



Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur l'élaboration du plan de mobilité de la communauté
d'agglomération Sud Sainte Baume (83)

N° MRAe
000317/A PP

PRÉAMBULE

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) PACA s'est réunie le 13/03/2025, à Marseille. L'ordre du jour comportait notamment l'avis sur l'élaboration du plan de mobilité de la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume (83).

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté par Philippe Guillard, Jean-François Desbouis, Jacques Legaignoux, Sylvie Bassuel, Marc Challéat, Jacques Daligaux et Johnny Douvinet, membres de la MRAe.

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume pour avis de la MRAe sur l'élaboration du plan de mobilité de la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume (83). Le dossier est composé des pièces suivantes :

- diagnostic ;
- plan d'actions ;
- rapport environnemental.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R122-21 du Code de l'environnement (CE) relatif à l'autorité environnementale et à l'article L122-7 CE, il en a été accusé réception en date du 13 décembre 2025. Conformément à l'article R122-21 CE, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

En application de ce même article, la DREAL PACA a consulté :

- par courriel du 16 décembre 2025 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 14 janvier 2025 ;
- par courriel du 16 décembre 2025 le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, qui n'a pas transmis de contribution dans le délai réglementaire.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Le présent avis est publié sur le [portail internet de l'évaluation environnementale](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. Il ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

L'article R123-8-I-c) CE fait obligation à la personne responsable de mettre à disposition du public une réponse écrite à l'avis de la MRAe. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe (ae-avispp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr) serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

SYNTHÈSE

Le territoire de la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume (CASSB) comptait une population de 64 093 habitants en 2021 (recensement INSEE) sur une superficie de 35 560 ha. Situé entre les agglomérations de Toulon et Marseille, il est caractérisé par des flux domicile-travail importants entre les deux métropoles et par une utilisation prépondérante de la voiture individuelle pour l'ensemble des déplacements, qu'ils soient externes, entre communes de la CASSB (95 %) ou au sein d'une même commune (74 %). La zone d'activités de Signes présente un enjeu particulier, car elle concentre de nombreux emplois tout en étant éloignée des principaux centres urbains.

Les ambitions de la collectivité sont difficiles à appréhender en l'absence de document stratégique. La MRAe recommande de réorganiser le dossier en identifiant une partie stratégique découlant des enjeux issus du diagnostic et de justifier ainsi le contenu du plan d'action.

Le projet de plan de mobilité de la CASSB articule son plan d'actions autour de six objectifs : le développement de l'offre de transports en commun interne, le développement des dessertes en transports en commun avec l'extérieur, le développement des modes actifs, la limitation de l'usage ou de l'impact de l'usage de la voiture, la politique de stationnement, le transport de marchandises, la mobilité inclusive et le management de la mobilité.

La MRAe recommande de préciser le dispositif de gouvernance et de suivi opérationnel de la mise en œuvre du plan de mobilité en s'appuyant sur des indicateurs pertinents, en précisant les valeurs initiales et les valeurs cibles, et en détaillant les modalités de mise en œuvre de ce suivi à l'horizon 2034.

L'évaluation environnementale du plan de mobilité reste théorique et non quantifiée, notamment sur les volets qualité de l'air, bruit et biodiversité.

La MRAe recommande également de renforcer l'opérationnalité du plan d'actions sur le volet de la cohérence entre urbanisme et transport, en édictant des principes opposables aux PLU, afin de traduire les ambitions du plan de mobilité.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| PRÉAMBULE | 2 |
| SYNTHÈSE | 3 |
| AVIS | 5 |
| 1. Objectif du plan de mobilité et contexte juridique du projet au regard de l'évaluation environnementale | 5 |
| 2. Présentation du contexte territorial et du projet de PDM | 5 |
| 2.1. Contexte territorial..... | 5 |
| 2.2. La stratégie du PDM..... | 7 |
| 2.3. Le plan d'actions du PDM..... | 8 |
| 3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe | 9 |
| 4. Analyse de la qualité des informations présentées et de la démarche d'évaluation environnementale | 9 |
| 4.1. Forme générale des documents du PDM et résumé non technique..... | 9 |
| 4.2. Qualité du diagnostic..... | 9 |
| 4.3. Analyse de la stratégie, du plan d'actions et de leur articulation..... | 10 |
| 4.4. Le dispositif de gouvernance, de suivi opérationnel du PDM et les indicateurs associés.... | 11 |
| 4.5. Articulation avec les documents de rang supérieur..... | 11 |
| 4.6. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale..... | 12 |
| 5. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PDM | 13 |
| 5.1. Les déplacements..... | 13 |
| 5.1.1. <i>Trafic routier</i> | 13 |
| 5.1.2. <i>Modes actifs</i> | 13 |
| 5.2. Cohérence urbanisme-transport..... | 14 |
| 5.3. Pollution de l'air..... | 14 |
| 5.4. Bruit..... | 15 |
| 5.5. Lutte contre le changement climatique : diminution des émissions de gaz à effet de serre. | 15 |
| 5.6. Biodiversité (dont sites Natura 2000)..... | 15 |

AVIS

1. Objectif du plan de mobilité et contexte juridique du projet au regard de l'évaluation environnementale

Le plan de mobilité (PDM) est un document régi par les dispositions des articles L1214-1 à L1214-38 du code des transports. Il vise notamment à assurer :

- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès et la protection de l'environnement et de la santé ;
- l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses et des quartiers prioritaires de la politique de la ville, ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;
- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- la diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;
- l'organisation du stationnement ;
- l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. Il fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du 36° du I de l'article R 122-17 du code de l'environnement.

