l'A57 et 105 000 véhicules/j sur l'A50. L'A570 accueille quant à elle 55 000 véhicules/j à l'entrée ouest d'Hyères.

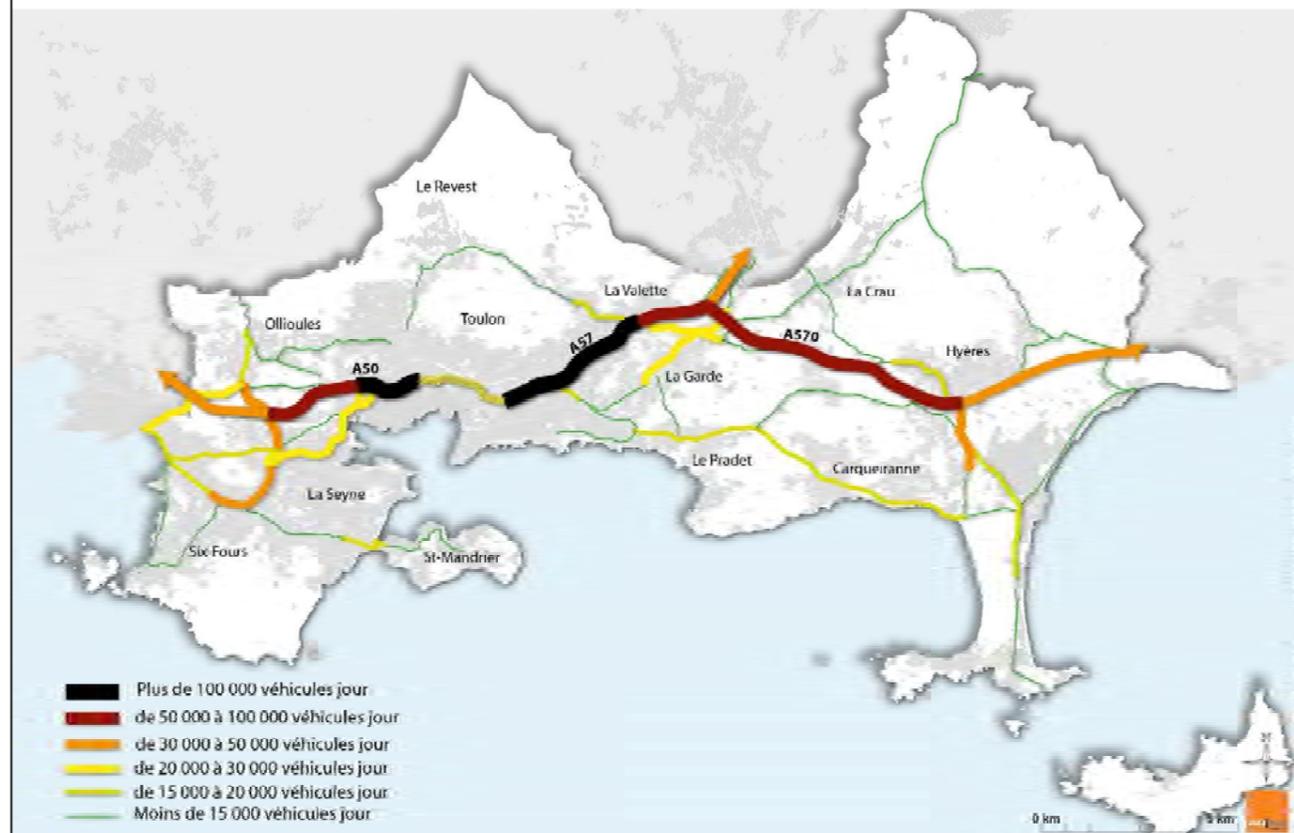
Les investissements réalisés au cours des 10 dernières années (mise à 2x3 voies de l'A50, traversée souterraine de Toulon, élargissement ponctuel de l'A57) et notamment l'ouverture du second tube de la traversée souterraine de Toulon en 2014 ont apportés des améliorations significatives en fluidifiant en partie la circulation à l'entrée Ouest de l'agglomération et dans le centre-ville de Toulon. Néanmoins, la régulation et la gestion des trafics par la fermeture aux heures de pointes d'une voie à l'entrée Ouest du Tunnel de Toulon et par l'instauration de feux tricolores aux entrées d'autoroute de Benoit Malon et du Tombadou en direction de Nice créent des remontées de file importantes pénalisant notamment la circulation à l'Est de Toulon (Champs de Mars/Benoit Malon) et à la Valette-du-Var.

Sur le réseau viaire de surface du centre-ville de Toulon, les comptages trafic réalisés en 2014 font apparaître une nette diminution de la circulation dans le sens Ouest-Est par rapport à avant l'ouverture du tube sud du tunnel (comptages 2013). La baisse est particulièrement marquée sur l'axe sud du centre-ville Guillemard-République-Roosevelt avec une diminution de plus de 40% du trafic soit environ 13.000 véhicules en moins. L'axe central bénéficie aussi d'une baisse importante de circulation de 23% soit 5.000 véhicules environ en moins sur le boulevard de Strasbourg et de 41% soit 13.000 véhicules environ en moins sur le boulevard Clémenceau.



Le projet d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies poursuivra ces améliorations en offrant des capacités supplémentaires aux déplacements mécanisés de l'Est de l'agglomération (voiture, poids-lourds et transports en commun) et permettra d'utiliser la pleine capacité des tubes Sud et Nord de la traversée souterraine de Toulon.

Trafic routier en 2013 sur le réseau autoroutier et départemental



2. Un réseau viaire primaire ayant peu évolué depuis 10 ans

Contrairement au réseau autoroutier, le réseau de voirie départemental, communautaire et communal a peu évolué (peu de projet de création de nouvelles infrastructures) au cours des 10 dernières années et les difficultés de circulation rencontrées au début des années 2000 perdurent.

Le réseau viaire primaire connaît des phénomènes de congestion aux heures de pointes :

- à l'Est de l'agglomération dans la traversée du pôle d'activités et de la zone commerciale Grand Var (RD 67 - RD98 - RD 97), pour l'accès aux échangeurs de La Bigue, des Fourches et du Tombadou depuis La Valette, La Garde et le pôle Est, dans la traversée du Pradet et du quartier de La Palasse à Toulon (RD 559) et dans la traversée d'Hyères (A570 - RD 98)
- à l'Ouest de l'agglomération dans la traversée de la Seyne-sur-Mer (RD 18), pour l'accès aux centres villes de La Seyne-sur-Mer et Six-Fours (RD 559 - RD 16), pour l'accès aux échangeurs de Camp Laurent (RD 26 et RD 11) et de Chateaufallon (RDN 8) et dans la traversée de la zone d'activités des Playes.

Ces axes enregistrent des trafics routiers journaliers de l'ordre de 15 000 à 40 000 véhicules. Pour la majorité de ces axes, les trafics sont stables depuis plusieurs années.

Le réseau viaire rencontre aussi des trafics plus élevés en période estivale avec l'afflux de touristes notamment à Six-Fours (RD 559, RD 616), à la Seyne-sur-Mer (Les Sablettes), à Carqueiranne, au Pradet (RD 559) ainsi que sur le littoral hyérois (RD 197, RD 42).

La faible densité du maillage viaire, le nombre limité de franchissement Nord-Sud de l'autoroute et de la voie ferrée (Ollioules/Six-Fours, La Garde/La Valette, Hyères), l'absence de voie de desserte inter-quartier (La Seyne-sur-Mer/Six-Fours) et l'absence de voie de contournement (centre-ville de la Seyne-sur-Mer) sont à l'origine de ces difficultés. Ce déficit de maillage viaire entraîne une forte concentration des flux sur seulement quelques axes qui deviennent rapidement congestionnés pénalisant les automobilistes, les transports en commun et les territoires limitrophes qui accueillent un report de trafic sur des voiries non aménagées à cet effet.

De nombreux projets (franchissement Nord-Sud, itinéraire de contournement...) sont en cours de réflexion et permettront d'améliorer la circulation automobile et des transports en commun.

Les points de congestion dans l'agglomération TPM



3. Des vitesses de circulations encore élevées dans certains secteurs et des aménagements inadéquats sur certains axes au regard du contexte urbain

