



Précisions apportées aux avis de la MRAe et de la REGION

Plan de Mobilité

Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume
Version du 18/07/2025



autograft®



Sommaire

1 Introduction	3
2 Précisions à la MRAe	3
3 Précisions à la Région	7

1 | Introduction

Ce rapport a pour objet de formaliser les précisions apportées aux observations émises par les Partenaires Publics Associés (PPA) dans le cadre de la concertation réglementaire relative à l'élaboration du Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume.

La consultation des PPA a été conduite conformément aux dispositions prévues par la loi d'orientation des mobilités (LOM) et aux prescriptions du Code des Transports.

2 | Précisions concernant l'avis de la MRAe

Recommandation de la MRAe (p.9) : La MRAe recommande d'intégrer l'état initial de l'environnement dans le rapport environnemental pour le rendre autoportant en prenant soin d'y ajouter un sommaire.

Précisions de la CA Sud Sainte Baume : Les différents chapitres du rapport environnemental seront regroupés afin d'obtenir un document auto-portant. Seul le résumé non technique sera proposé séparé du corps du rapport environnemental afin d'en faciliter l'accès.

Recommandation de la MRAe (p.10) : La MRAe recommande de rendre le diagnostic plus didactique en développant la description et l'analyse des données présentées.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : L'ensemble des légendes et des pages présentées sans descriptions sera précisé.

Recommandation de la MRAe (p.10) : La MRAe recommande de compléter le diagnostic par un état des lieux des problématiques de stationnement, de la fréquentation des transports en commun, pôles d'échange et parcs relais, des démarches de management de la mobilité et par une analyse des projets susceptibles d'avoir une incidence sur les déplacements.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Les actions A.1.3 et E.1.1 visent à engager des réflexions sur les offres de transports scolaires, urbains et en stationnement. Le but est bien de faire un bilan des fréquentations actuelles peu exploitables. Concernant les données usagers, des éléments de fréquentation seront complétés dans le rapport PDM pour les années 2023 et 2024.

Recommandation de la MRAe (p.10) : La MRAe recommande de réorganiser le dossier en identifiant une partie stratégique découlant d'une liste arrêtée des enjeux issus du diagnostic et permettant de faire le lien avec le contenu du plan d'actions.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Les enjeux de la page 10 correspondent aux enjeux identifiés avant la réalisation du PDM (premiers enjeux identifiés dès le lancement avec les élus qui ont permis de définir la commande). Les 5 enjeux thématiques renvoient davantage à une communication grand public pédagogique et intelligible, également en lien avec le projet de territoire (enjeux non systémiques mais généraux). Les enjeux identifiés et validés dans le cadre du PDM correspondent aux enjeux en fin de rapport diagnostic. C'est à partir de ces enjeux que le plan d'actions a été co-construit.

Recommandation de la MRAe (p.11) : La MRAe recommande d'expliciter la manière dont ont été définis les objectifs chiffrés de parts modales et de présenter une analyse de la capacité du plan d'actions à y répondre.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Le PDM constitue la première étude stratégique en lien avec la mobilité de l'agglomération. Les actions à mettre en œuvre émanent en premier lieu d'une ambition politique (garantissant la réalisation et la réussite du PDM). Ensuite, les hypothèses d'évolutions de parts modales ont été évaluées.

Recommandation de la MRAe (p.11) : La MRAe recommande de préciser le dispositif de gouvernance et de suivi opérationnel de la mise en œuvre du PDM en s'appuyant sur des indicateurs pertinents (éventuellement communs avec les indicateurs de suivi environnemental), en précisant les valeurs initiales les valeurs cibles et en détaillant les modalités de mise en œuvre de ce suivi.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Les indicateurs définis dans le PDM sont des indicateurs de moyens permettant d'atteindre les objectifs de parts modales fixés. Un complément de ratios de référence par rapport à des réseaux de même taille sera précisé.

Recommandation de la MRAe (p.12) : La MRAe recommande de détailler l'examen de la compatibilité du PDM avec le SCoT en développant l'analyse à l'échelle de chaque orientation pertinente du SCoT, en particulier celles qui concernent spécifiquement la mobilité et/ou le territoire Sud Sainte Baume.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Le tableau d'analyse de la compatibilité du PDM au SCoT présenté dans le rapport environnemental (Partie 3-B. Articulation du Plan de Mobilité avec les autres plans, schémas et programmes) sera complété pour permettre d'identifier cette articulation à l'échelle des mesures du SCoT pertinentes en termes de mobilité.

Recommandation de la MRAe (p.12) : La MRAe recommande d'analyser la compatibilité du plan avec les règles LD1-Obj3, LD2-Obj38 A et LD2-Obj38 BA du SRADDET et de prendre en compte les objectifs quantitatifs fixés par le SRADDET en matière de réduction de la pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre et, le cas échéant, d'ajuster les ambitions du PDM de façon à améliorer sa contribution dans la bonne réalisation du SRADDET.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Le tableau d'analyse de la compatibilité du PDM au SRADDET présenté dans le rapport environnemental (Partie 3-B. Articulation du Plan de Mobilité avec les autres plans, schémas et programmes) sera complété pour permettre d'identifier cette articulation à l'échelle des mesures du SRADDET pertinentes en termes de mobilité.

Recommandation de la MRAe (p.13) : La MRAe recommande de présenter les scénarios de mobilité étudiés et d'exposer les motifs qui ont déterminé le choix des actions, y compris au regard des objectifs de protection de l'environnement.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : En lien avec la précision à la recommandation précédente visant la formalisation d'une stratégie, l'élaboration du PDM n'a pas donné lieu à la rédaction de scénarios formels

mais chaque mesure a été discutée en termes d'ambition. Les mesures qui ont finalement été écartées du projet sont détaillées dans le rapport environnemental qui en reprend les justifications.

Recommandation de la MRAe (p.13) : La MRAe recommande d'estimer les trafics journaliers en 2034 sur les principaux axes routiers, au moyen d'un scénario prenant en compte les choix retenus par le PDM, par comparaison à un scénario de référence.

***Précision de la CA Sud Sainte Baume :** Une estimation de l'évolution du trafic journalier pourra être réalisée, en lien avec un scénario tendanciel s'appuyant sur les dernières données disponibles et des données plus anciennes. A partir des parts modales visées dans le PDM, il sera possible de présenter une estimation de l'évolution du trafic journalier dans le scénario du PDM sur 2 corridors structurants du territoire : la D559 reliant St Cyr - Bandol et Sanary et la DN8 puis D559bis reliant le plateau de Signes à Bandol via Le Beausset.*

Recommandation de la MRAe (p.13) : La MRAe recommande de préciser le PDM sur le développement des modes actifs, en précisant des objectifs chiffrés en termes de linéaire de pistes cyclables à créer ou à aménager, et d'intégrer pleinement les éléments du schéma directeur cyclable en cours de réalisation dans le PDM.