Le plan de mobilité (PDM) succède au plan de déplacements urbains (PDU) depuis la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (article 16).

2. Présentation du contexte territorial et du projet de PDM

2.1. Contexte territorial

La communauté d'agglomération Sud Sainte Baume (CASSB) regroupe les communes de Bandol, Le Beausset, La Cadière d'Azur, Le Castellet, Evenos, Riboux, Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer et Signes. Elle comptait en 2021 une population de 64 093 habitants sur une superficie de 35 560 ha (recensement INSEE), soit une densité moyenne de 180 habitants au km². Elle est couverte par le SCoT¹ Provence Méditerranée² qui regroupe quatre EPCI³ autour de la métropole toulonnaise.

¹ Schéma de cohérence territorial.

² Cf. [avis de la MRAe du 13 mars 2019](#) sur le SCoT Provence Méditerranée révisé

³ Établissement public de coopération intercommunale : les quatre EPCI concernés sont : la métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM), la communauté de communes Vallée du Gapeau (CCVDG), la communauté de communes Sud Sainte-Baume (CASSB), et la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures (CCMPM)

Traversé par l'autoroute A50, le territoire est situé entre deux grandes métropoles, celle de Marseille à l'ouest et celle de Toulon à l'est. Il présente une densité de population plus faible au nord (moins de 100 hab/km²) sur les communes du Castellet, d'Evenos, de Riboux et de Signes, plus élevée au sud (plus de 500 hab/km²) sur les trois communes littorales (Bandol, Saint-Cyr-sur-Mer et Sanary-sur-Mer), Le Beausset constitue le quatrième pôle urbain.

La CASSB est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur son territoire. Celui-ci intersectant une agglomération de plus de 100 000 habitants⁴ (l'agglomération de Toulon⁵), la réalisation du PDM est obligatoire.