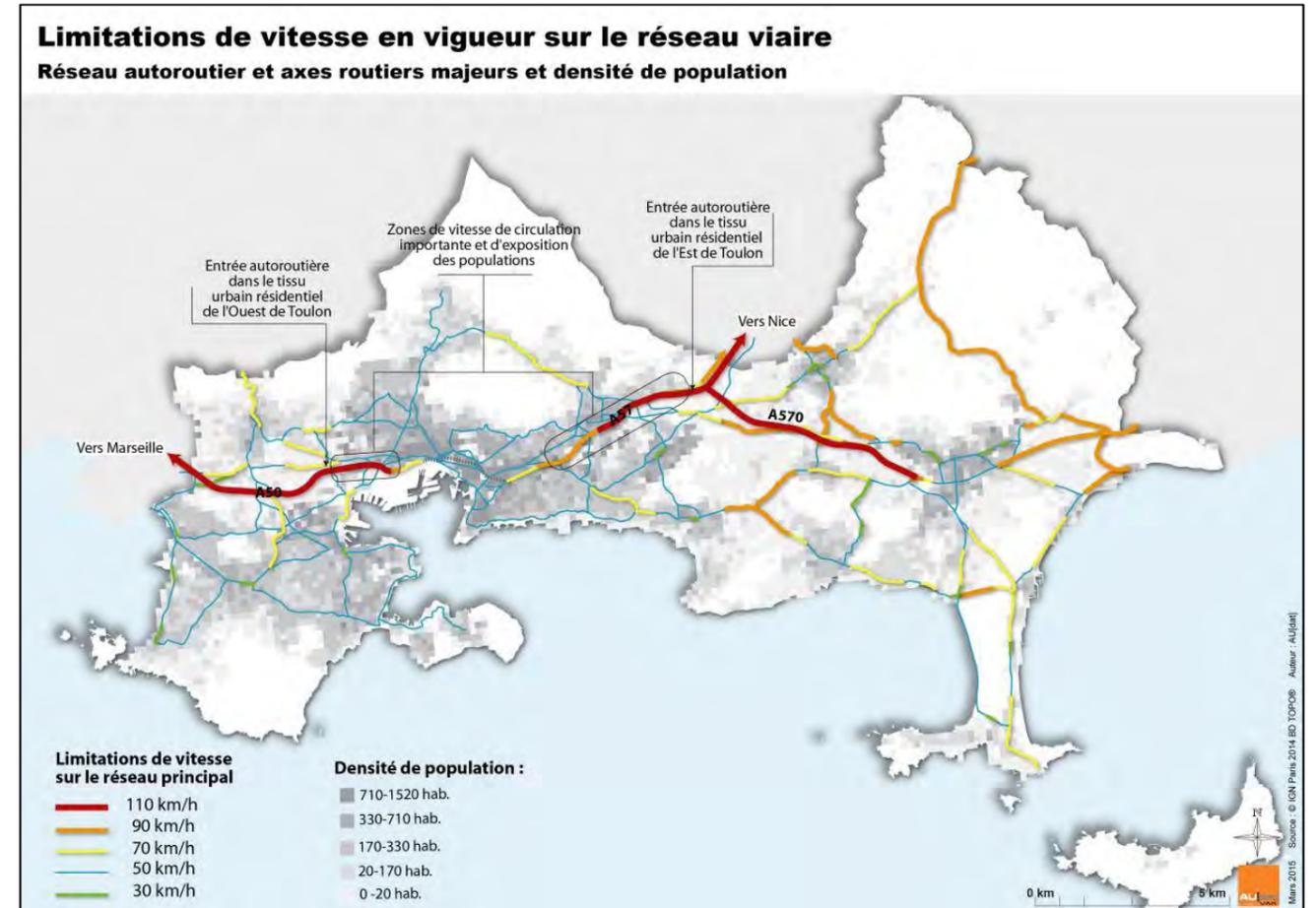
Le réseau viaire a fait principalement l'objet au cours des dix dernières années d'aménagements de sécurité et de confort en diminuant notamment les vitesses de circulation sur certains tronçons, en facilitant les traversées piétonnes, les circulations cyclables...

Si les investissements réalisés au cours des dix dernières années ont permis de diminuer le nombre d'accidents sur l'agglomération, il existe encore une inadéquation entre l'aménagement des axes et le milieu urbain qu'ils traversent.

Au sein du tissu urbain dense, des voies structurantes présentent des vitesses de circulations parfois élevées (70 km/h), des emprises laissant peu de places aux modes doux et un aménagement compliquant les traversées piétonnes encourageant ainsi le recours à l'automobile. Cette situation se retrouve notamment dans les zones d'activités de l'agglomération ainsi qu'aux abords du campus universitaire de La Garde/La Valette.

Dans les grands centres urbains de La Seyne-sur-Mer et Toulon, les grands boulevards proposent des aménagements routiers (2x2 voies sans aménagements cyclables et avec des traversées piétonnes difficiles) au détriment des piétons, des cyclistes, des transports en communs et de la qualité de ville.

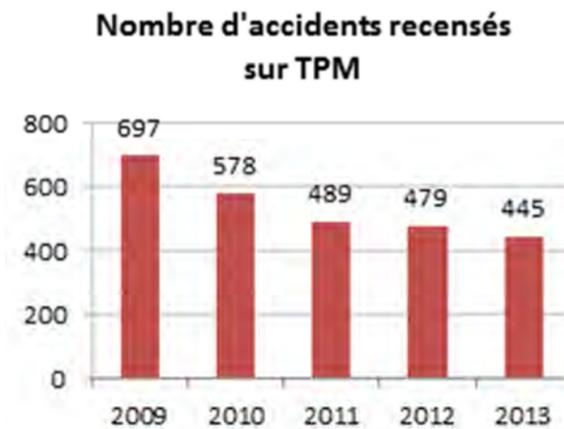
Enfin, le réseau autoroutier de l'agglomération s'inscrit également dans un milieu urbain dense (10 % de la population de TPM vit à moins de 400 mètres de l'autoroute) principalement à l'Est de Toulon et présente des vitesses de circulations élevées autour de 110 km/h et 90 km/h sur la majorité des tronçons impactant la population (qualité de l'air, nuisances sonores, sécurité).



4. Une accidentologie en baisse sur le territoire depuis 2009

Une diminution significative du nombre d'accidents sur le territoire de l'agglomération

Sur TPM, un total de 2 688 accidents corporels a été recensé entre 2009 et 2013 avec près de 50% des accidents (1275) sur les années 2009 et 2010. Depuis 2009, le nombre d'accidents connaît une baisse significative et régulière. L'année 2013 enregistre 445 accidents corporels contre 697 en 2009 soit une baisse de 36%. Cette diminution suit la tendance nationale. Ces accidents ont causé 3612 victimes sur la période de 5 ans dont 97 décès (2,7%), 1347 blessés hospitalisés (37,3%) et 2168 blessés légers (60%).



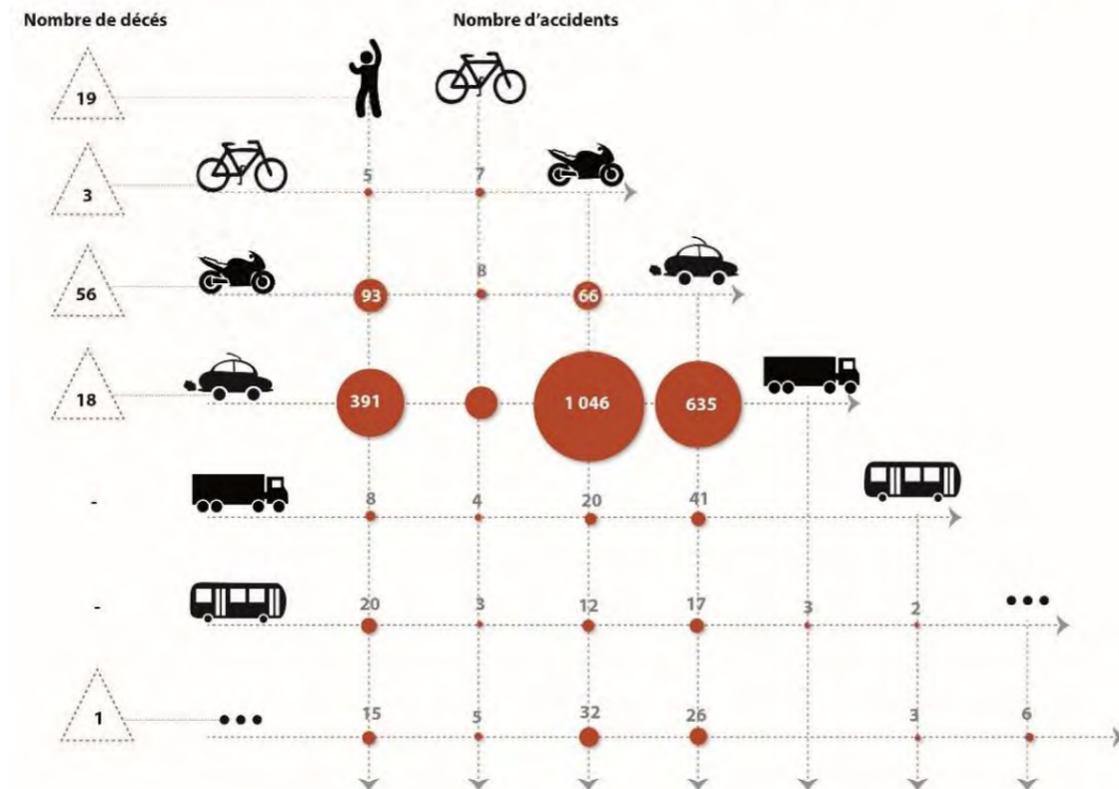
Une forte vulnérabilité des deux-roues motorisés

L'analyse du nombre de victimes par mode de transport met en évidence la vulnérabilité de certaines catégories d'usagers et notamment des deux roues motorisés qui représentent près de 42% des victimes devant les automobilistes (37,6%), les piétons (15,3%) et les cyclistes (3,5%). La part modale significative des deux roues motorisés (2,89% des déplacements en 2008) et des automobilistes (59%) font qu'ils constituent les principaux usagers du réseau routier augmentant ainsi les risques d'accidents et de conflits.

Le nombre d'accidents recensés sur TPM a significativement diminué entre 2009 et 2013 (-23%) mais la vulnérabilité de certaines catégories d'usagers est particulièrement marquée : le nombre de tués est élevé pour les deux-roues et en particulier les deux-roues à moteur.