***Précision de la CA Sud Sainte Baume :** Cet aspect sera précisé dans le rapport du PDM en indiquant que le schéma cyclable approuvé sera accessible au grand public (délibération, charte des aménagements cyclables, diagnostic et itinéraires) sur le site de l'agglomération (comprenant notamment des objectifs chiffrés en termes de linéaire). En effet au moment du dépôt des documents pour l'avis des PPA, le schéma cyclable n'était pas encore approuvé. A l'occasion d'une prochaine révision du PDM, l'intégration du schéma cyclable sera à prévoir.*

Recommandation de la MRAe (p.14) : La MRAe recommande de renforcer l'opérationnalité du plan d'actions du PDM sur le volet de la cohérence entre urbanisme et transport en édictant des principes opposables au PLU permettant de traduire les ambitions du PDM.

***Précision de la CA Sud Sainte Baume :** En tant que PPA, la CASSB est sollicitée dans le cadre des révisions des PLU locaux. Le PDM sera opposable aux collectivités dès son approbation. Des études sont en cours pour l'élaboration du PLH intercommunal.*

Recommandation de la MRAe (p.14) : La MRAe recommande de préciser les actions prévues et en cours sur la zone du plateau de Signes sur la base d'un approfondissement du diagnostic des besoins de mobilités et de leurs évolutions prévisibles.

***Précision de la CA Sud Sainte Baume :** En lien avec l'action G.3.1, le test expérimental de la navette de desserte est toujours en cours (Gare Sanary - Aire covoiturage Le Castellet - Le Beausset - ZA de Signes). Une ligne régulière sera mise en service à partir de septembre, la CASSB est en contact permanent avec l'association des entreprises sur site et la CCI. En lien avec l'action E.3.1, l'étude des accès au plateau de Signes est en cours sur l'identification et l'analyse multicritères des scénarios envisagés.*

Recommandation de la MRAe (p.15) : La MRAe recommande de quantifier les effets attendus de la mise en œuvre du PDM sur les émissions de polluants et la qualité de l'air.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Une estimation de l'évolution des émissions de polluants atmosphériques pourra être réalisée, à l'image de ce qui a été fait concernant les émissions de gaz à effet de serre et les consommations d'énergie. Cette analyse complétera le rapport environnemental dans la partie de l'analyse des effets du PDM sur l'environnement.

Recommandation de la MRAe (p.15) : La MRAe recommande de préciser l'état des lieux actuel et futur de l'exposition des populations aux nuisances sonores à l'échelle du territoire, avec ou sans mise en œuvre du PDM.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : L'analyse environnementale sera complétée en termes de nuisances sonores sur la base du travail à réaliser en termes d'estimation d'évolution du trafic journalier (cf. recommandation précédente).

Recommandation de la MRAe (p.15) : La MRAe recommande de quantifier les impacts du PDM sur les émissions de GES et de les comparer à un scénario « au fil de l'eau ».

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Les effets du projet sur l'évolution des émissions de GES par son action sur les mobilités dans le territoire ont été évalués de manière quantitative.

Comme souligné par l'Autorité environnementale, le projet de PdM pourra également entraîner des effets sur le climat du fait des aménagements prévus : extension du maillage cyclable, finalisation de la véloroute 65, création d'aménagements pour la pratique du vélo, densification des aires de covoiturage, aménagement autour du Beausset, renouvellement des flottes de véhicules, etc. Cependant, aucune de ces actions n'est quantifiée à ce stade ni localisée. Ainsi, en l'absence de données quantitatives en entrée (par exemple, pour les aires de covoiturage : combien, où, sur quelles surfaces, sur quels milieux, etc.), il n'est pas possible de réaliser une mesure quantitative des émissions de GES de ces actions. Pour certaines d'entre elles, les aménagements pourront nécessiter la réalisation d'une évaluation environnementale spécifique qui devra présenter une telle évaluation.

Toutefois, afin d'enrichir l'évaluation environnementale sur cet enjeu, l'analyse des effets sera complétée avec une partie dédiée aux émissions de GES dans les autres secteurs que celui de la mobilité (partie 5.D).

Recommandation de la MRAe (p.16) : La MRAe recommande de préciser l'évaluation environnementale du PDM sur la biodiversité et l'évaluation des incidences Natura 2000 en s'appuyant sur les hypothèses de localisation des aménagements connues ou envisagées à ce stade.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Au stade de l'élaboration du PDM, la localisation et les caractéristiques des aménagements prévus dans ses actions (pistes cyclables, aires de covoiturage, etc.) ne sont pas connues. Ainsi, il n'est pas possible, dans le cadre de ce 1^{er} PDM, de réaliser une évaluation précise des effets de ces aménagements sur les enjeux écologiques et de biodiversité du territoire. Cependant, le rapport environnemental présente des points de vigilance qui seront à intégrer dans les projets afin de limiter au maximum tout effets négatifs sur ces enjeux.

3 | Précisions concernant l'avis de la Région

Réserve de la Région (p.8) : Dans la mesure du Plan de mobilité relative à l'aménagement de la véloroute V65, dont l'itinéraire est inscrit au Schéma des véloroutes et voies vertes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, il est proposé par le Plan de mobilité que le Schéma directeur cyclable réinterroge l'itinéraire de la V65 et il est mis en illustration une carte indiquant deux tracés alternatifs. Les alternatives de la V65 inscrites au Schéma directeur cyclable (une première alternative ferroviaire qui préconise que les cyclistes embarquent leur vélo dans les trains entre Bandol et Ollioules, et une seconde via les Gorges d'Ollioules, tracé avec fortes contraintes techniques et financières en rallongeant l'itinéraire de plus de 25 kilomètres en s'éloignant fortement du tracé littoral et des pôles générateurs de déplacements) ne répondent pas aux principes fixés dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires pour cet itinéraire structurant en termes de mobilité, et à la nécessaire cohérence avec les aménagements réalisés ou programmés par les collectivités limitrophes. La seule option possible est le tracé fixé dans le Schéma régional des véloroutes et voies vertes, tracé sur lequel la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume devra travailler conformément à la règle LD1-OBJ22A du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : La réserve de la Région sera traitée suite au rapport du commissaire enquêteur.

Remarques de la Région (p.8) : Les objectifs de parts modales en 2034 par rapport à 2022 sont ambitieux en termes de réduction de la part modale de la voiture (de 20 à 25 %, soit une diminution supérieure aux 15 % demandés par le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires pour 2030), mais la part modale vélo en 2030 estimée entre 6 et 7,5 % reste très inférieure à l'objectif régional et national de 12,5 %, malgré des actions intéressantes pour favoriser le vélo.