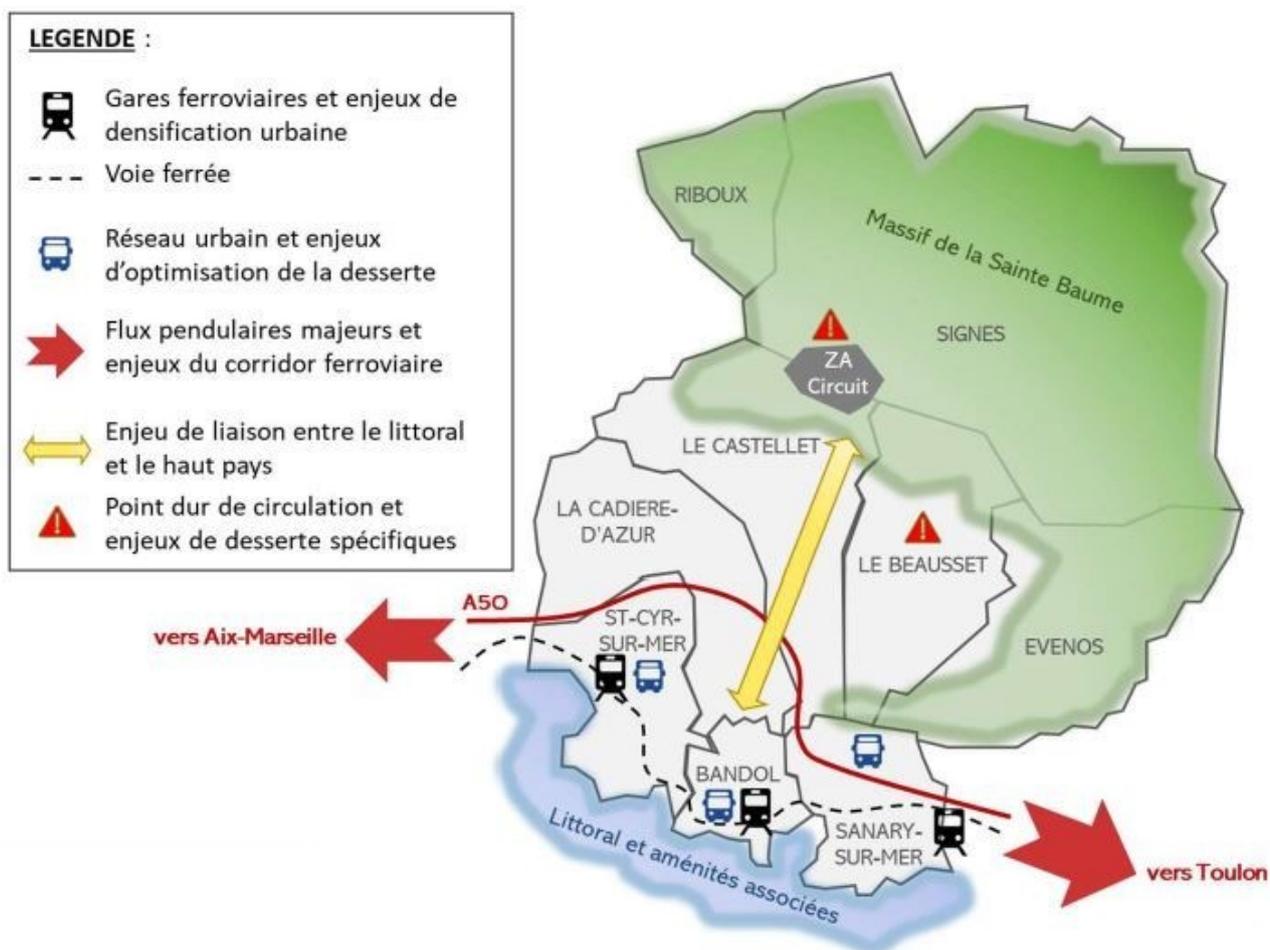


Figure 1: présentation du territoire de la CASSB. Source : rapport de diagnostic du plan de mobilité.

L'activité économique est concentrée d'une part sur le littoral et Le Beausset et d'autre part sur le plateau de Signes au nord, déconnecté des pôles urbains, ce qui induit une problématique spécifique pour les déplacements.

L'emploi est déficitaire sur le territoire, entraînant des déplacements domicile-travail vers l'extérieur, en particulier en direction des deux métropoles voisines : seuls 38 % des flux domicile-travail sont internes à la CASSB, alors que 62 % sont des flux externes (« entrants » ou « sortants »)⁶ dont la majorité (41 % de l'ensemble des flux domicile travail) sont sortants.

⁴ Au sens de l'arrêté du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants

⁵ Seules les communes de Riboux et Signes ne font pas partie de l'agglomération de Toulon

L'utilisation de la voiture individuelle reste largement majoritaire pour les déplacements domicile-travail, que ce soit pour des déplacements externes (90 %, entrants ou sortants), entre communes différentes de la CASSB (95 %) ou au sein d'une même commune (74 %).

Le caractère touristique du territoire lui confère des problématiques de mobilité spécifiques, en saison estivale. Le diagnostic identifie un enjeu à « *faciliter l'accès au littoral depuis les communes du centre, tout particulièrement pendant la saison touristique d'été* ».

L'offre de transports en commun s'articule autour des transports urbains de la CASSB, limités aux trois communes littorales, du réseau régional interurbain Zou et de l'axe ferroviaire Marseille-Toulon qui dessert les trois communes littorales.

Le territoire est concerné par le projet de réseau express régional (RER) toulonnais qui s'inscrit dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence-Côte-d'Azur (LNPCA).

2.2. La stratégie du PDM

Le CASSB a engagé l'élaboration de son plan de mobilité pour répondre aux enjeux locaux suivants :

- faciliter les déplacements et promouvoir la mobilité durable entre les communes de la CASSB ;
- permettre l'accès aux réseaux de transports en commun des deux métropoles et de la Région ;
- rendre possible l'usage du vélo ;
- faciliter les liaisons entre le haut-pays et le littoral ;
- améliorer la traversée du Beausset ;
- améliorer les mobilités estivales vers les villages touristiques de l'arrière-pays (Vieux Evenos, Le Castellet, La Cadière, Signes) et vers Riboux.

Cette démarche a été conduite en concertation : une enquête en ligne et un atelier de concertation avec « *des représentants de la société civile* » ont été réalisés.

Le diagnostic se conclut par l'identification des principaux enjeux de mobilité du territoire sous forme de cartographie (cf. figure 2), mais le dossier ne comprend pas de partie réservée à la présentation de la stratégie du plan.

⁶ Entrants : déplacements des personnes travaillant sur le territoire mais n'y résidant pas. Sortants : déplacements effectués par des résidents du territoire travaillant à l'extérieur.