Accidentologie : les principaux conflits

Répartition des collisions - nombre d'accidents & nombre de décès par mode

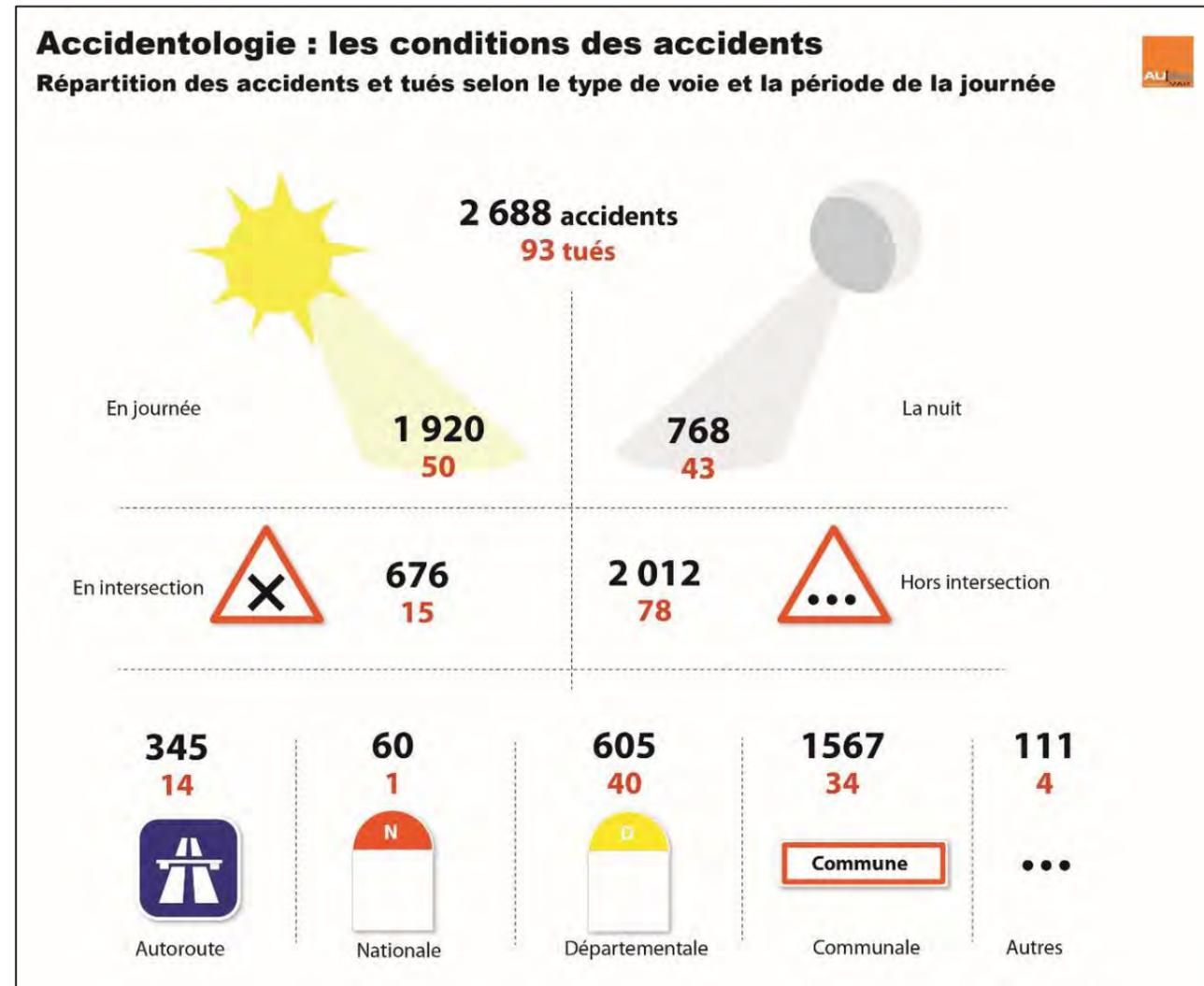


En matière de tués et de blessés hospitalisés, le constat est identique. Les deux-roues motorisés sont les plus vulnérables. Ils représentent 51,6% des blessés hospitalisés et 58% des tués et sur la période 2009-2013 devant les piétons (19,6% des tués et 19,5% des blessés hospitalisés). Les conflits importants entre les véhicules légers, les deux roues motorisés et les piétons expliquent cette forte vulnérabilité. 39% des accidents impliquent un automobiliste et deux roues motorisés et 14,5% concernent des conflits entre automobiliste et piétons.

Ce mode de transport comme alternative à l'automobile sur le territoire et plus généralement dans la région PACA, permet notamment de contourner les difficultés de congestion et de stationnement rencontrées en voiture.

Les conditions des accidents: en journée et sur routes communales

Entre 2009 et 2013, la majorité des accidents se sont produits en journée (71,4% des accidents), hors intersection (74,9%) et sur des routes communales (58,3%). Sans surprise, l'essentiel des accidents ont vu le jour en agglomération et sur le réseau de voirie primaire, support des trafics routiers les plus conséquents. En dehors des routes communales, 22,5% des accidents se sont produits sur le réseau départemental et 12,8% sur le réseau autoroutier. En revanche, le nombre de tués est presque similaire entre le jour et la nuit (51 pour le jour et 46 pour la nuit) et il est supérieur sur les routes départementales: 42 contre 35 sur les routes communales et 15 sur les autoroutes.



Un plan d'urgence national décliné pour le Var

Après douze années de baisse continue, la mortalité routière a augmenté à l'échelle nationale de 3,5% en 2014 selon les données de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). Le plan d'urgence interministériel présenté par le gouvernement en 2015 prévoit 26 mesures ciblées pour atteindre l'objectif réaffirmé par l'Etat de descendre en-dessous des 2 000 personnes tuées par an sur les routes en 2020. Ces 26 mesures s'articulent autour de 4 axes : sensibiliser, prévenir et informer ; protéger les plus vulnérables ; lutter sans relâche contre les infractions graves ; et améliorer la sécurité des véhicules et des infrastructures.

Ces priorités nationales ont été déclinées dans le Var pour répondre aux enjeux locaux identifiés par les études sur l'accidentologie dans le département. Le document général d'orientations de sécurité routière 2013 - 2017 (DGO) cible ainsi l'enjeu des piétons, et en particulier des seniors, des deux-roues motorisés fortement touchés, l'alcool au volant, et les jeunes usagers de la route.

5. Une qualité de l'air qui s'améliore mais des points noirs qui subsistent sur les principaux axes routiers et autoroutiers

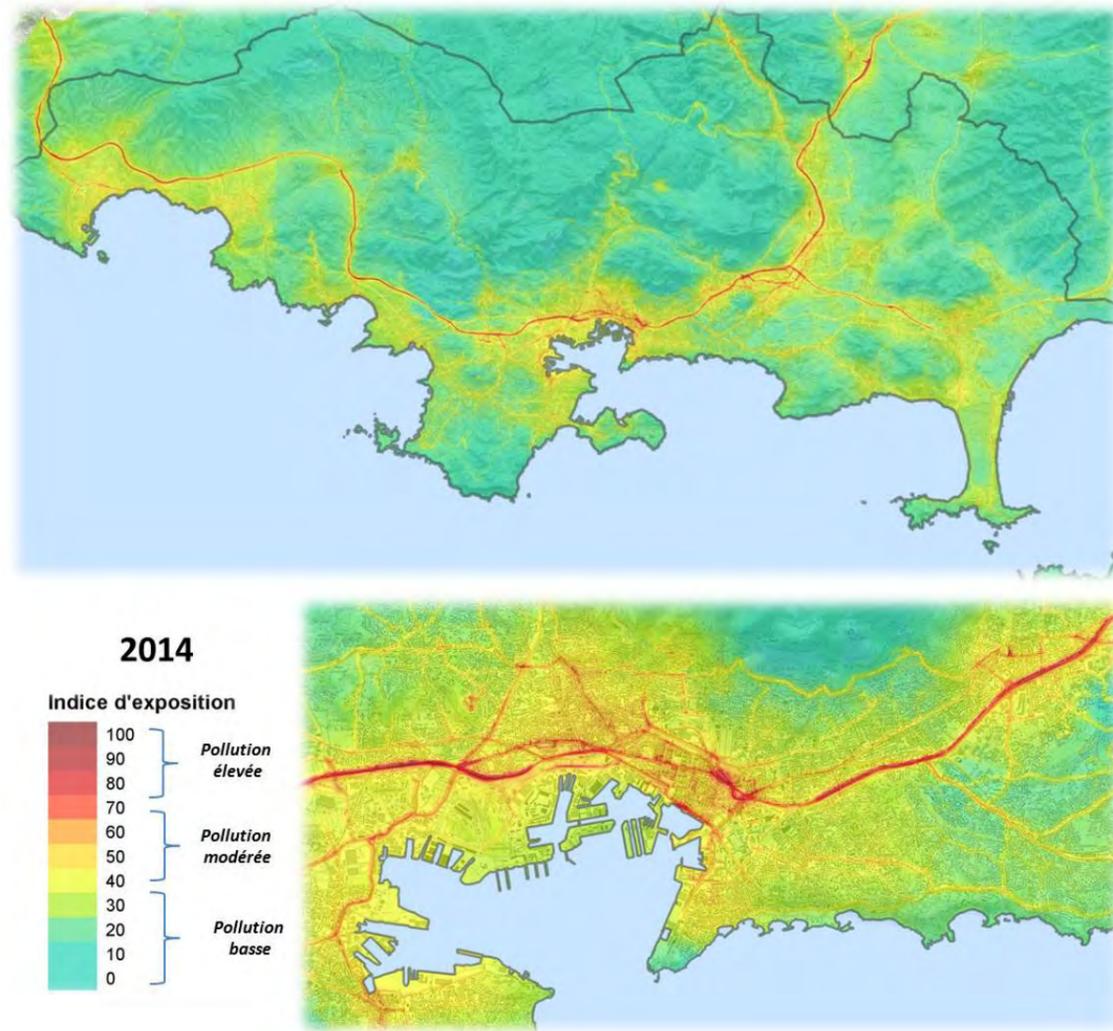
Au-delà des enjeux de sécurité, l'aménagement des axes routiers et leurs vitesses de circulation renvoient à des enjeux de nuisances sonores et de qualité de l'air.