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

Remarques de la Région (p.8/9) : L'axe « B – Transport en commun : dessertes en lien avec l'extérieur » du Plan de mobilité ne comprend que des actions qui ne relèvent pas des compétences de la Communauté d'agglomération Sud-Sainte Baume et dans lesquelles celle-ci s'engage à collaborer (B.1 « s'impliquer dans les projets structurants de la Région qui impactent la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume » et B.2 « renfort de la desserte en transports collectifs depuis et vers les métropoles voisines »). La Région reconnaît l'importance pour la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume de s'impliquer dans la gouvernance des projets structurants et elle partage l'enjeu d'une meilleure accessibilité du territoire aux réseaux de transports en commun d'Aix-Marseille à l'ouest et de Toulon-Provence-Métropole à l'est. Toutefois, cet axe B pourrait être complété par des actions dont la Communauté d'agglomération Sud-Sainte Baume a la pleine maîtrise et qui concourent à l'amélioration des conditions de mobilité des habitants avec l'extérieur. Il pourrait notamment s'agir d'améliorer le rabattement et le rayonnement des gares de Saint-Cyr, Bandol et Sanary, enjeux identifiés dans le diagnostic du Plan de mobilité.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Pour plus de clarté, les actions transports collectifs relevant de la compétence de la CA Sud Sainte Baume ont été dissociées dans un axe à part (A – Transports en Commun –

dessertes internes). Cela concerne notamment le réseau urbain de la CASSB ainsi qu'une réflexion sur une offre TAD (transport à la demande).

Avis détaillés de la Région (p.9) : Le diagnostic. Malgré la réalisation d'un diagnostic de qualité, avec les données 2022 de la dernière enquête mobilité, quelques corrections sont à apporter, en particulier sur l'offre ferroviaire.

La Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume est traversée par la ligne ferroviaire « Marseille-Toulon-Hyères/Les Arcs » (même si elle relie bien Aubagne à Toulon comme indiqué en p.47 du diagnostic) avec une offre Train Express Régional en semaine d'un train toutes les demi-heures en journée et un train au / d'heure en pointe dans le sens de la pointe.

L'offre ferroviaire (pp.48-52 du diagnostic) comprend des erreurs probablement dues à une offre de service de référence ancienne. En 2024, il y avait 35 trains (et non 28 comme indiqué p. 47 du diagnostic) par jour dans chaque sens qui desservaient le territoire dont 4 semi-directs qui ne desservait que la gare d'Ollioules/Sanary (en semaine), avec des amplitudes horaires plus larges que celles indiquées (premier départ à 6h07 et non 6h40, dernier départ à 22h07 ou 23h07 en fonction des destinations). Le détail de l'offre est joint en fin de document.

Les deux tableaux « l'offre ferroviaire —axe ouest » (p.49) et « l'offre ferroviaire — axe est » (p.50 du diagnostic) sont donc à corriger, en termes de services, en termes de spécificités estivales et en termes d'amplitude horaire.

***Précision de la CA Sud Sainte Baume :** Concernant les corrections à apporter sur l'offre ferroviaire, celles-ci seront intégrées à l'issue de l'enquête publique.*

Avis détaillés de la Région (p.10) : Le plan d'actions A.1.Développer et renforcer le réseau de transports collectifs de la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume

Cette action est déclinée en trois mesures : « unifier le réseau de transports collectifs à l'échelle de la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume » ; « développer l'offre urbaine pour la rendre plus performante pour répondre aux besoins de déplacements à l'échelle du territoire de la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume » ; « engager une réflexion sur l'optimisation de l'offre urbaine avec l'offre scolaire ».

L'amélioration du réseau de transports collectifs est une priorité. On ne peut qu'adhérer aux objectifs de rendre l'offre de transport en commun plus lisible, de mieux desservir les gares et les principaux pôles générateurs de déplacements entre les communes, de favoriser l'intermodalité. Il est bien noté, parmi les « polarités à desservir prioritairement et à intégrer dans la réflexion », les 3 gares ferroviaires et les nœuds intermodaux (aires de covoiturage, futur pôle d'échange multimodal, principaux arrêts de transport Zou !), les centralités (en accord avec les jours de marché notamment), les pôles d'emploi et le plateau de Signes en particulier, les plages et points d'intérêt touristiques. Pourraient être ajoutés les équipements culturels et sportifs et les collèges (mesures A.1.1 et A.1.2).

***Précision de la CA Sud Sainte Baume :** Concernant les corrections à apporter sur l'ajout des équipements culturels, sportifs et les collèges, celles-ci seront intégrées à l'issue de l'enquête publique.*

Avis détaillés de la Région (p.10) : Le plan d'actions A.2.Compléter l'offre de transports collectifs par des dessertes spécifiques

Cette action ne comprend qu'une mesure (et non deux comme indiqué p.31): « travailler sur une offre locale à destination de tous les publics pour desservir les zones peu denses, type Transport à la demande ».

La problématique de la desserte des zones peu denses est complexe et partagée par de nombreux territoires. Il sera intéressant d'avoir et de partager un bilan de l'expérimentation de transport à la demande mise en place en septembre 2024 dès que possible, ainsi que des autres actions test, avec une argumentation des choix qui auront été fait sur le type de Transport à la demande mis en place.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Correction sera apportée, à l'issue de l'enquête publique, sur l'intitulé de l'action qui comporte effectivement une seule mesure.

Avis détaillés de la Région (p.11) : Le plan d'actions B. Transports en commun : dessertes en lien avec l'extérieur

Cet axe du Plan de mobilité ne comprend que des actions qui ne relèvent pas des compétences de la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume et dans lesquelles celle-ci s'engage à collaborer (B.1 « s'impliquer dans les projets structurants de la Région qui impactent la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume » et B.2 « renfort de la desserte en transports collectifs depuis et vers les métropoles voisines »). La Région reconnaît l'importance pour la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume de s'impliquer dans la gouvernance des projets structurants et elle partage l'enjeu d'une meilleure accessibilité du territoire aux réseaux de transports en commun d'Aix- Marseille à l'ouest et de Toulon-Provence-Métropole à l'est. Toutefois, cet axe B pourrait être complété par des actions dont la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume a la pleine maîtrise et qui concourent à l'amélioration des conditions de mobilité des habitants avec l'extérieur. Il pourrait notamment s'agir d'améliorer le rabattement et le rayonnement des gares de Saint-Cyr, Bandol et Sanary, enjeux identifiés dans le diagnostic du Plan de mobilité.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Pour plus de clarté, les actions transports collectifs relevant de la compétence de la CA Sud Sainte Baume ont été dissociées dans un axe à part (A – Transports en Commun – dessertes internes). Cela concerne notamment le réseau urbain de la CASSB ainsi qu'une réflexion sur une offre TAD (transport à la demande).