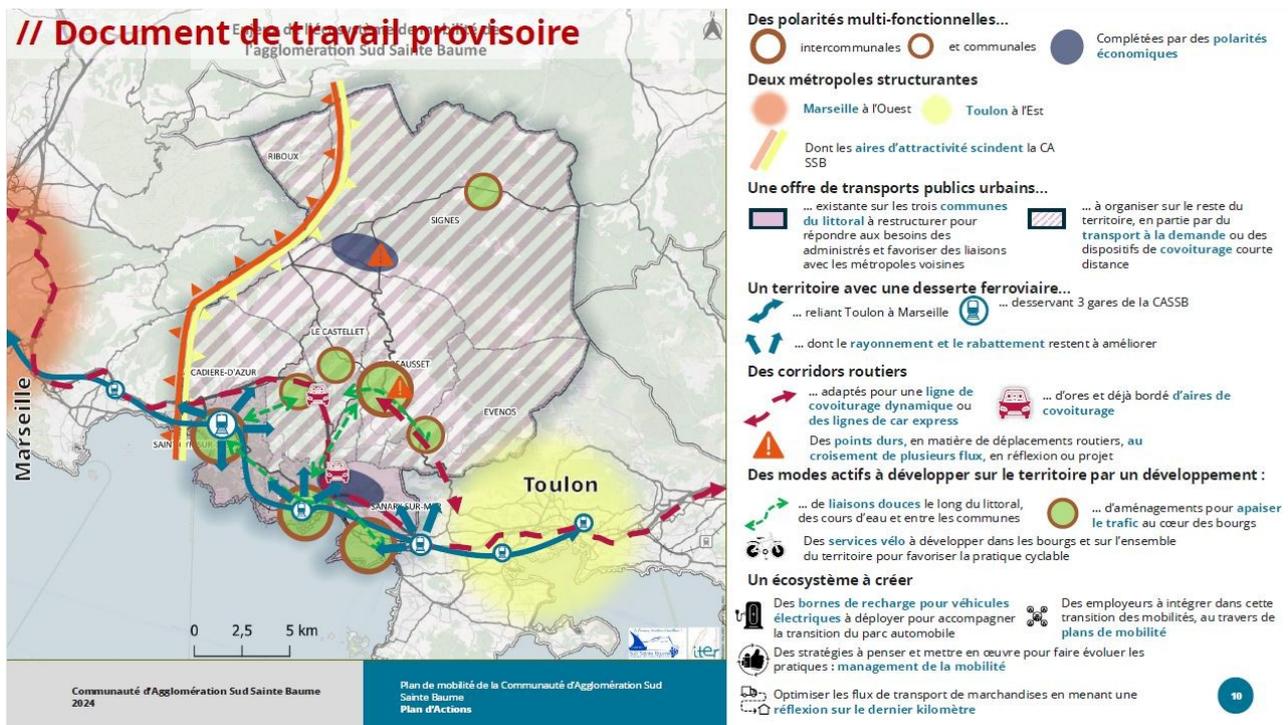


Figure 2: "Enjeux de l'écosystème de mobilité de l'agglomération Sud Sainte Baume". Source : dossier.

Des objectifs de parts modales à horizon 2034 sont listés en « *synthèse générale* » du plan d'actions. Il est envisagé :

- une réduction de la part modale de la voiture comprise entre 20 et 25 % (64 % en 2022) ;
- une augmentation de la part modale de la marche à pied comprise entre 10 et 15 % (28 % en 2022) ;
- une augmentation de 2 à 2,5 fois de la part modale des transports collectifs (3 % en 2022) et du vélo (2,6 % en 2022).

La MRAe note que les objectifs de part modale à horizon 2034 pour les transports en commun (entre 6 et 7,5 %) et pour le vélo (entre 5,2 et 6,5 %) ne s'inscrivent pas dans les objectifs du SRADDET PACA, qui prévoit respectivement 15 % pour les transports en commun et 12,5 % pour le vélo à horizon 2030.

2.3. Le plan d'actions du PDM

Le plan d'actions comporte 21 actions déclinées en 43 mesures :

- deux actions en faveur du développement de l'offre de transports en commun interne (développement du réseau géré par la CASSB, compléter l'offre par des dessertes spécifiques)
- deux actions en faveur des dessertes en transports en commun en lien avec l'extérieur (implication dans les projets structurants de la Région, renforcement des dessertes avec les métropoles voisines) ;
- trois actions relatives aux modes actifs (maillage cyclable et piéton, stationnement et services vélo) ;
- quatre actions visant à limiter l'usage ou l'impact de l'usage de la voiture (déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques, aires de covoiturage, lignes de covoiturage, autopartage) ;

- trois actions concernent la politique de stationnement et le transport de marchandises ;
- une action en faveur de la mobilité inclusive (réflexion sur la mise en place d'un service de transport d'utilité sociale (TUS)⁷ sur les communes les plus rurales du territoire) ;
- six actions de « *management de la mobilité* » (communication, collectivité exemplaire, accompagnement des entreprises, intégration tarifaire et billettique, renfort en ingénierie de la CASSB, lien urbanisme-mobilité).

Les actions ne sont pas toutes évaluées en termes de moyens humains et financiers. Le dossier ne comprend pas d'évaluation financière globale de la mise en œuvre du PDM.

Pour la bonne information du public, la MRAe invite à compléter le dossier en indiquant les moyens, humains et financiers, dédiés à la mise en œuvre des actions.

3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du plan, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la cohérence urbanisme-transport ;
- la réduction des nuisances liées aux déplacements (pollution de l'air, bruit) ;
- la lutte contre le changement climatique et la diminution des émissions de gaz à effet de serre ;
- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques.