Avec des trafics routiers conséquents sur le réseau autoroutier et le réseau primaire, des vitesses de circulations élevées en milieu urbain, les transports routiers sont à l'origine d'une part importante de la pollution de l'air et des nuisances sonores sur l'agglomération.

Depuis 2004, une diminution de la concentration annuelle des polluants liés au transport routier a été observée. Les concentrations sont aujourd'hui globalement inférieures aux valeurs limites réglementaires et aux valeurs cibles en zone urbaine dense, ce qui dénote une amélioration de la qualité de l'air mais des points noirs de pollution subsistent en proximité des axes routiers.

- Pour les NO_x qui représentent près de 79% des émissions de polluants liées au trafic routier, une baisse de 3,8% /an a été observée entre 2007 et 2012 sur le territoire. Cependant, les niveaux mesurés en proximité des grands axes de l'agglomération toulonnaise ne respectent pas la valeur limite annuelle depuis le début de la surveillance et les niveaux de concentration sont également élevés aux heures de pointe même s'ils ont diminué.
- Pour les PM₁₀, dont 40% des émissions sont liées au transport routier, une baisse de 3,4%/an a été observée entre 2007 et 2012 pour toute station confondue. Les concentrations actuelles respectent les valeurs limites et cibles entre 2007 et 2014 dans toutes les stations. Cependant, pour la valeur limite de 50 µg/m³ à ne pas dépasser plus de 35 jours par an, bien que respectée sur les sites de fond, celle-ci a uniquement été respectée en 2013 et 2014 en proximité du trafic routier, il convient donc de rester vigilant sur ce point.
- Pour les PM_{2,5}, qui représentent 39% des émissions liées au transport routier, la valeur limite est respectée dans toutes les stations entre 2007 et 2014 et une réduction de 4,2 %/an a été observée entre 2007 et 2012. Toutefois, la valeur cible n'est pas atteinte.

Le renouvellement du parc automobile et du parc de transports en commun ainsi que la relative stabilité des trafics routiers depuis 10 ans sont à l'origine de ces améliorations.



6. Des nuisances sonores à considérer : 16% de la population de TPM est exposée à des seuils supérieurs aux valeurs limites en journée

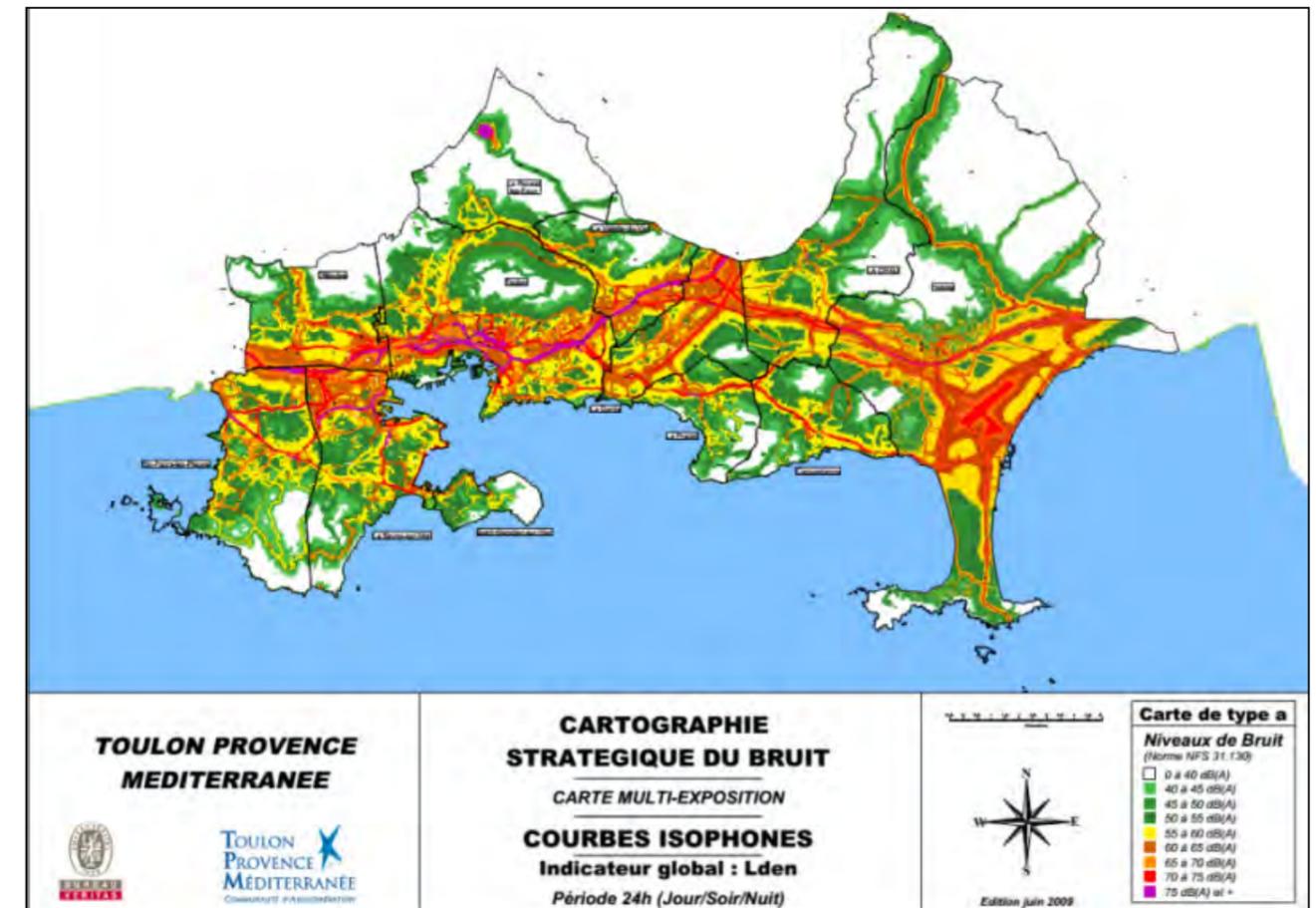
L'ensemble des communes de TPM est impacté par le bruit généré par les Infrastructures Terrestres de Transport. Trois autoroutes (A50, A57, et A 570), une route nationale, de nombreuses routes départementales et une voie ferrée, classés en catégories 1 ou 2 (orange et rouge sur la carte) correspondant à un niveau sonore gênant, voire, très gênant traversent le territoire.

Les trafics y sont importants (plus de 100 000 véhicules/jour sur les tronçons autoroutiers à l'Est et l'Ouest de l'agglomération, plus de 50 000 véhicules sur l'A570, 20 000 à 30 000 véhicules par jour sur les RD principales (RD 559, RD 26, RD 86, RD 11...), ce qui engendre des nuisances sonores pour une grande partie de la population se trouvant à leur proximité.

C'est également le cas près des échangeurs qui sont souvent le lieu de congestion pendant les heures de pointe. La voie ferrée est également source de nuisances pour les populations qui vivent autour de cette infrastructure.

TPM a publié ses Cartes Stratégiques du Bruit fin 2009 et a effectué des mises à jour en 2011 pour intégrer la commune de la Crau. Les Cartes Stratégiques de Bruit multi-exposition prennent en compte les nuisances sonores liées aux activités aériennes, aux établissements industriels, aux trains, aux routes, ce qui permet de réaliser un zonage des nuisances et ainsi déterminer le nombre d'établissements publics et d'habitants sujets à l'accumulation de ces nuisances, en distinguant les nuisances diurnes des nuisances nocturnes.

En période diurne, 66000 habitants de TPM (16 %) sont exposés à des seuils supérieurs aux valeurs limites dans la CA de TPM, proportion qui diminue en période nocturne, avec 36000 personnes (9%). 97% des sources de bruit sur TPM proviennent du trafic routier, 2% du trafic ferroviaire et 1% du trafic aérien.



3. La stratégie communautaire en matière de stationnement n'est pas encore lisible

L'offre de stationnement s'est fortement développée

L'offre de stationnement pour les véhicules motorisés s'est fortement développée au cours des dernières années à la fois quantitativement (création de parking-relais et de parking pour l'accès aux centres villes et aux plages), et qualitativement avec le développement de nouveaux services et des réflexions sur l'organisation et la tarification à l'échelle communale.

Les communes de Six-Fours-les-Plages, La Valette-du-Var, La Garde, La Seyne-sur-Mer ont poursuivi leurs équipements en parking de centre-ville tout en proposant à l'instar de Toulon et Hyères de doter ces espaces de nouveaux services (location de vélos à Toulon et Hyères, parking vélos à La Garde, bornes de recharges pour les véhicules électriques à Toulon et La Garde...). TPM a poursuivi sa politique de maillage du territoire en parking relais équipant les terminus des lignes les plus structurantes, les grands pôles de correspondances et les gares.

TPM compte en 2014 près de 33 000 places de stationnement en parking (hors stationnement sur voirie) soit une place pour 13 habitants dont près de 34% sur Toulon et 28% sur Hyères.

