



CA SUD SAINTE BAUME

Date arrivée 06/06/25

Secrétariat général n° 1525

	Attribution	Information
CRS	X	
DÉS		X
CAB		X

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Le Président

Président délégué de Régions de France

Monsieur Jean-Paul JOSEPH
Président Communauté
d'agglomération Sud Sainte Baume
155 avenue Henri Jansoulin
83740 LA CADIÈRE D'AZUR

RM/DIGE-D25-01394

Marseille, le lundi 2 juin 2025

Monsieur le Président,

Vous avez sollicité par courrier du 26 novembre 2024 le Conseil régional pour avis sur le projet de Plan de mobilité simplifié de la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume.

Suite à la délibération du Conseil régional en date du 25 avril 2025, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis favorable, assorti de recommandations, du Conseil régional.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Bien Cordialement

Renaud MUSELIER

P.J. : - Délibération n° 25-0187
- Avis relatif au projet de Plan De Mobilité (PDM)



Hôtel de Région
27, place Jules Guesde – 13481 Marseille cedex 20
téléphone 04 91 57 50 57 – www.maregionsud.fr

DELIBERATION N° 25-0187

23 AVRIL 2025

TRANSPORTS

La Région, cheffe de file de l'intermodalité : avis sur le Plan de mobilité de la
Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume

- VU le Code général des collectivités territoriales ;**
- VU la délibération n°21-362 du 2 juillet 2021 du Conseil régional donnant délégation d'attribution du Conseil régional à la Commission permanente;**
- VU le Code des transports ;**
- VU le Code de l'environnement ;**
- VU la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) ;**
- VU la loi n°96-1236 du 31 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) ;**
- VU la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) ;**
- VU la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances ;**
- VU la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles (MAPTAM) ;**
- VU la loi n°2015-991 du 7 août 2015 relative à la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;**
- VU la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;**

VU la délibération n°19-350 du 26 juin 2019 du Conseil régional adoptant le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) après consultation et enquête publique ;

VU la délibération n°19-864 du 13 décembre 2019 du Conseil régional approuvant le cadre d'intervention et la carte modifiés du Schéma régional des véloroutes de Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

VU la demande d'avis de la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume en date du 26 novembre 2024 ;

VU l'avis de la commission Transport et Ports réunie le 15 avril 2025 ;

La Commission permanente du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur réunie le 23 avril 2025.

CONSIDERANT

- que le Plan de mobilité (PDM) est un document d'orientation de la politique des déplacements offrant aux Autorités organisatrices de la mobilité qui n'ont pas l'obligation d'élaborer un Plan de mobilité (PDM) la possibilité de planifier des solutions de mobilité pour 10 ans ;

- que la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume a arrêté par délibération du 7 octobre 2024 un projet de Plan de mobilité ;

- que la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume a saisi pour avis sur son Plan de mobilité, par courrier du 11 novembre 2024, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur en tant que cheffe de file de l'intermodalité et personne publique associée et conformément à l'article L1214-15 du Code des transports ;

- qu'il appartient à la Région, au titre du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), d'assurer l'analyse de ce Plan de mobilité afin, d'une part, d'en vérifier la cohérence avec les objectifs et règles en matière de mobilité, de transport et d'intermodalité inscrits dans ce cadre régional structurant et, d'autre part, de proposer des axes de progrès ;

- que les enjeux du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires sur la mobilité, le transport et l'intermodalité portent sur la connexion du territoire régional vers le national et l'international, sur les conditions de son accessibilité, sur l'amélioration des liaisons internes, la connexion aux territoires proches, mais aussi sur la transition environnementale et énergétique ;

- que les objectifs du Plan de mobilité prennent globalement en compte les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ;

- que néanmoins des réserves sont émises par rapport à la mesure du Plan de mobilité relative à l'aménagement de la véloroute V65 sur le territoire, mesure qui voudrait réinterroger l'itinéraire de la V65 défini au Schéma régional des véloroutes et voies vertes, objet de la règle LD1-OBJ22A du SRADDET ;

- que pour autant des remarques et recommandations sont émises, par la Région afin de compléter et renforcer les ambitions, objectifs et actions du Plan de mobilité;

DECIDE

- d'approuver les termes de l'avis régional relatif au projet arrêté de Plan de mobilité de la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume, dont un exemplaire est annexé à la présente délibération ;

- d'émettre un avis favorable avec réserves et remarques sur le projet de Plan de mobilité de la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume.



La Vice-Présidente en charge
du plan Montagne
et des affaires européennes,
Chantal EYMEOUD



Avis relatif au projet de Plan de mobilité de la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume

Contexte

La Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume a arrêté son projet de Plan de mobilité par délibération du Conseil communautaire du 7 octobre 2024.

Par courrier du 26 novembre 2024, le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur a été saisi par la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume pour avis sur son Plan de mobilité. La Région est invitée à le faire conformément à l'article L1214-15 du Code des transports. En tant que personne publique associée, elle dispose d'un délai de 3 mois pour émettre un avis sur le projet de Plan de mobilité.

Il est rappelé que selon l'article L4251-3 du Code général des collectivités territoriales, les plans de mobilité doivent prendre « en compte les objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires » et être « compatibles avec les règles générales du fascicule de ce schéma, pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables ».