4. Analyse de la qualité des informations présentées et de la démarche d'évaluation environnementale

4.1. Forme générale des documents du PDM et résumé non technique

Le rapport environnemental ne contient pas de sommaire général, ce qui complique sa lecture et sa compréhension. L'état initial de l'environnement fait l'objet d'un document séparé et numéroté sans cohérence avec le reste du rapport environnemental.

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.

4.2. Qualité du diagnostic

Le diagnostic s'appuie notamment sur l'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) réalisée en 2022 sur 44 communes autour de la métropole toulonnaise, dont le territoire de la CASSB.

La présentation sous forme de diaporama n'explique pas l'ensemble des éléments du diagnostic. Si cette forme a l'avantage de la clarté et est adaptée à une présentation orale, le document écrit mériterait d'être plus exhaustif pour permettre la compréhension de toutes les parties du diagnostic. Par exemple, certaines illustrations ne comportent pas de légende, ou sont d'une interprétation complexe (p.65 par exemple, la synthèse de la comparaison des temps de parcours selon les modes pour l'accès aux métropoles voisines est peu compréhensible sans commentaire complet).

⁷ Le transport d'utilité sociale est un service de transport organisé exclusivement par des associations. Il est mis en place à l'attention de personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de ses revenus ou de sa localisation géographique (critères précisés par l'article R.3133-1 à 5 du code des transports)

La MRAe recommande de rendre le diagnostic plus didactique en développant la description et l'analyse des données présentées.

Le diagnostic permet d'appréhender les caractéristiques démographiques et économiques du territoire, les pratiques de mobilité actuelles, les offres existantes et certains projets à venir.

Cependant, il mériterait d'être complété par :

- un état des lieux de l'offre et des problématiques de stationnement ;
- des données de fréquentation des services de transport collectifs sur le territoire, des pôles d'échanges ou des aires de covoiturage ;
- un état des lieux des démarches locales de management de la mobilité (plans de mobilité employeurs notamment) ;
- une analyse des projets portés par les documents d'urbanisme (SCoT, PLU⁸) susceptibles d'avoir une incidence sur les déplacements.

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.

4.3. Analyse de la stratégie, du plan d'actions et de leur articulation

L'absence de document stratégique rend les objectifs de la collectivité en matière de mobilités difficiles à appréhender ; des éléments stratégiques, à commencer par les enjeux, sont dispersés au sein des différents documents, principalement diagnostic et plan d'actions :

- des « enjeux de mobilité à échelle locale » sont identifiés dès la partie introductive du diagnostic (cf. figure 1 supra) ;
- d'autres enjeux appelés « enjeux de l'écosystème mobilité de l'agglomération Sud Sainte Baume » sont indiqués dans la partie « enjeux du diagnostic » (Cf. figure 2 supra) ;
- le plan d'actions comprend une première partie « rappel des enjeux » qui contient une page d'« enjeux pour le territoire » (p9) divisée en cinq items (quotidien, sécurité, environnement, partenariat, tourisme) qui n'apparaissent nulle part ailleurs dans le dossier.

Enfin, ce n'est qu'en fin du document « plan d'actions », dans une partie synthèse, que sont énoncés les objectifs chiffrés de réduction ou d'augmentation de parts modales, sur la base de données issues de l'EMC² de 2022 qui ne sont pas toutes énoncées dans le diagnostic.

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.

La manière dont ont été définis les objectifs chiffrés de réduction ou d'augmentation des parts modales n'est pas explicitée. Il est seulement indiqué : « Sur la base de l'Enquête Mobilité Certifiées Cérema (EMC²) de 2022, il a été évalué des objectifs de parts modales liés aux impacts liés à la mise en œuvre à 2034 ». Cette phrase semble sous-entendre que les objectifs ont été fixés en fonction des résultats attendus de la mise en œuvre du plan d'actions. Pourtant, aucune estimation de la part des différentes mesures du plan dans l'atteinte des objectifs n'est présentée dans le dossier. D'autre part la fixation des objectifs devrait logiquement précéder la définition des actions, sur la base des enjeux et des opportunités analysées dans le diagnostic.

⁸ Plan local d'urbanisme

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.

4.4. Le dispositif de gouvernance, de suivi opérationnel du PDM et les indicateurs associés

Selon le plan d'actions, les indicateurs de suivi « à mettre en œuvre dans le cadre du PDM » sont :

- les « nouvelles parts modales et écarts entre les objectifs initialement fixés et ceux réajustés » ;
- l' « analyse des impacts du PDM [sur les] volets : GES⁹, bruit, qualité de l'air ».

Aucune précision supplémentaire n'est donnée que ce soit sur la nature des indicateurs du second alinéa, les valeurs initiales et les valeurs cibles, la fréquence et les modalités de suivi. Une des actions (action G5 : « Renfort ingénierie CASSB ») prévoit le recrutement d'un(e) chargé(e) de mission mobilité avec pour objectif notamment de « mettre en œuvre et assurer le suivi des actions identifiées dans le plan de Mobilité et d'évaluer les actions réalisées ». Si cette action concourt effectivement à la bonne mise en œuvre du PDM et à son évaluation, la fiche correspondante ne décrit pas le dispositif de gouvernance et de suivi opérationnel du PDM. La nécessité de constituer un comité de suivi et de pilotage du plan n'est d'ailleurs pas évoquée.