Les politiques communales en matière d'organisation (tarification, zone bleue, dépose-minute,...) se sont également développées mais sont encore très hétérogènes : il n'y a pas forcément toujours de mise en cohérence notamment tarifaire avec l'offre TC de l'agglomération, l'information à destination de l'utilisateur existe mais elle est disparate, et pas ou peu mise en perspective avec les offres de transports alternatives.

Un important effort d'équipement de l'agglomération en P+R

On compte ainsi une dizaine de parkings relais communautaires dans l'agglomération et on constate de nouvelles habitudes qui émergent peu à peu, sur certains d'entre eux :

Le Schéma Directeur des Parcs Relais approuvé en 2009 avait pour objectif la réalisation de 5 900 places de stationnement. Fin 2014, près de 4000 places ont été réalisées. On compte ainsi une dizaine de parkings relais communautaires dans l'agglomération et on constate sur certains d'entre eux de nouvelles habitudes qui émergent peu à peu :

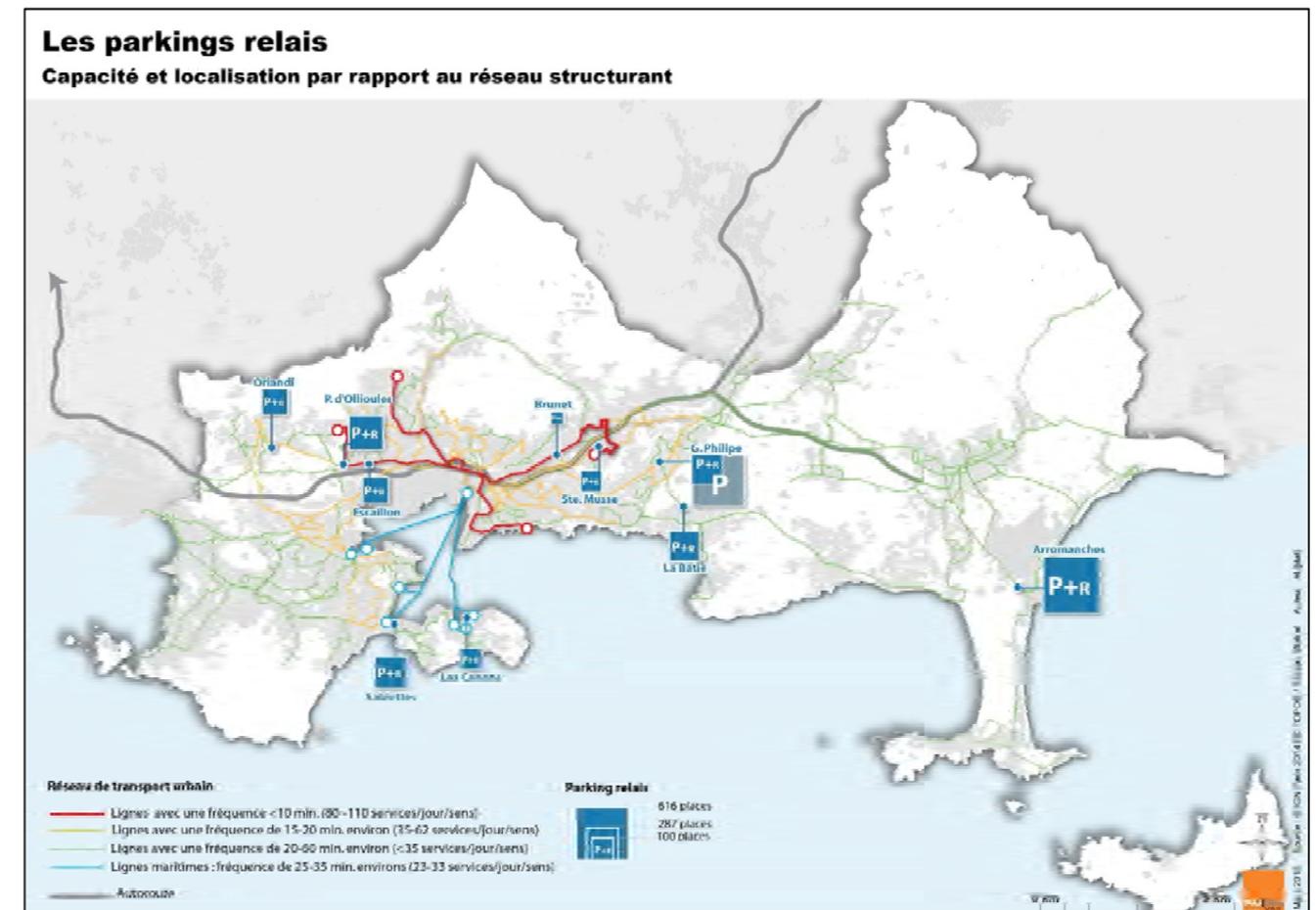
- Porte d'Ollioules et Toulon : pôle de correspondance Mistral avec les lignes 1, U, 12, 120, 122, Varlib pour le centre-ville de Toulon, le campus universitaire Porte d'Italie et La Garde/La Valette
- Ste. Musse : terminus de la ligne 1 (La Coupiane)
- Les Sablettes : départ de la ligne maritime 18M

Mais tous ne jouent pas encore pleinement leur rôle de parkings de rabattement

Il reste difficile de qualifier les usages de ces parking relais puisqu'ils ne sont pas réglementés ni réservés aux utilisateurs des transports en communs. De plus une partie de ces aires de stationnements est localisée à l'écart des lignes de TC structurantes et/ou présentent une mauvaise accessibilité autoroutière ce qui ne leur permet pas de jouer pleinement leur rôle de parking de rabattement. Les modalités d'utilisation (tarification spécifique, contrôle d'accès, sécurité des véhicules) sont hétérogènes et ne participent pas à ancrer « l'option » P+R comme une alternative fiable.

Enfin, il apparaît que les conditions générales de circulation et de stationnement (accès routier rapide par l'autoroute et entrée de ville proposées dans le cœur d'agglomération, qui traduisent notamment les contraintes imposées à l'automobile dans les déplacements urbains, ne participent pas à encore l'attrait des parcs relais pour les usagers.

Les nouvelles mobilités sont également encouragées avec la création de deux aires de covoiturage (Ste-Musse, Escaillon).



Des politiques de gestion de l'offre et de tarification hétérogènes : une concertation accrue et une mise en cohérence avec les politiques de transports en commun à développer

Les politiques communales en matière d'organisation se sont également développées mais sont encore très hétérogènes : il n'y a pas forcément de mise en cohérence notamment tarifaire avec l'offre transports en communs de l'agglomération, l'information à destination de l'utilisateur existe mais elle est disparate, et pas ou peu mise en perspective avec les offres de transports alternatives.

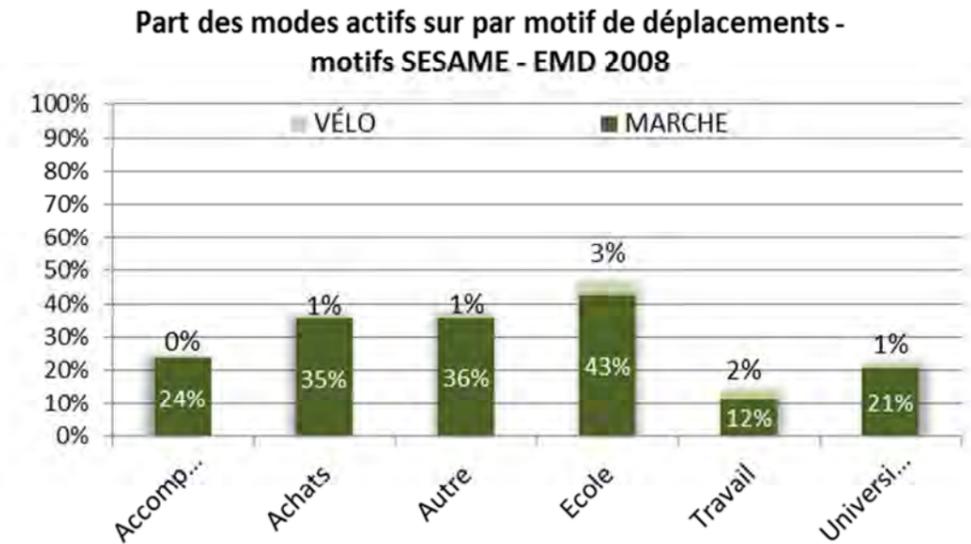
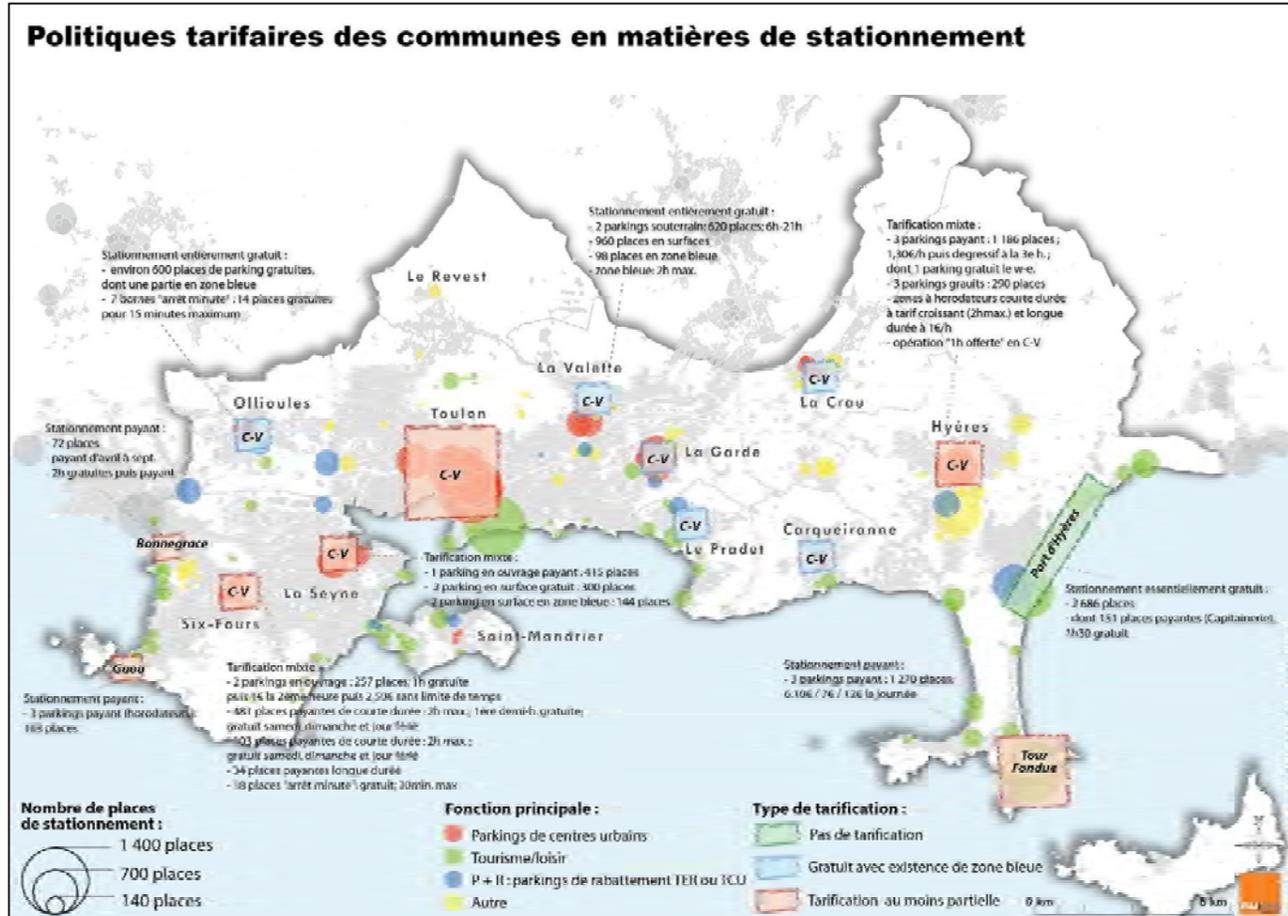
Les centres villes des 3 grands pôles urbains ont mis en place une tarification du stationnement