Avis détaillés de la Région (p.11) : Le plan d'actions B.1. S'impliquer dans les projets structurants de la Région qui impactent la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume

Cette action comprend trois mesures (et non deux comme indiqué p. 36 et il conviendrait d'ajouter sur la présentation synthétique de l'action en p.36 que ces mesures seront réalisées sous réserve d'études d'opportunité de la Région en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale.

Le développement de l'offre ferroviaire à court terme sur le territoire est prévu dans le cadre du projet de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur grâce à la création de la navette toulonnaise permettant une offre cadencée entre l'est et l'ouest de la métropole toulonnaise. La mise en service de la navette toulonnaise est prévue à l'horizon de la phase 1 du projet (2030). Ces informations devraient apparaître p.36 en introduction de l'action B1, dans la mesure où le projet de la Ligne Nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur représente la première brique des Services Express Régionaux Métropolitains.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : L'ajout d'informations sur le déploiement du SERM à 2030 sera apportée à l'issue de l'enquête publique.

Avis détaillés de la Région (p.11) : Le plan d'actions B.1.1. Mise en œuvre du Service Express Régional Métropolitain

Cette fiche action met bien en évidence le rôle du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur dans le déploiement de l'offre ferroviaire des projets de Services Express Régionaux Métropolitains.

S'agissant du Service Express Régional Métropolitain de l'aire toulonnaise auquel la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume participe, la mise en service à horizon 2030 de la navette toulonnaise (trains cadencés aux heures de pointe entre Saint-Cyr et La Pauline) et la transformation de la gare de Saint-Cyr en véritable pôle d'échange multimodal amélioreront très significativement la desserte ferroviaire de l'est du territoire de Sud Sainte Baume alors que cette Communauté d'agglomération ne participe pas au financement de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur.

S'agissant du Service Express Régional Métropolitain de la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Région prend bonne note du souhait de la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume d'en devenir territoire associé. Cette décision relève cependant de la gouvernance partagée entre Métropole, Région et Etat du Service Express Régional Métropolitain et ne peut donc trouver de réponse dans cet avis.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : *Pas de remarque*

Avis détaillés de la Région (p.11/12) : Le plan d'actions B.1.2. Collaborer avec l'ensemble des Autorités organisatrices de la mobilité et la Région dans le cadre du Contrat opérationnel de mobilité pour construire la politique régionale de mobilité.

Le Contrat Opérationnel de Mobilité n'est pas qu'une déclinaison de la politique régionale de mobilité. Son objectif principal est de coordonner des actions locales en matière de mobilité. Il est donc demandé de reformuler le titre de cette mesure (p. 38 et 35).

Par ailleurs, dans la mesure où la construction du Contrat opérationnel de mobilité du bassin K, à laquelle la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume a été étroitement associée, est terminée et qu'il sera voté cette année, il s'agit désormais de se mobiliser dans la mise en œuvre des actions contractualisées.

Par conséquent, la description de la mesure pourrait être reformulée de la façon suivante : « Le contrat opérationnel de mobilité est un outil institué par la loi d'orientation des mobilités pour structurer et coordonner la politique de mobilité à l'échelle de chaque bassin de mobilité défini sur le territoire régional. Le Contrat opérationnel de mobilité a vocation à permettre un travail structuré de co-construction d'un plan d'actions communes sur l'ensemble des thématiques liées à la mobilité, pour coordonner les politiques notamment locales. Le Contrat opérationnel de mobilité du bassin K, pour la construction duquel la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume a été étroitement associée, sera signé en 2025. Cette mesure vise donc à s'impliquer dans la mise en œuvre du Contrat opérationnel de mobilité du bassin K »

Précision de la CA Sud Sainte Baume : *La modification de l'intitulé de l'action (pour construire la politique de mobilité" au lieu de "construire la politique régionale de mobilité") et la modification de la description de l'action seront apportés à l'issue de l'enquête publique.*

Avis détaillés de la Région (p.12) : Le plan d'actions B.1.3. Appeler à une jonction performante routière avec le projet de Service Express Métropolitain marseillais, par une liaison efficace entre Saint-Cyr et La Ciotat pour les lycéens, les usagers au quotidien et ceux voulant bénéficier d'une desserte plus dense et plus rapide vers Marseille depuis la gare de La Ciotat

Si le tronçon ferroviaire entre Saint-Cyr et La Ciotat ne bénéficiera pas du même niveau de service que les tronçons Marseille-La Ciotat et Saint-Cyr-Toulon, il reste bien une offre ferroviaire. Il convient de rajouter « sous réserve d'étude d'opportunité de l'Autorité organisatrice de la mobilité régionale » pour cette action de desserte routière.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : *La modification avec modération de l'intitulé sera apportée à l'issue de l'enquête publique.*

Avis détaillés de la Région (p.12) : Le plan d'actions B.2. Renfort de la desserte en transports collectifs depuis et vers les métropoles voisines

L'action comprend deux mesures : « prolonger des lignes des réseaux métropolitains de Marseille (depuis La Ciotat, Cuges-les-Pins), comme cela est le cas avec le réseau Mistral de la métropole toulonnaise » et « contribuer aux réflexions sur l'amélioration et le développement de lignes régionales de transport routier en relation avec les métropoles voisines ».

Comme pour l'action B.1.3, l'opportunité du développement de lignes régionales sera étudiée par l'Autorité organisatrice de la mobilité régionale.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Pas de remarque

Avis détaillés de la Région (p.12) : Le plan d'actions C1. Maillage cyclable et piéton du territoire

Les services vélo permettent de favoriser les pratiques cyclables « y compris le vélotourisme » (à ajouter dans la carte.

L'action comporte quatre mesures : « poursuivre les réflexions sur l'apaisement des centre-bourgs » ; « travailler sur le maillage cyclable entre les communes du territoire et en connexion avec les communes voisines » ; « poursuivre l'aménagement de la véloroute 65 sur le territoire » ; « travailler spécifiquement sur l'amélioration des conditions de rabattement sur les gares et les collèges ».

A noter que la Région peut être un partenaire sur la plupart de ces mesures. Il existe également la possibilité de financements régionaux pour les études de circulation, outil qui peut servir à apaiser les centre-bourgs.

Si l'axe du Plan de mobilité relatif aux modes actifs est très complet en ce qui concerne le vélo — il porte à la fois sur les aménagements, les stationnements, les services vélo et l'apprentissage, autant d'actions complémentaires et indispensables pour atteindre à minima les objectifs de part modale vélo fixée par la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume, on peut regretter qu'il n'y ait qu'une seule action en faveur de la marche, celle de l'apaisement des centre-bourgs.