La Région se montre particulièrement attentive à ce que les enjeux du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, délibéré le 26 juin 2019 et approuvé par arrêté préfectoral du 15 octobre 2019, soient articulés avec les spécificités du territoire et se traduisent dans le projet de Plan de mobilité en mesures ambitieuses. Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires propose une stratégie régionale pour l'aménagement durable du territoire à moyen et long terme (2030-2050). Il se décline en 68 objectifs et 52 règles.

Les enjeux du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires sur la « Mobilité, transport et intermodalité » portent sur la connexion du territoire régional vers le national et l'international, sur les conditions de son accessibilité. Ils portent également sur l'amélioration des liaisons internes et la connexion aux territoires proches et, plus largement, à l'arc méditerranéen. Cheffe de file de l'intermodalité, la Région ambitionne d'organiser la mobilité et le transport de marchandises dans le cadre plus large de la transition environnementale et énergétique en favorisant la limitation de la consommation d'espace et la densification autour des axes de transports collectifs, en réduisant les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de

serre et de polluants atmosphériques. Le report modal est un levier d'atteinte de ces objectifs dans un territoire où le recours à la voiture individuelle reste encore massif.

L'analyse du projet de Plan de mobilité de la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume a donc été réalisée notamment sous le prisme des ambitions et objectifs en matière de mobilités du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

Synthèse de l'avis

La Région donne un avis favorable au Plan de mobilité de la Communauté d'agglomération Sud-Sainte-Baume.

Celui-ci intègre les ambitions du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires relatives à la mobilité et au transport de marchandises et de manière plus globale celles concernant la lutte contre le changement climatique, la non-consommation d'espaces naturels et agricoles. Le Plan de mobilité est ainsi cohérent avec la politique régionale déclinée dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. De même, il intègre les 11 objectifs du Code des transports relatifs aux Plans de mobilité tels que décrit dans l'Article L 1214-2.

La Région émet cependant des réserves motivées par la volonté inscrite au Plan de mobilité de réinterroger l'itinéraire de la véloroute V65 tel qu'il est inscrit au Schéma des véloroutes et voies vertes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- 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.

La Région émet par ailleurs les remarques suivantes :

- 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.
- 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.

- Dans le cadre de cet avis, la Région ne se prononce pas ni ne s'engage sur aucun des cofinancements indiqués dans les fiches actions du Plan de mobilité. Ceux-ci seront examinés selon les processus habituels des différentes contractualisations financières.

Avis détaillé des services de la Région

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 ¼ 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 desservent le territoire dont 4 semi-directs qui ne desservent 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.

Les principes de la stratégie

A partir de l'état initial sur l'environnement sont définis un certain nombre d'enjeux sur le territoire. En termes de climat et d'énergie, l'adaptation des modes de déplacements au changement climatique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre, la réduction des besoins énergétiques pour les déplacements, la réduction de la consommation d'énergies fossiles sont identifiés comme des enjeux majeurs. Sont également des enjeux majeurs la maîtrise des impacts des infrastructures de transport sur les grands paysages du territoire, le développement et la promotion des modes alternatifs de déplacement entre les sites touristiques, l'adaptation des réseaux aux risques d'inondation. En termes

de santé et de nuisances, la diminution des émissions de polluants atmosphériques au niveau des transports ainsi que l'amélioration de la qualité de l'air du territoire, en particulier dans sa partie sud, sont identifiés comme des enjeux majeurs ; la diminution des nuisances sonores liées aux transports et la préservation des zones calmes, notamment urbaines ou à proximité des zones urbaines apparaissent comme des enjeux forts.

A partir des enjeux, cinq objectifs stratégiques sont ainsi définis en préambule au plan d'action :

- Améliorer les mobilités quotidiennes des personnes, des entreprises et des collectivités publiques ;
- Rendre possible l'usage du vélo, améliorer la sécurité de tous les déplacements et partager la voirie d'une façon équilibrée ;
- Diminuer le trafic automobile et développer les transports en commun ainsi que les moyens de déplacement les moins consommateurs en énergie et les moins polluants ;
- Améliorer les mobilités estivales vers les villages touristiques et les plages ;
- Tenir compte de la diversité de ses composantes territoriales ainsi que des besoins spécifiques de sa population.

Le plan d'action

Le plan d'action est présenté en 7 axes déclinés en 21 actions et 47 mesures.

La cohérence entre les sommaires intermédiaires présentés dans le plan d'action (et en particulier celui de la p.35 relatifs à l'axe des dessertes de transport en commun vers l'extérieur) et les fiches-actions détaillées ensuite est à revoir.

Les commentaires sont organisés à partir des 21 actions dont les titres sont repris ci-dessous.

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).

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.

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.

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.

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.

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 »

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.

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.

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 a 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.

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'itinéances à vélo.

Le Plan de mobilité doit être compatible avec la règle 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 » 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-OBJ22A du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.**

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.

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).

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).

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.

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.

D.4. Développer l'autopartage

Cette action ne comporte qu'une mesure (et non deux comme indiqué en p.77) : une étude pour « identifier les 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).

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.

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 + réglementation 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.

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.

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.

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 événements annuels autour de la mobilité : Mai à vélo, Semaine européenne de la mobilité, Semaine du développement durable... »

La visibilité de l'offre est indispensable et doit concerner l'intégralité des solutions de mobilité. L'organisation d'événements doit également servir à améliorer cette visibilité des offres alternatives à la voiture individuelle. Ces événements 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...

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.

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 ?

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 billetterie 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 les sites web de chacune des Autorités organisatrices de la mobilité.

G.5. Renfort ingénierie Communauté d'agglomération Sud-SainteBaume

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.

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 ».

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 émissions 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).

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.