L'organisation de l'offre est fortement impactée par la composante touristique du territoire

L'offre littorale en parc de stationnement (hors stationnement sur voiries) représente 1/3 de l'offre globale de l'agglomération et constitue pour les communes littorale la grande majorité de l'offre : 81% pour St.Mandrier, 64% pour Hyères, 63% pour La Seyne-sur-Mer...La majorité de ces parcs de stationnement subissent une saturation essentiellement en période estivale mais connaissent néanmoins des pics de fréquentation ponctuels le reste de l'année, principalement les week-ends et jours fériés. Il paraît difficile d'accroître cette offre à vocation touristique et de loisir à cause des contraintes de disponibilités foncières, d'autant plus que la pertinence de mobiliser davantage d'espace dans une bande littorale où il se fait rare, peut s'avérer discutable au regard du taux d'utilisation la majeure partie de l'année.

4. Une nécessité de continuer à développer l'usage des modes actifs

En 2008, la marche et le vélo représentaient respectivement 30% et 1,3% des déplacements réalisés par les habitants de TPM un jour de semaine. Il s'agit essentiellement de trajets courts pour la marche de l'ordre du km (0,9 km par déplacement en moyenne) mais plus longs pour les vélos avec une moyenne de 3,8 kilomètre par déplacement en moyenne. Cette « zone de pertinence » des modes actifs indique un important potentiel de report modal pour le territoire, d'autant qu'il bénéficie de conditions climatiques particulièrement favorables tout au long de l'année.

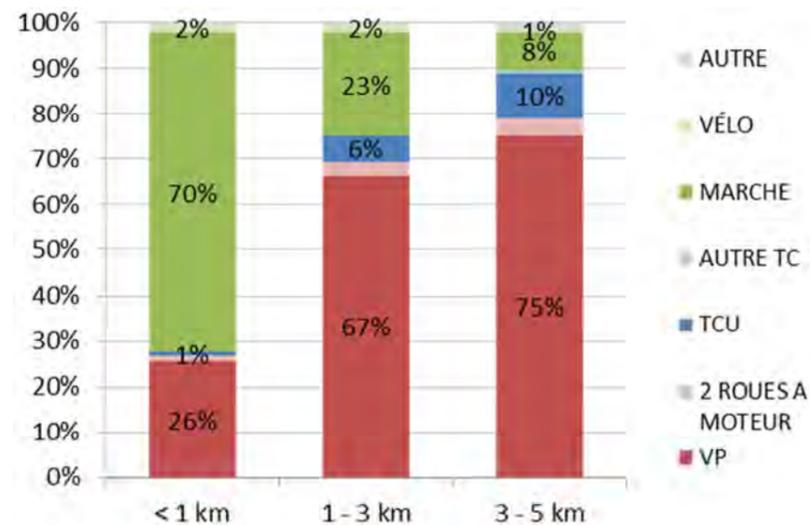


La voiture est encore trop présente sur les courtes distances / un potentiel de développement important

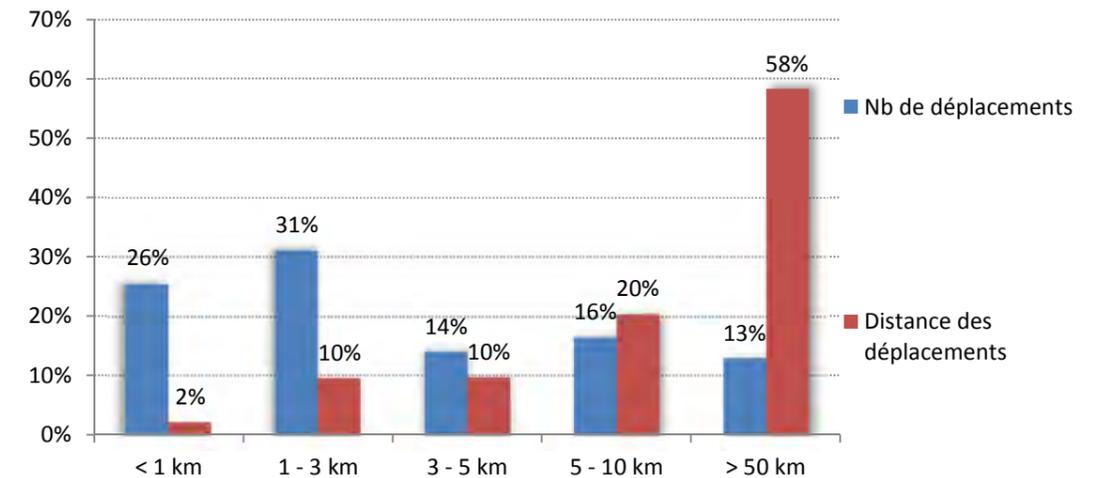
La part modale de la voiture est élevée de manière générale mais également dans le domaine de pertinence des modes actif (<3 km). Ces déplacements ne représentent que 12% des distances parcourues par les habitants de TPM mais génèrent des effets en termes d'émissions, notamment dus à la surconsommation des véhicules démultipliée lorsque le moteur est froid.

En 2008, plus d'un quart des résidents de l'agglomération avait réalisé uniquement des déplacements inférieurs à 3 km. Cela représentait 440 000 déplacements pour 480 000 km parcourus. Plus de 150 000 déplacements étaient réalisés en modes motorisé, dont 91 000 en tant que conducteur.

Part modale des modes actifs sur les courtes distances



Poids des déplacements en nombre et en distances



Les déplacements de moins de 3km représentent plus de la moitié des déplacements (57%) et 41% des déplacements réalisés en voiture. Ils représentent des enjeux de circulation et de stationnement important notamment dans les centres urbains où leur usage sur de petites distances est générateur de nuisances en termes de pollutions.

Les enjeux environnementaux des trajets courts :

- dans la phase de fonctionnement à froid, la combustion au sein du moteur est incomplète, d'où l'apparition en plus grande quantité de composants polluants comme le CO ou les hydrocarbures imbrûlés
- pour les véhicules catalysés (essence ou diesel), le problème n'est pas résolu car le traitement des gaz d'échappement n'est complètement actif que quand les dispositifs de dépollution (pot catalytique des véhicules à essence, catalyseurs « DeNOx » de certains diesels...) atteignent entre 250 et 400 °C
- un moteur froid consomme plus qu'un moteur chaud : +50 % de consommation au premier km ; et +25 % de consommation au deuxième km
- le filtre à particules des véhicules diesel a parfois tendance à se colmater
- enfin, la phase de mise en route du moteur représente plus de 50% de son usure. A froid, les frottements sont plus importants : la pellicule d'huile est mal répartie, des particules métalliques sont arrachées dans le contact entre pistons et cylindres et entre bielle et vilebrequin ; ces particules en suspension dans l'huile constituent à leur tour un facteur d'usure.