Le Plan de mobilité sera par ailleurs complété par un Schéma directeur cyclable qui n'est pas annexé au Plan de mobilité.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Le Schéma Directeur Cyclable avait pour cible prioritaire un usage du quotidien, toutefois il est vrai que les services développés pour cet usage pourront favoriser l'ensemble des pratiques y compris celles liées au vélotourisme : mention à ajouter sur le document PDM. Le schéma Directeur Cyclable n'étant pas adopté au moment de l'arrêt du PDM celui-ci ne pouvait pas être annexé. En revanche, il est prévu de mettre le schéma approuvé (regroupant la délibération, la charte des aménagements cyclables, le diagnostic et les itinéraires) à disposition du grand public (site internet).

Avis détaillés de la Région (p.12/13) : Le plan d'actions C.1.3. Poursuivre et terminer l'aménagement de la véloroute 65 sur le territoire

Parmi ces quatre actions, celle qui concerne la véloroute 65 (V65) mérite une observation particulière. La V65 est inscrite au Schéma régional des véloroutes et voies vertes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il s'agit de relier Aigues-Mortes à Nice de manière continue et les aménagements n'ont pas été réalisés sur le territoire de Sud-Sainte-Baume. Itinéraire visant initialement les pratiques cyclotouristiques, la V65 peut et doit aussi servir de support pour la mobilité du quotidien vue sa position stratégique de traversée des communes littorales depuis Nice jusqu'au Gard.

La fiche-action du Plan de mobilité indique : « Une proposition d'itinéraire est fléchée dans le Schéma directeur cyclable. Celle-ci peut être réinterrogée, la priorité étant d'avoir un itinéraire continu sur le territoire » (avec une carte en illustration).

Le Schéma directeur cyclable présente deux alternatives au tracé de la V65 tel que cartographié au Schéma des véloroutes et voies vertes : ces alternatives permettent de contourner la commune de Sanary-sur-Mer, avec une proposition de tronçon ferroviaire entre Bandol et Ollioules et une proposition routière via les Gorges d'Ollioules.

Le Schéma directeur cyclable propose des alternatives coûteuses, inadaptées et avec de fortes contraintes techniques. L'alternative ferroviaire en particulier ne peut constituer une solution. La continuité d'un itinéraire véloroute, dans ce cas la V65, ne peut être assurée par un trajet par le train (cf. le cahier des charges national des véloroutes). Elle n'est pas non plus envisageable en termes d'exploitation ferroviaire. S'il est possible d'embarquer des vélos dans les Trains Express Régionaux, il est néanmoins préférable que les cyclistes utilisent les stationnements vélo dans les gares. L'alternative routière emprunte elle des routes à fort trafic, nécessitant des aménagements sécurisés très coûteux mais surtout compromet la continuité des trajets vélotouristiques et des pratiques du vélo du quotidien entre les communes très urbanisées du littoral.

La Région rappelle que ce Plan de mobilité doit prendre en compte les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et notamment les trois objectifs ci-dessous en lien avec la réalisation des itinéraires du schéma régional des véloroutes :

- l'objectif 22 « Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement des nouvelles mobilités » qui encourage les territoires à favoriser les nouvelles pratiques de mobilité telles que (...) les modes actifs (...) » ;
- l'objectif 23 « Faciliter tous les types de reports de la voiture individuelle vers d'autres modes plus collectifs et durables » qui précise des objectifs de part modale du vélo dans les déplacements quotidiens et mentionne la réalisation du Schéma des véloroutes et voies vertes comme un moyen d'y parvenir ;
- l'objectif 57 « Promouvoir la mise en tourisme des territoires » qui mentionne les véloroutes et voies vertes et indique que « les efforts doivent être coordonnés par l'ensemble des acteurs publics et les porteurs de projet privés » et annexe la carte du Schéma régional des véloroutes et d'itinéraires à vélo.

Le Plan de mobilité doit être compatible avec la règle LD1-OB22A « Contribuer à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes et connecter les itinéraires à un maillage local » du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Celle-ci engage les Autorités organisatrices de la mobilité et les collectivités concernées par des sections du schéma régional des véloroutes et voies vertes, dans les modalités de mise en œuvre :

- à assurer la maîtrise d'ouvrage de leur aménagement et leur sécurisation en respectant le cahier des charges national des véloroutes,
- à harmoniser la signalisation de ces sections avec les réseaux cyclables locaux, sécants.

Par ailleurs, l'article L1214-2-1 du Code des transports indique que le plan de mobilité comprend les itinéraires relevant des schémas cyclables approuvés par les assemblées délibérantes du niveau régional ou départemental ou relevant du schéma national des véloroutes.

Ainsi, si le Plan de mobilité relève que la proposition d'itinéraire fléchée dans le Schéma directeur cyclable nécessite d'être réinterrogée, la priorité étant d'avoir un itinéraire continu sur le territoire, les alternatives de la V65 inscrites au Schéma directeur cyclable ne répondent pas aux principes fixés dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires pour cet itinéraire structurant en termes de mobilité, ni à la nécessaire cohérence avec les aménagements réalisés ou programmés par les collectivités limitrophes. **La seule alternative possible est le tracé fixé dans le Schéma régional des véloroutes et voies vertes, tracé sur lequel la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume devra travailler conformément à la règle LD1-OB22A du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.**

Précision de la CA Sud Sainte Baume : La réserve de la Région sera traitée suite au rapport du commissaire enquêteur.

Avis détaillés de la Région (p.14) : Le plan d'actions C.2. Stationnement vélo

Quatre mesures concernent le développement de stationnement vélo sécurisé sur le littoral et le long des plages ; dans et autour des collèges et écoles ; autour des gares ; dans les centre-bourgs et à proximité des commerces.

Outre les box sécurisés, d'autres types d'équipement de stationnement, tels les arceaux, peuvent s'avérer utiles suivant les types d'arrêt et le nécessaire renforcement d'offre à déployer à l'échelle de la communauté d'agglomération.

Pour tous les types de stationnement, sécurisés ou non, il convient de prévoir des emplacements pour vélos adaptés pour les personnes à mobilité réduite (PMR) plus spacieux, à la fois pour le public handicapé mais également pour un public qui vieillit et va recourir de plus en plus à ces vélos.

En ce qui concerne le stationnement autour des gares, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur finance les stationnements vélo sécurisés autour des gares via le contrat de performance qui la lie avec SNCF Gares et Connexions. D'autres financements éventuels de la Région ne pourraient concerner que des abris vélos complémentaires localisés au-delà de 70m depuis la gare. Si une offre complémentaire était étudiée (au-delà des 70m autour de la gare), il pourrait être réfléchi à une offre concernant les usagers ponctuels, sans carte d'abonnement.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Pas de remarque

Avis détaillés de la Région (p.14) : Le plan d'actions C.3. Services vélo et apprentissage

Quatre mesures sont prévues pour développer cette action : « étudier le développement d'équipements et services vélos pouvant évoluer à terme vers une maison du vélo » ; « accompagner le développement du savoir rouler à vélo » ; « étudier la mise en place de services de vélopartage sur le territoire » ; « accompagner le développement d'offres de locations de vélos sur le territoire ».