Le rapport d'évaluation environnementale prévoit un dispositif de suivi complémentaire : il s'agit du suivi des effets du plan sur l'environnement prévu par le code de l'environnement. S'il ne s'agit pas à proprement parler du suivi de la mise en œuvre du PDM, certains indicateurs y sont assimilables lorsqu'ils concernent des thématiques visées par le PDM, comme la qualité de l'air, le bruit, les émissions de gaz à effet de serre. Les indicateurs présentés sont accompagnés d'une valeur initiale et d'une fréquence de suivi mais pas d'une valeur cible. Concernant le bruit et les émissions de polluants et de GES, les indicateurs choisis restent très généraux (suivi des données AtmoSud à l'échelle du territoire) ou partiels (surfaces couvertes par le classement des voies bruyantes au vu des arrêtés de classement, nombre de points noirs du bruit au vu des « données disponibles dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement »). Le lien entre l'évolution de tels indicateurs et les actions du PDM sera de fait difficile à réaliser. La mise en œuvre de ce suivi (moyens, gouvernance, communication et suites à donner en fonction des résultats observés) n'est pas précisée.

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.

4.5. Articulation avec les documents de rang supérieur

Le projet de PDM doit être compatible avec les orientations du SCoT Provence Méditerranée et avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère (PPA) du département du Var. Il doit prendre en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et être compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma. Le plan climat air énergie territorial (PCAET) de la CASSB est en cours d'élaboration.

Le document d'orientations et d'objectifs (DOO) du SCoT comprend quatre grands objectifs issus du plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et 45 orientations. Ces orientations sont regroupées par thématique, par exemple la partie 2.4 « Orientations relatives au développement des alternatives à l'usage individuel de l'automobile » comprend huit orientations distinctes. L'orientation 18

⁹ Gaz à effet de serre.

« *Développer les transports en commun* » comprend elle-même divers items dont la structuration d'un réseau urbain de transports en commun en Sud-Sainte-Baume.

Le rapport environnemental examine seulement la compatibilité du projet de PDM avec les groupes d'orientations du DOO du SCoT. Il ne fait pas de zoom particulier sur celles qui concernent spécifiquement la mobilité ni même sur les items spécifiques au territoire de la CASSB.

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.

Le rapport environnemental examine la prise en compte des objectifs du SRADDET par le PDM et sa compatibilité avec les règles du SRADDET.

Cependant, cet examen n'intègre pas la prise en compte des objectifs quantitatifs fixés par le SRADDET, en matière de réduction de la pollution atmosphérique (-55 % pour les émissions de PM_{2,5}, -47 % pour les PM₁₀, -58 % pour les oxydes d'azote, en 2030 par rapport à 2012), de limitation de l'exposition de la population aux dépassements de valeurs limites de dioxyde d'azote et de particules (3 % maximum en 2030) et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (-35 % en 2030 par rapport à 2012 pour les transports).

Par ailleurs, le rapport environnemental n'analyse pas la compatibilité du plan avec les règles générales du fascicule relatives à la création ou au développement des espaces à vocation logistique (LD1-OBJ3), à l'information des voyageurs (LD2-OBJ38 A) et à l'interopérabilité des titres sur les réseaux de transports (LD2-OBJ38 B).

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.

4.6. Qualité de la démarche d'évaluation environnementale

L'état initial de l'environnement décrit les caractéristiques du territoire pour chaque thématique environnementale. Cette approche reste toutefois générale. Les enjeux identifiés sont hiérarchisés dans l'absolu, mais sans croisement avec les enjeux portés par le PDM. Chaque grande thématique fait l'objet d'une synthèse sous forme d'une analyse AFOM (atouts, faiblesses, opportunités, menaces) et de l'énoncé de quelques enjeux qui concernent plus spécifiquement le PDM et sont repris dans l'évaluation des incidences du PDM.

L'analyse des incidences de la mise en œuvre du PDM sur l'environnement, uniquement qualitative, reste théorique, sans localisation ni caractérisation des impacts (type, durée...). Beaucoup d'incidences sont qualifiées d'« *incertaines* ». Les effets « *probablement négatifs* » ne sont pas évalués précisément du fait de l'absence de localisation des actions du PDM. Les mesures proposées constituent des grands principes généraux, valables pour toute évaluation environnementale et non contextualisés. De ce fait, l'évaluation environnementale du PDM n'apporte pas de réelle plus-value au plan.