Le maillage cyclable couvre l'ensemble de l'agglomération mais souffre encore d'importantes discontinuités

Le réseau cyclable a connu un fort développement ces dernières années et en particulier entre 2009 et 2014 période durant laquelle le réseau s'est agrandi de 80% (+33% pour les pistes et +190% pour les bandes) pour atteindre plus de 250 km en 2015. Les pistes cyclables séparées de la chaussée affectée à automobile, qui protège le mieux le cycliste représentaient en 2014 un peu plus de la moitié des linéaires d'aménagement cyclables du territoire, principalement au niveau de la piste du littoral.

Mais la qualité du réseau, notamment des bandes cyclables, est par ailleurs très inégale – largeur variable de la bande, état dégradé des peintures au sol... et pose la question de la prise en compte l'usure (rapide) de ces aménagements dans le temps.

Le développement de ZONE 30 dans les centres villes et aux abords des équipements scolaires a permis de pacifier ces secteurs intenses générateurs de déplacements et donc de favoriser la sécurité des modes actifs mais certains cœurs de ville (Ollioules, Saint-Mandrier, La Garde, La Seyne, la Valette, Hyères...) sont encore mal irrigués et demeurent à l'écart du réseau cyclable : peu de voie d'accès « pénétrante » et circulation interne difficile. Les axes routiers majeurs des 3 grandes centralités de l'agglomération ne proposent ainsi aucun aménagement pour vélo, alors qu'ils supportent un trafic automobiles important en desservant les principaux secteurs urbains : Quai Saturnin Fabre et Boulevard du 4 septembre à La Seyne ; Avenue de la République, Boulevard de Strasbourg, Boulevard de Tessé et Boulevard Commandant Nicolas au centre-ville de Toulon ; Avenue Léopold Ritondale, Avenue Gambetta/Geoffroy Saint-Hilaire et Avenue Alexis Godillot à Hyères.

Peu de franchissements Nord-Sud pour les vélos

L'agglomération étant traversée par deux infrastructures lourdes qui « séparent » le territoire, l'autoroute et la voie ferrée, le nombre limité de franchissements évoqués précédemment se répercute également sur les cyclistes qui n'ont trop souvent d'autre choix que de se mélanger aux flux automobiles.

On ne compte ainsi que 3 franchissements autoroutiers qui prennent en compte la circulation cyclable, dont 2 sont réellement sécurisés : le franchissement aérien sécurisé de l'A570 à l'entrée Ouest d'Hyères, celui du chemin long à La Crau, et celui sous-terrain sécurisé à l'Est de Toulon qui relie le quartier de Barentine à celui de Saint-Jean-du-Var. L'unique franchissement cyclable de la voie ferrée se situe au niveau de l'hôpital Sainte-Musse.

Les zones d'activités : des secteurs clés à reconfigurer pour toucher les actifs

Même si la piste cyclable du littoral – qui forme la majeure partie des itinéraires cyclables sécurisés de l'agglomération – comporte des portions urbaines (liaison La Seyne vers Arsenal à Toulon, liaison entre Carqueiranne, Le Pradet, et l'Est du centre-ville de Toulon), elle a une vocation internationale davantage touristique et n'apporte qu'une réponse limitée aux flux du quotidien (flux pendulaires, achats...).

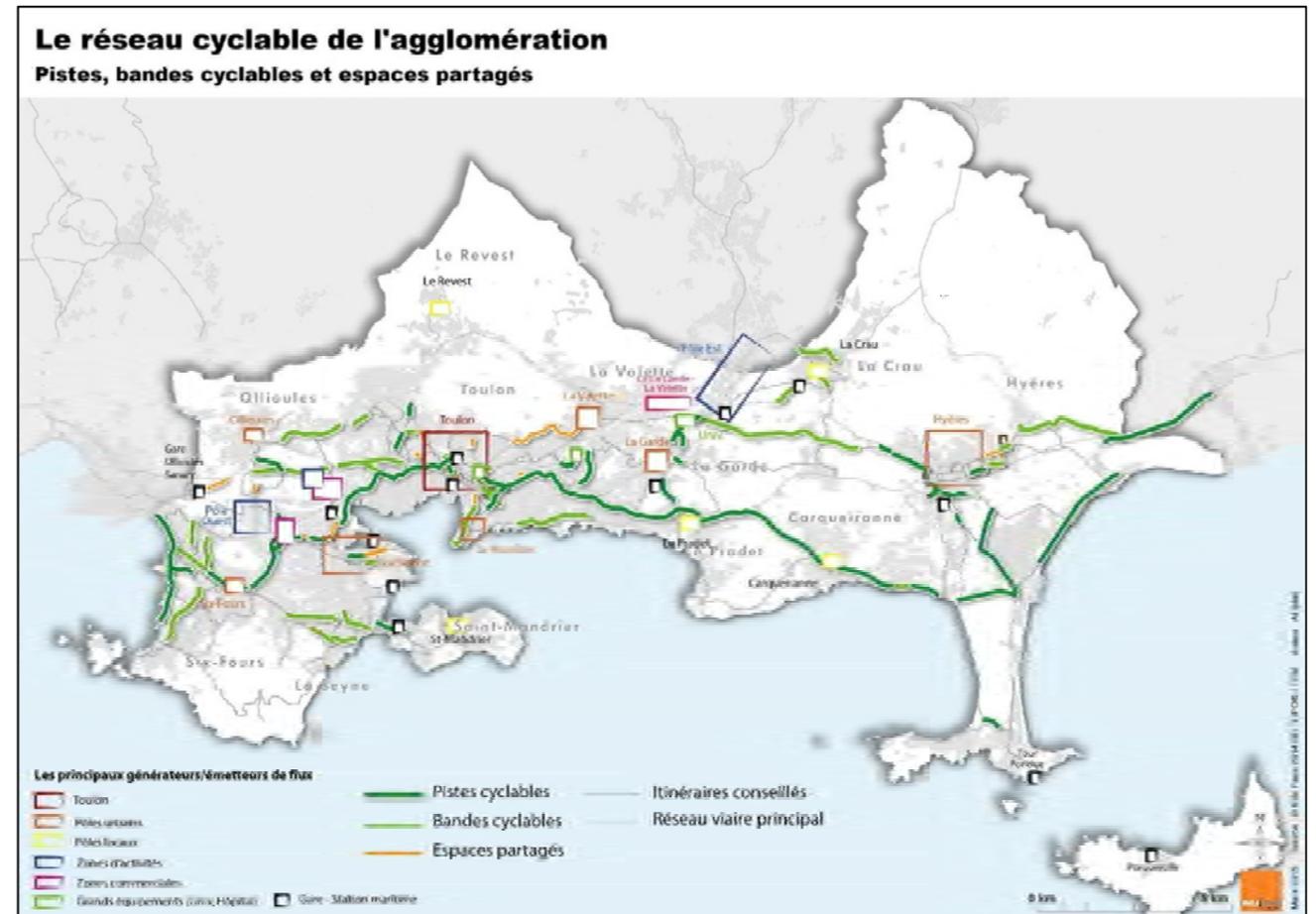
Les zones d'activités périphériques situées à l'Est et à l'Ouest de l'agglomération ne sont quasiment pas reliées au réseau cyclable, à l'exception du campus universitaire de La Garde qui bénéficie d'une liaison vers le centre-ville. Ils accueillent plusieurs dizaines de milliers d'emplois et représentent à ce titre des secteurs à enjeux clés pour capter la population active.

Une perméabilité piétonne à retrouver

Avec un réseau viaire présentant un nombre important d'impasses et de chemins privés, des coupures urbaines générées par le réseau autoroutier, les grands axes départementaux et le réseau ferroviaire ainsi que de nombreux programmes urbains cloisonnés et fermés, les circulations piétonnes et cyclables sont rendues complexes dans de nombreux secteurs de l'agglomération encourageant le recours à l'automobile pour des déplacements de courtes distances.

L'absence de perméabilité piétonne impose des détours, rallonge les distances et rend la marche et le vélo difficile sur de courtes distances tout en rendant aussi parfois difficile l'accès aux arrêts de transports collectifs.

Depuis plusieurs années, les communes à travers leur PLU (Emplacements réservés, Orientation d'Aménagement et de Programmation...) tentent d'offrir des liaisons plus directes aux piétons et cyclistes par la réorganisation de leur réseau viaire.



5. Un développement de l'éco mobilité à accompagner

Un démarrage de l'implantation de stations de recharge pour véhicule particulier sur le territoire de TPM...

On compte au total 22 stations de recharge électrique sur le territoire de l'agglomération :

- 12 stations aménagées par des entreprises privées : 5 dans des commerces (supermarchés, hypermarchés, ameublement) et 7 dans des concessions automobiles
- 7 stations dans des espaces de stationnements publics (parkings ou voiries)
- 3 signalées par des particuliers

Des prises de « recharge rapide » à développer

Sur les 95 prises que comptent les stations de recharges (hors stations chez les particuliers), seulement 6 permettent une recharge dite rapide (en 30 minutes), la majorité des prises ne proposant qu'une recharge dite normale (environ 8h de charge).

Quelques communes proposent des stations de charges publiques

Dans les centres villes des communes de Toulon, La Garde et Hyères, par exemple, 5 parkings en ouvrages proposent des places (payantes ou non) réservées aux véhicules électriques avec des bornes de rechargement gratuites. On trouve également dans la commune d'Hyères 2 stations de recharges dans le secteur du port avec des places de stationnement gratuites réservées aux voitures électriques.