Parmi les équipements dont l'implantation doit être étudiée, pourraient être ajoutés les bornes pour les vélos à assistance électrique, en combinaison ou non avec les stationnements vélo, dans les centre-bourgs, à proximité des commerces (ou en partenariat avec les commerçants).

Précision de la CA Sud Sainte Baume : L'ajout du déploiement bornes VAE sera réalisée à l'issue de l'enquête publique.

Avis détaillés de la Région (p.14) : Le plan d'actions D.1. Déploiement bornes de recharge pour véhicules électriques

L'action ne comprend qu'une mesure : « poursuivre la réflexion partenariale avec le Territoire d'énergie Var et suivre l'évolution des besoins ».

Dans le cadre du déploiement de bornes de recharge électrique, les bornes pour les vélos à assistance électrique ne doivent pas être négligées. Et les besoins logistiques doivent être intégrés : besoins en spécifications techniques et localisations pour les véhicules utilitaires légers des artisans, commerçants et livreurs. Sur un territoire littoral, la réflexion de l'avitaillement électrique (voire de l'hydrogène) doit être ouverte au transport maritime (navettes passagers, plaisance).

Des subventions Région sont possibles avec le cadre d'intervention Zéro émission route qui finance les Infrastructures de recharge pour véhicules électriques (bornes classique, rapide et vélo).

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Pas de remarque

Avis détaillés de la Région (p.14/15) : Le plan d'actions D.2. Aires de covoiturage

Le plan de mobilité prévoit de « travailler avec le département et les communes sur la densification des aires de covoiturage sur le territoire » et d' « élargir la réflexion sur leur aménagement et leur vocation de manière à créer de vrais parkings-relais ».

Le financement régional est possible via le cadre d'intervention covoiturage (détaillé dans le plan d'action du Plan de mobilité) ou via les contrats « Nos territoires d'abord » (et non par le dispositif Pôles d'échange multimodal comme indiqué). Le soutien aux aires de covoiturage dans leur dimension multimodale est soumis à deux conditions :

- 1) La localisation de l'aire sur ou à proximité immédiate d'une ligne ou d'un arrêt de transport en commun du réseau ZOU ! afin de favoriser l'intermodalité avec les services routiers régionaux
- 2) L'intégration de tout ou partie des équipements suivants conférant à ces aires une dimension multimodale (stationnement couvert et sécurisé pour vélos ; panneaux d'information multimodale ; bornes de recharge électrique (pour véhicule léger et/ou vélo) ; cheminement piéton sécurisé jusqu'à l'arrêt de transport en commun...).

Par ailleurs, la loi Climat et résilience et la loi Accélération des énergies renouvelables imposent pour les parkings (et donc les aires de covoiturage) de plus de 500 m² une surface de 50% de sols perméables permettant l'infiltration des eaux ainsi que la présence d'ombrières photovoltaïques.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : La correction sur le financement régional sera apportée à l'issue de l'enquête publique.

Avis détaillés de la Région (p.15) : Le plan d'actions D.3. Lignes de covoiturage en direction des deux métropoles

Le plan de mobilité prévoit de « lancer, en partenariat avec la Région et les territoires voisins, une étude d'opportunité avec un opérateur de covoiturage » ; puis d' « expérimenter la solution envisagée selon les résultats de l'étude d'opportunité réalisée ».

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'ensemble des gestionnaires de voirie doivent être associés à cette étude qui doit aussi prendre en compte les questions de potentiel, de faisabilité et de chiffrage du service de ligne de covoiturage.

La Région peut être amenée à assurer le pilotage et la maîtrise d'ouvrage d'une ligne de covoiturage d'intérêt régional, uniquement si le périmètre du service couvre plusieurs intercommunalités. Une convention de partenariat doit obligatoirement être établie en amont du montage opérationnel du service avec l'ensemble des partenaires du projet (autorités organisatrices de la mobilité et gestionnaires de voirie) afin de fixer les conditions de financement et de portage du service de ligne de covoiturage. La clé de répartition financière des coûts d'exploitation et d'investissement de la ligne de covoiturage doit être détaillée dans la convention de partenariat ainsi que les rôles et prérogatives de chacun des partenaires.

Une expérimentation est déjà en cours, sur un projet de ligne traversant plusieurs intercommunalités dont l'une pour laquelle la Région est AOM de substitution ; la Région tiendra compte de cette première expérimentation pour développer éventuellement d'autres lignes par la suite.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Pas de remarque

Avis détaillés de la Région (p.15) : Le plan d'actions D.4. Développer l'autopartage

Cette action ne comporte qu'une mesure (et non deux comme indiqué en p.77) : une étude pour « identifier des secteurs les plus pertinents (au niveau des gares, des principales centralités et dans les secteurs peu denses du territoire) ».

L'objectif étant de décarboner la mobilité, les achats de véhicules pour l'autopartage devront être orientés sur des véhicules électriques légers. Comme pour le Transport à la demande, s'il est intéressant que le service d'auto-partage soit tout public, il pourrait également être proposé en complément des accès au service (mise à disposition, tarification) spécifiques pour les personnes vulnérables (mobilité solidaire).

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Correction de la page 77 / pas de remarque

Avis détaillés de la Région (p.15) : Le plan d'actions E.1. Politique de stationnement

Trois mesures sont planifiées : « engager une réflexion sur la politique de stationnement (offre et tarification dans les centralités et en périphérie immédiate, pour favoriser les transports collectifs et les modes actifs) » ; « intégrer dans la réflexion l'enjeu du stationnement au plus près des domiciles pour les publics les plus fragiles » ; « étudier la possibilité de mutualiser des zones de stationnement en densifiant les usages et ainsi optimiser l'espace réservé au stationnement ».

La politique de stationnement n'intègre pas les questions de logistique, avec les livraisons en poids-lourds, véhicules utilitaires légers, vélos-cargos ; alors même que le seul élément du diagnostic portant sur le transport de marchandises concerne les règles de circulation-livraison et le besoin d'harmonisation. Quelles mesures seront prises en faveur de cette harmonisation-homogénéisation des règles ? Pourquoi ne pas intégrer également dans la réflexion une mutualisation de l'offre de stationnement pour différents usages dont logistique selon l'horaire et le quartier par exemple ?

La loi Climat et résilience et la loi Accélération des énergies renouvelables imposent pour les parkings de plus de 500 m² une surface de 50% de sols perméables permettant l'infiltration des eaux ainsi que la présence d'ombrières photovoltaïques.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Décision qui n'a pas été identifié comme prioritaire dans les actions à mettre en place pour ce premier PDM.