Le rapport environnemental ne rend pas compte de la « *démarche itérative* » d'évaluation environnementale intégrée à l'élaboration du projet de PDM. Il affirme sans autre explication que « *la démarche itérative mise en place entre l'équipe d'élaboration du PDM et l'évaluateur a permis d'intégrer, dans le projet final évalué (septembre 2024), plusieurs propositions et mesures correctrices permettant d'éviter ou de réduire les effets probables négatifs du projet de PDM et d'améliorer ou d'intégrer la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux* ». Ces propositions ne sont pas décrites. Le rapport ne fait pas mention des solutions de substitution raisonnable envisagées et

n'expose pas les motifs pour lesquels le projet de plan a été retenu, notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement, par exemple pour expliquer le choix retenu des évolutions des parts modales par la présentation de différents scénarios de mobilité.

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.

5. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PDM

5.1. Les déplacements

5.1.1. Trafic routier

Le diagnostic présente une carte des trafics moyens journaliers annuels (TMJA) sur les principaux axes du territoire (hors autoroutes) en 2021. Mais le dossier ne présente pas d'estimation des trafics à horizon 2034 prenant en compte les choix retenus par le PDM, et ce par comparaison à un scénario de référence¹⁰, ce qui constitue pourtant un préalable à l'évaluation des effets du PDM sur les nuisances associées (pollution de l'air, bruit).

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.

5.1.2. Modes actifs

Le diagnostic présente quelques éléments d'un diagnostic établi en 2022 dans le cadre de l'établissement d'un schéma directeur cyclable sur le territoire ; la carte de synthèse issue de cette étude n'est pas lisible et n'est pas commentée. Il présente également les résultats de l'enquête du baromètre des villes cyclables qui indiquent un ressenti défavorable à très défavorable sur les trois villes littorales¹¹.

Ces considérations restent générales et aucun élément concret n'est présenté pour les autres modes actifs, en particulier la marche.

Le plan d'actions comprend 12 actions en faveur des modes actifs qui concernent le « *maillage cyclable et piéton du territoire* », le « *stationnement vélo* » et les « *services vélo et apprentissage* ». Le développement du maillage cyclable fait référence à la réalisation du schéma directeur cyclable de la CASSB en cours de réalisation. La fiche action de la mesure C.1.2 « *Maillage cyclable intercommunal* » présente une carte non légendée qui semble figurer les intentions de maillage cyclable du territoire, peut-être issues du schéma directeur cyclable. Il est dommage que cette fiche ne précise pas les itinéraires concernés et ne présente pas d'objectifs chiffrés en kilomètres de réalisation de voies cyclables et leurs échéances.

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.

¹⁰ Scénario de référence, ou scénario au fil de l'eau : scénario en l'absence de mise en œuvre du projet de PDM.

¹¹ Seules communes où le nombre de réponses de cyclistes a été considéré suffisant pour être exploitable.

5.2. Cohérence urbanisme-transport

Deux mesures ambitionnent de « conforter le lien urbanisme-mobilité » : la mesure G.6.1 : « densification de l'habitat près des solutions alternatives performantes » et la mesure G.6.2 : « intégrer les mobilités dans les OAP » des plans locaux d'urbanisme.

La description de ces deux actions reste très sommaire et théorique. Elles ne comportent pas d'indicateurs de suivi ni d'indication sur les moyens à mettre en œuvre. Leur opérationnalité n'est pas assurée, alors que le rapport de compatibilité des PLU avec le PDM aurait justement été l'occasion de mettre en œuvre concrètement les objectifs du PDM en matière de cohérence entre urbanisme et transport.

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.

La situation particulière de la zone d'activité de Signes, qui constitue un pôle d'emploi important déconnecté des centralités urbaines, fait l'objet à juste titre d'une action spécifique (mesure G.3. : « travail sur la ZA du plateau de Signes ». La description de l'action est là aussi imprécise. Le rapport indique : *A noter qu'un échange est en cours, avec les actifs de la zone, pour co-construire un itinéraire de desserte en transports collectifs afin de répondre au mieux à vos besoins de déplacements domicile/travail exprimés lors du diagnostic de l'enquête mobilité.* ». Mais la description de la mesure concerne plutôt la constitution d'un groupe de travail auprès des entreprises de la ZA en vue de travailler à la mise en place de « solutions spécifiques et innovantes sur ce secteur avec des éventuelles phases d'expérimentations (ex: test d'une navette, test de prêt de vélos...) ». La cohérence de ces deux démarches mériterait d'être éclaircie.

Par ailleurs, le dossier ne s'appuie pas sur un diagnostic précis des besoins de mobilité de la zone et ne fait pas état des évolutions prévisibles de la zone (au vu des documents d'urbanisme applicables : SCoT, PLU...) et des besoins en déplacements inhérents.

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.

5.3. Pollution de l'air

L'état initial de l'environnement présente des données de qualité de l'air issues des données Atmosud de 2021 sur le territoire de la CASSB : l'indice ICAIR 365¹² montre une qualité de l'air dégradée au niveau des principaux axes routiers.