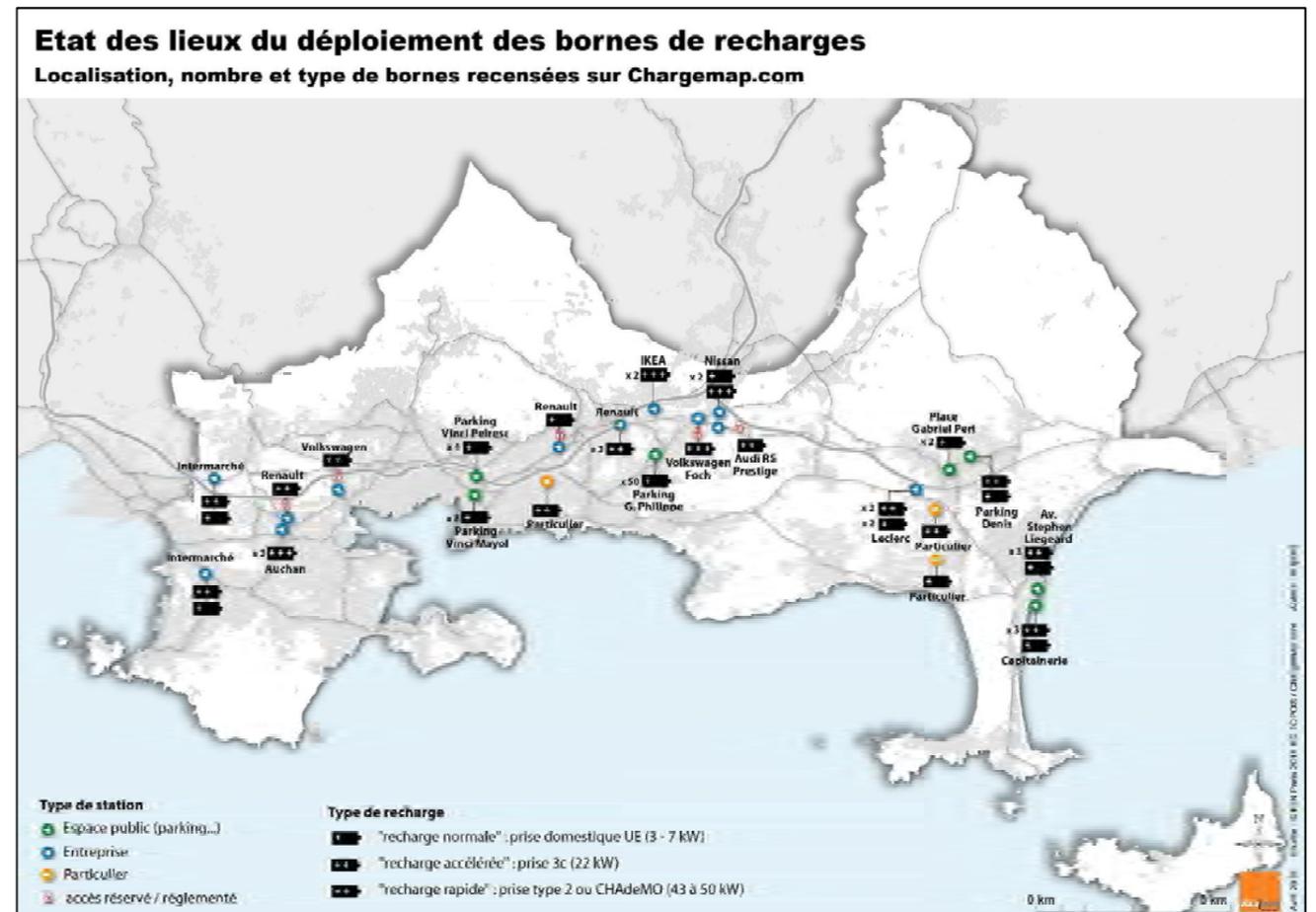
Les différents modes de charges : la sécurité doit être la priorité

Ils définissent la façon dont la voiture et l'infrastructure de recharge communiquent. Cette communication est très importante pour la sécurité de la recharge, notamment lorsque les courants sont élevés comme dans le cas de la recharge rapide. On distingue 4 modes de recharge avec un niveau de sécurité variable :

- Le mode de charge 1 : prise non dédiée, le branchement du véhicule électrique s'effectue sur le réseau de distribution par le biais d'une prise de courant domestique, monophasée avec conducteurs de terre et d'alimentation.
- Le mode de charge 2 : prise non-dédiée avec dispositif de contrôle incorporé au câble de recharge. Le branchement du véhicule électrique d'effectue sur le réseau de distribution par le biais d'une prise de courant domestique, monophasée avec conducteurs de terre et d'alimentation. Le câble supporte la communication avec le véhicule, autorisant ainsi l'utilisation de fonctions de contrôle de charge basiques.
- Le mode de charge 3 : prise sur circuit dédié, le branchement du véhicule électrique s'effectue sur le réseau de distribution par le biais d'une borne de courant spécifique normalisée. La borne embarque les fonctions de contrôle de charge.
- Le mode de charge 4 : station de courant continu, le branchement du véhicule électrique s'effectue sur la station de courant continu équipée d'un câble spécifique. La station embarque les fonctions de contrôle et la protection électrique.

Type de charge	lente mode 2	normale mode 3	accélérée mode 3	rapide mode 3		mode 4
Réseau	monophasé 230 V		triphasé 400 V		courant continu	
Courant de charge	8 A	16 A	32 A	16 A	32 A	63 A
Puissance	2 kW	3,7 kW	7 kW	11 kW	22 kW	43 kW
Temps nécessaire pour faire le "plein"	12 h	8 h	4 h	2 h	1 h	30 min
						20 min

- la charge « lente » sur une prise électrique domestique (220 V) ou sur une prise renforcée (de type Green'up Access de Legrand) à domicile, au bureau, dans les parkings d'ouvrage et en voirie : environ 12 heures pour la recharge d'un véhicule électrique
- la charge « normale » sur une wallbox ou une borne de recharge délivrant une puissance comprise entre 3 et 7 kW (domicile, bureau, parkings d'ouvrage, voirie...) : environ 8 heures pour la recharge d'un véhicule
- la charge « accélérée » sur une wallbox ou une borne de recharge délivrant une puissance de 22 kW (centres commerciaux, flottes d'entreprises, voirie...) : entre 1 et 4 heures pour la recharge d'un véhicule
- la charge « rapide » sur une station de recharge délivrant une puissance comprise entre 43 et 53 kW (centres commerciaux, flottes d'entreprises, stations-service, aires d'autoroutes...) : à peine 30 minutes pour la recharge d'un véhicule, voire 20 minutes en courant continu (mode de charge 4)



Un propriétaire de véhicule électrique ou hybride rechargeable a la possibilité de recharger les batteries de son véhicule de 4 manières :

6. Transport de marchandises

Les règles d'acheminement des marchandises en villes manquent de lisibilité

L'organisation des transports de marchandises sur l'agglomération est encadré par des réglementations communales qui affectent des autorisations de livraisons selon des plages horaires et des gabarits de véhicules, par l'aménagement d'aires de livraisons et par des plans de circulation définissant des itinéraires prioritaires pour certains gabarits de véhicules et les transports de matières dangereuses. A cette intervention publique, viennent s'ajouter les investissements privés réalisés par les transporteurs (flotte de véhicules, plateforme de distribution, espace de stockage...).

L'hétérogénéité de la réglementation, l'absence de solution de gestion du "dernier kilomètre" et les difficultés de livraisons rencontrées dans certains secteurs (congestion, absence et/ou non-respect des aires de livraisons...) génèrent des conflits d'usages sur les principaux axes des centralités urbaines et économiques, notamment en heure de pointe, ainsi que dans les zones apaisées avec la cohabitation difficile des poids-lourds, des modes actifs et des transports en commun.

L'accueil des poids lourds dans les zones d'activités est à structurer

Le site portuaire de Brégaillon accueille depuis 2011 la liaison Ro-Ro (Roll-On, Roll-Off, pour le transport de véhicules) Toulon – Pendik (Turquie). Elle s'est développée pour offrir aujourd'hui 3 rotations par semaine, et permet le transit d'environ 40 000 poids lourds par an. L'arrivée sur la ligne en 2013 du plus gros roulier circulant en méditerranée illustre la croissance de ce service qui représente un intérêt d'échelle européenne puisque les marchandises transportées, très variées, arrivent à Toulon mais sont destinées à rejoindre la France, mais aussi l'Espagne, le Portugal, le Royaume-Uni et le Benelux. À l'inverse, la ligne offre pour l'export des débouchés sur le marché Turc et tout le Moyen-Orient.

Cette activité impacte l'environnement urbain qui doit s'adapter et se structurer pour faire face aux contraintes :

- Des conditions d'accueil pour les poids-lourds insatisfaisantes : parking non aménagés et sous dimensionnés entraînant un stationnement anarchique les jours d'embarquement et de débarquement, des services pour les chauffeurs insuffisants et de faible qualité.
- Des conditions d'accès à la zone et de circulation dans la zone difficiles : le trafic poids-lourds important et le stationnement anarchique notamment les jours d'embarquement et débarquement posent, du fait d'une unique entrée et sortie, des difficultés d'accès à la zone pour les salariés.

Aussi, les zones d'activités de l'agglomération accueillant des activités industrielles et artisanales et des activités de logistiques, ne disposent pas d'offre de stationnement à destination des poids-lourds générant du stationnement anarchique le long des voies.

7. Accessibilité PMR

L'ensemble des collectivités sont engagées pour un territoire accessible à tous. Le réseau Mistral compte aujourd'hui plus de 600 points d'arrêts mis en accessibilité soit 30% du réseau quand la moyenne nationale est proche de 17%. Par ailleurs le renouvellement du matériel roulant et des actions de modernisation sur le parc existant ont permis de le rendre accessible à 100 % à la fin 2015.



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