Avis détaillés de la Région (p.16) : Le plan d'actions E.2. Améliorer le transport de marchandises

Une seule et unique action est programmée sur l'amélioration du transport de marchandises en ville ; avec une mesure principale : « encourager les hubs logistiques du dernier kilomètre dans les centralités, notamment sur les communes littorales ».

Or le transport de marchandises ne devrait pas se limiter à la question des hubs logistiques, même si ceux-ci doivent permettre théoriquement de rationaliser les livraisons et sont également un levier pour recourir à des modes décarbonés de livraison (à ce titre il faut un diagnostic permettant d'objectiver les besoins, identifier les solutions adéquates, dont hubs le cas échéant, et les adapter aux spécificités locales).

Ces hubs doivent pouvoir s'adosser à une réglementation des livraisons venant en conforter les objectifs et en faciliter la mise en œuvre et le fonctionnement (cf. arrêtés de stationnement /aires de livraison). A ce titre, rappelons l'enjeu d'harmonisation de ces réglementations à l'échelle communautaire. Une première étape de cette démarche de simplification-homogénéisation est la numérisation des arrêtés de circulation et stationnement relatif au transport de marchandises. Elle permet également de faciliter l'émergence de solutions de meilleure gestion et contrôle de flux (principe d'open data). Un outil national DiaLog (dialog.beta.gouv.fr) permet de réaliser cette numérisation sur la base d'un schéma de données normées.

L'opportunité d'installer un hub logistique est à étudier finement avant de conclure nécessairement à leur multiplication (quels marchés - clients et flux, quelles localisations y compris pour répondre aux besoins de plusieurs collectivités voisines et fonction des entrepôts de groupage-dégroupage des opérateurs en place, quels services associés le cas échéant...). Une étude fine d'opportunité et de faisabilité est donc à réaliser avant de conclure sur LA solution (qui sera certainement un mix de solutions : par exemple, éventuel espace logistique urbain + consignes + points relais + véhicules décarbonés dont cyclo-logistique voire navette côtière + politique de stationnement/ aires de livraison + règlementation des livraisons / zones à trafic régulé...).

Puisqu'une telle analyse-étude n'a pas été faite à la phase du diagnostic du Plan de mobilité, la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume pourrait vouloir rejoindre le programme Interlud + (ce qui lui permettrait d'être accompagnée dans les phases de diagnostic, identification et mise en œuvre de solutions, évaluation avec identification des indicateurs de suivi).

L'indicateur de suivi « nombre de hubs logistique » ne semble pas le plus pertinent.

La mesure « adapter les modalités de livraison en ville pour répondre aux enjeux des livraisons en appui aux publics fragiles », telle qu'elle est présentée, semble être une mesure sociale plus qu'une mesure logistique ; le service de livraison envisagé n'est pas décrit.

La réflexion pourrait être prolongée avec une mesure spécifique sur le e-commerce et la sensibilisation à la sobriété des modalités de consommation-livraison.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Effectivement un état de l'art actuel sur la thématique n'était pas disponible et ne permettait pas d'objectiver/ de s'engager dans une action de ce type. La CASSB partage l'intérêt d'une intégration dans le programme Interlud+ et de revoir l'indicateur sur le nombre de hubs logistiques.

Avis détaillés de la Région (p.16) : Le plan d'actions E.3. Points durs et zones de bruit

Il s'agit de « continuer la réflexion sur les aménagements à mener au regard du point dur du Beausset, en intégrant les modes actifs dans la conception des voiries » et d' « engager une réflexion sur les points noirs en matière de bruit lié au trafic automobile, notamment le long de l'autoroute A50 ».

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur participe à l'étude pilotée par la Chambre de commerce et d'industrie du Var pour l'amélioration des accès au parc d'activité du plateau de Signes. Elle sera donc attentive aux solutions proposées.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Pas de remarque

Avis détaillés de la Région (p.16/17) : Le plan d'actions F.1. Offre pour des publics « captifs »

Une seule action est indiquée sur l'axe Mobilité inclusive : « Engager une réflexion interne sur l'opportunité de mise en place d'un service de Transport d'utilité sociale sur le territoire ».

Il conviendrait de voir également s'il est possible d'avoir des accès particuliers aux services de Transport à la demande et d'autopartage pour ces publics. Il pourrait être envisagé également du conseil en mobilité, en particulier pour les demandeurs d'emploi.

Partenariat : la Région et le Département dans le cadre de la préparation du futur Plan d'action pour la mobilité solidaire. A noter qu'en sus des Autorités organisatrices de la mobilité, les textes prévoient que soient associés les organismes concourant au service public de l'emploi et les organismes publics et privés intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Correction ajout possibilité d'intégrer une approche plus large sur la mobilité inclusive (autopartage notamment).

Avis détaillés de la Région (p.17) : Le plan d'actions G.1. Stratégie de communication

L'action comporte deux mesures : « créer une page dédiée sur le site internet de la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume recensant les différentes solutions de mobilité alternatives, et la décliner sur d'autres supports médias tant numériques ou papier et mettre à jour et alimenter la page avec des actualités à l'échelle locale ou nationale » et l' « organisation d'un à deux évènements annuels autour de la mobilité : Mai à vélo, Semaine européenne de la mobilité, Semaine du développement durable... »

La lisibilité de l'offre est indispensable et doit concerner l'intégralité des solutions de mobilité. L'organisation d'évènements doit également servir à améliorer cette visibilité des offres alternatives à la voiture individuelle. Ces évènements pourraient servir les autres actions du plan de mobilité : enquête pour le Transport à la demande, promotion de la marche à pied en milieu urbain mais aussi entre les centralités, essais de vélo à assistance électrique, challenge mobilité en partenariat avec les entreprises de la Zone d'activités du plateau de Signes, inauguration du tronçon de la V65...

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Pas de remarque

Avis détaillés de la Région (p.17) : Le plan d'actions G.2. Collectivité exemplaire

Cette action ne comporte qu'une seule mesure : « travailler sur la transition des flottes de véhicules de service ».

C'est une première mesure, importante. Mais si la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume n'a pas déjà de Plan de mobilité-employeur, elle pourrait envisager de réaliser ce Plan de mobilité-employeur, avec un ensemble d'actions complémentaires concernant la flotte de la collectivité mais aussi la mobilité des agents de la communauté d'agglomération et des communes membres. Il s'agit d'être crédible vis-à-vis des citoyens comme indiqué dans le document, mais aussi des entreprises concernées par l'action G.3 suivante.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : La réalisation du Plan de Mobilité Employeur de la CASSB n'a pas été retenue à ce stade mais l'engagement dans la mesure liée à la flotte pourra l'amener par la suite à conduire ce type de réflexion.

Avis détaillés de la Région (p.17) : Le plan d'actions G.3. Accompagner les entreprises sur le sujet de la mobilité

Cette action ne comporte qu'une mesure : « travailler spécifiquement avec les gestionnaires de la Zone d'activités de Signes sur le développement de solutions de mobilité innovantes / expérimentales en créant un groupe de travail pour réfléchir à des solutions de mobilité à déployer sur la Zone d'activités de Signes ».