La diminution des émissions de polluants atmosphériques issues des transports et l'amélioration de la qualité de l'air font partie des enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial, mais l'analyse des effets du PDM sur ces derniers reste très limitée et non quantifiée. Le dossier indique seulement que « la mise en œuvre du PDM devrait être favorable à la poursuite de la baisse des émissions de polluants atmosphériques issus des transports routiers » et que « la diminution globale des émissions de polluants entraîne une tendance à la baisse de leur concentration dans l'atmosphère ».

La MRAe estime que ces éléments très généraux méritent d'être précisés dans l'évaluation environnementale qui ne s'appuie pas sur les données du PPA du département du Var approuvé en 2022. L'absence d'objectifs chiffrés ne permettra pas d'assurer le suivi de la mise en œuvre du PDM ni d'apporter les éventuelles mesures correctrices qui s'avèreraient nécessaires.

¹² ICAIR 365 : concentration annuelle en particules fines (PM10), dioxyde d'azote (NO₂) et ozone (O₃).

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.

5.4. Bruit

L'état initial cite les contraintes générales applicables au territoire de la CASSB : points noirs bruit (PNB) pour les bâtiments limitrophes de l'A50, plan de prévention du bruit dans l'environnement qui cible l'A50 et la voie ferroviaire. Seules les communes de Sanary-sur-Mer et de Bandol font l'objet d'une cartographie de l'exposition sonore. Le dossier ne fournit pas d'état des lieux plus précis, descriptif et cartographique, de l'exposition des populations au bruit à l'échelle de l'ensemble du territoire.

L'évaluation environnementale, là aussi générale, ne permet pas d'évaluer les effets du PDM sur les nuisances sonores : part de la population exposée à des niveaux sonores importants avec ou sans mise en œuvre du PDM, sur la base de cartographies.

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.

5.5. Lutte contre le changement climatique : diminution des émissions de gaz à effet de serre

L'état initial de l'environnement présente un bilan des émissions de gaz à effet de serre du territoire en 2019. Il apparaît que les transports routiers contribuent à hauteur de 64 % à ces émissions.

L'analyse des impacts du PDM sur les émissions de GES évoque les actions susceptibles de réduire ces émissions. Elle procède également à « des estimations d'évolution des émissions de GES en lien avec les objectifs du PDM ». Cette estimation tient compte d'une part des objectifs de réduction de la part modale de la voiture (20 à 25 % à horizon 2034) et, d'autre part, des données prospectives d'évolution du parc de voitures des particuliers au regard du dispositif Crit'Air. Selon le dossier, les émissions de GES liées au fonctionnement du parc automobile des résidents de la CASSB « pourraient baisser de 29 % (hypothèse basse) à 33 % (hypothèse haute) entre 2022 et 2030 », dont 11 % seraient liés à l'évolution du parc.

Néanmoins, l'évaluation environnementale ne présente pas de bilan carbone du projet de PDM dans son ensemble et ne le compare pas à un scénario « au fil de l'eau ».

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 ».

5.6. Biodiversité (dont sites Natura 2000)

Le rapport environnemental recense les périmètres d'intérêt écologique et la trame verte et bleue du territoire, issue du SCoT Provence méditerranée. Il identifie trois enjeux susceptibles d'intéresser le PDM : la conservation et la restauration des corridors écologiques et réservoirs de biodiversité, la diminution des impacts des moyens de transport sur la biodiversité et les milieux naturels et l'amélioration de la connaissance des zones humides et de leur préservation.

L'analyse des effets du PDM sur ces trois enjeux reste théorique. En particulier, il est indiqué que « les projets n'étant pas fixés à ce stade, en particulier la localisation de l'ensemble des aménagements, leurs effets sur les continuités écologiques de la CASSB restent incertains. C'est pourquoi des mesures de vigilance sont définies par la suite » ou que « le PDM ne vise pas spécifiquement les zones humides ».

Les quelques mesures de vigilance proposées restent également évasives, par exemple, pour la création des aires de covoiturage, « éviter au maximum les zones à fort enjeu écologique [...] et, si le projet ne peut être évité, prévoir des visites naturalistes permettant d'identifier précisément les enjeux et d'appliquer la séquence ERC » ou, pour les itinéraires cyclables, « être vigilant à ne pas impacter les ripisylves dans le cas de cheminement en bord de cours d'eau ».

Le dossier présente une évaluation des analyses sur les sites Natura 2000 du territoire et de ceux qui le jouxtent. En l'absence de définition et de localisation des actions du PDM, cette analyse est aussi imprécise que celle des effets du PDM sur la biodiversité et renvoie aux mêmes mesures de vigilance. Le dossier conclut que « le PDM ne devrait pas provoquer d'incidences négatives significatives sur les sites Natura 2000 et sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation de ces sites. Néanmoins, la réalisation de pistes cyclables ou d'aires de covoiturage peut faire apparaître des risques qu'il conviendra de maîtriser »

Pour la MRAe, le dossier gagnerait à être précisé en s'appuyant sur les hypothèses de localisation, même approximative des projets à ce stade (cf. par exemple la carte des itinéraires cyclables présentée dans la fiche de la mesure C.1.2).

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.