La Zone d'activités de Signes est un gros générateur de flux automobile et représente un fort potentiel de report modal. C'est effectivement la zone sur laquelle il faut travailler en priorité.

Les échanges ne devraient pas concerner uniquement la co-construction d'un itinéraire de desserte en transport collectif comme indiqué dans la fiche action, mais de réfléchir plus largement à toutes les actions à mettre en place (incitation au vélo, covoiturage, motorisations décarbonées, semaine de 4 jours...).

Il conviendrait de faire le point sur les plans de mobilité employeurs déjà existants sur la zone (plans obligatoires pour les entreprises de 50 salariés et plus sur un même site, avec obligation de transmission à l'Autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente) ; et d'inciter à l'élaboration d'un Plan de mobilité inter-employeurs pour plus d'efficacité et de solutions (« Les entreprises situées sur un même site peuvent établir un plan de mobilité employeur commun, qui vise

les mêmes objectifs que le Plan de mobilité-employeur et qui est soumis à la même obligation de transmission à l'autorité organisatrice de la mobilité territorialement compétente » - Article L1214-8- 2 du Code des transports).

La Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume perçoit-elle du versement mobilité ?

Précision de la CA Sud Sainte Baume : La CASSB a souhaité se diriger prioritairement sur des actions concrètes à co construire et mettre en place rapidement sous forme d'expérimentation avant d'engager une réflexion plus large de type PDMc qui sera probablement à mener dans les années à venir. La CASSB perçoit le versement mobilité (VM).

Avis détaillés de la Région (p.17/18) : Le plan d'actions G.4. Intégration tarifaire et billettique

L'action ne comprend qu'une mesure : « travailler avec la région et les territoires limitrophes sur une cohérence tarifaire et billettique des titres de transports ».

Cette action pourrait être réalisée après la concrétisation de la mesure de l'action A.1. relative à l'unification du réseau de transports collectifs à l'échelle de la Communauté d'agglomération.

La Région met à disposition un widget permettant à toutes les Autorités organisatrices de la mobilité d'intégrer le calculateur d'itinéraire multimodal à l'échelle régionale. Cette opportunité existera toujours avec le futur Système d'information et de billettique régionale.

Sur son site web, la Région souhaite à l'avenir ouvrir la vente de ses titres mais également d'y vendre les titres de tiers. Il s'agit donc de travailler avec la Région au développement de la vente croisée sur Yes sites web de chacune des Autorités organisatrices de la mobilité.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Pas de remarque

Avis détaillés de la Région (p.18) : Le plan d'actions G.5. Renfort ingénierie Communauté d'agglomération Sud-Sainte Baume

L'action consiste à « recruter un(e) chargé(e) de mission mobilité ».

La fiche de poste énoncée est déjà dense... mais ne mentionne pas la partie animation de l'action G.1. Peut-être que la Communauté d'agglomération pourrait également étudier d'autres possibilités pour du conseil en mobilité notamment solidaire.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Pas de remarque. Ajout de l'animation dans la fiche de poste. La notion de mobilité solidaire est intrinsèquement intégrée dans le conseil en mobilité.

Avis détaillés de la Région (p.18) : Le plan d'actions G.6. Conforter le lien urbanisme-mobilité

L'action vise à « travailler sur une densification plus importante de l'habitat près des solutions alternatives performantes : offre en transport en commun, itinéraires cyclables... et plus globalement proche des services et équipements dans un objectif de réduction du besoin de déplacement » et à « intégrer systématiquement les mobilités dans les Orientations d'aménagement et de programmation des Plans locaux d'urbanisme intercommunaux ».

Cela entre dans la stratégie régionale et l'objectif 35 du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires qui vise à « conforter les centralités en privilégiant le renouvellement urbain et la cohérence urbanisme-transport ».

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Pas de remarque.

Avis détaillés de la Région (p.18) : Objectifs chiffrés : report modal

Les objectifs de parts modales en 2034 par rapport à 2022 sont ambitieux en termes de réduction de la part modale de la voiture (de 20 à 25%, soit une diminution supérieure aux 15% demandés par le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), bien moins ambitieux pour les autres modes de transport.

Le volet annexe du Plan de mobilité comporte une analyse intéressante des effets du Plan de mobilité sur l'évolution des Emissions et des consommations d'énergie (pp.55-60). La traduction des objectifs du Plan de mobilité en objectifs de parts modales trajets montre néanmoins une part modale vélo en 2030 estimée entre 6 et 7,5% qui reste très inférieure à l'objectif régional et national de 12,5%, ainsi qu'une part modale voiture qui baisse d'environ 10% seulement en 2030 par rapport à 2022 (en contradiction avec l'objectif affiché de 20-25% dans la synthèse du plan d'action du Plan de mobilité).

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Les parts modales indiquées dans le tableau sont bien celles à 10 ans (2034), il s'agit d'une erreur qui sera corrigée à l'issue de l'enquête publique. Pour l'évaluation environnementale en revanche, c'est une projection à 2030 qui a été réalisée car les données d'évolutions du parc des voitures particulières au regard des critères n'est disponible qu'en 2030.

Avis détaillés de la Région (p.18/19) : Articulation du Plan de mobilité avec le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

En annexe du Plan de mobilité figure un tableau montrant la compatibilité du Plan de mobilité avec les règles du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et la prise en compte des objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires par le Plan de mobilité.

Il y manque certains objectifs et règles, en particulier l'objectif 3 « améliorer la performance logistique jusqu'au dernier kilomètre en favorisant le report modal.

En ce qui concerne l'articulation avec les objectifs 41, 42 et 43 présentée sous le titre « amélioration du réseau régional de transports collectifs », il n'est pas indiqué comment la Communauté d'agglomération contribuera et quelles actions complémentaires elle mettra en place pour contribuer aux Services Express Régionaux Métropolitains et Contrat opérationnel de mobilité où elle est partie prenante.

Enfin, il est bien indiqué dans ce tableau que le Plan de mobilité « prévoit spécifiquement de poursuivre et terminer l'aménagement de cette véloroute [la V65] dans le territoire », avec un itinéraire « connecté au maillage local », conformément à la règle du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires LD1-OBJ22A Contribuer à la mise en œuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes et connecter les itinéraires à un maillage local. La conformité à cette règle implique, comme indiqué plus haut, que le Plan de mobilité et le Schéma directeur cyclable prennent en compte le tracé prévu au Schéma régional des véloroutes et voies vertes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Précision de la CA Sud Sainte Baume : Faites-vous référence à la compatibilité du SCOT décrite en fin de document diagnostic (à partir de la page 141 ?). Précision à apporter sur la référence mentionnée.