

Plan de Mobilité

Évaluation environnementale



autngraft[®]



Version du
01/02/2024

Résumé non technique

Volet annexe du PDM



Cette annexe présente le résumé non technique, chapitre du rapport environnemental du Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume

sommaire

01 | Résumé non technique

A - Méthodologie de réalisation du rapport environnemental

B - Présentation du PDM et articulation avec autres documents

C - Solutions de substitution raisonnables et motif des choix réalisés

D - État initial de l'environnement, analyse des effets notables prévisibles du PDM sur l'environnement et mesures correctrices

E - Mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les effets probables négatifs

F - Dispositif de suivi des effets du PDM sur l'environnement et la santé humaine

Introduction

Ce document constitue **le résumé non technique** du rapport environnemental du Plan de Mobilité (PDM) de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume. Il reprend chacune des parties développées au sein de ce rapport.

Le PDM est un document stratégique entraînant des effets sur l'environnement, qu'ils soient positifs ou négatifs. A ce titre, conformément à la réglementation européenne et nationale, un rapport environnemental doit être réalisé et doit accompagner le plan.

Cependant, les objectifs ne sont pas seulement réglementaires mais visent surtout à :

- favoriser une prise de décision compatible avec les objectifs de protection de l'environnement ;
- appréhender les impacts environnementaux du schéma et à assurer leur prise en compte et leur suivi.

Le contenu du rapport environnemental est encadré par le Code de l'environnement, à savoir :

- une présentation générale et résumée du PDM, et de son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ;
- une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, incluant les perspectives d'évolution et les principaux enjeux environnementaux de la zone ;
- les solutions de substitution raisonnables et l'exposé des motifs pour lesquels le projet de PDM a été retenu ;
- l'exposé des incidences notables probables de la mise en œuvre du PDM sur l'environnement, et des incidences Natura 2000 ;
- la présentation des mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives notables du PDM ;
- la présentation des critères, indicateurs et modalités permettant de suivre les effets réels du PDM

sur l'environnement ;

- une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport environnemental.

Chacun de ces chapitres est repris dans le résumé non technique, dont l'objectif est d'exposer, de manière synthétique et accessible, le contenu du rapport environnemental et la façon dont il est construit :

- quel est l'état actuel du territoire au regard des enjeux environnementaux ;
- comment s'articule le PDM avec les autres plans et programmes déjà mis en œuvre sur le territoire ;
- quels sont les effets probables notables du PDM sur l'environnement ;
- quels sont les moyens mis en œuvre pour les éviter, les réduire, voire les compenser ;
- comment est organisé le suivi environnemental de la mise en œuvre du PDM.

Méthodologie de réalisation du rapport environnemental

La réalisation du rapport environnemental du Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume s'appuie en premier lieu sur le Code de l'environnement, en particulier ses articles R.122-17 à R.122-24.

Il est réalisé sur la base du projet de septembre 2024 et arrêté par le Conseil Communautaire en octobre 2024. Les différents travaux et comptes-rendus issus de la concertation ont également été mobilisés.

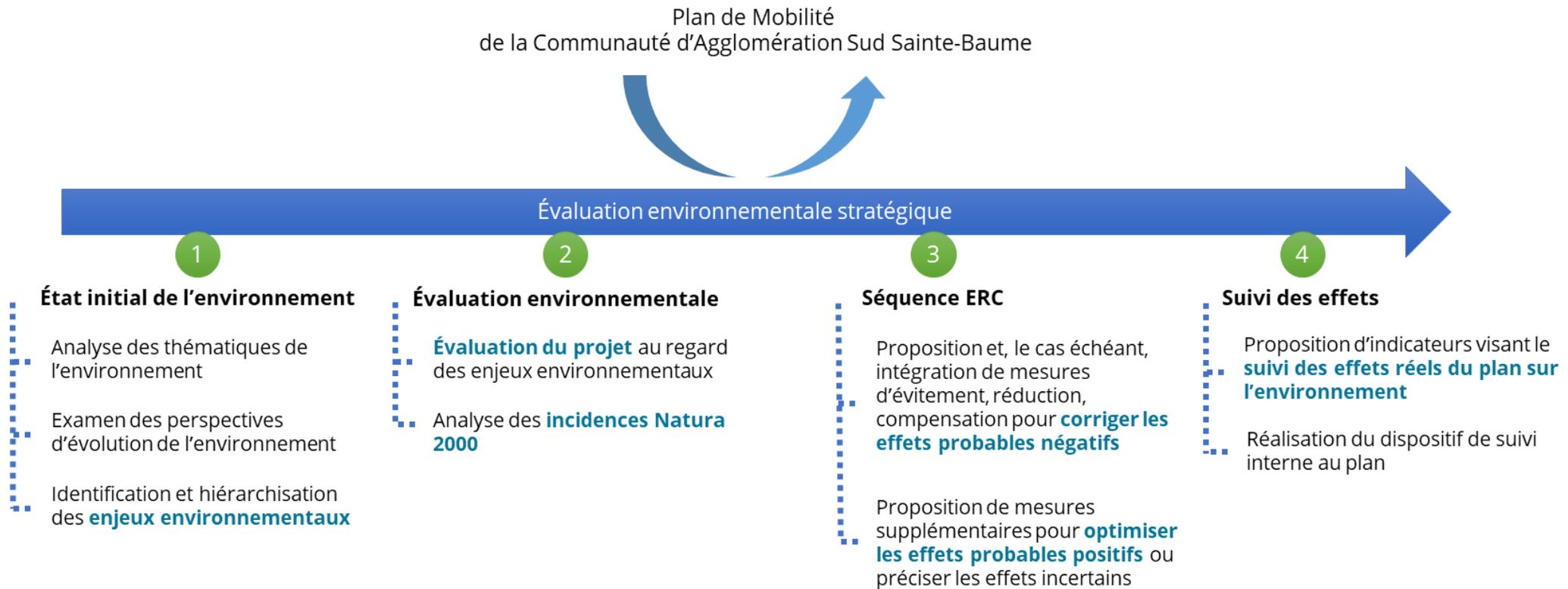


Illustration schématique du processus de réalisation du rapport environnemental du PDM

Présentation du PDM et articulation avec autres documents

■ Contenu et objet du Plan de Mobilité

Un Plan de Mobilité est un projet territorial de développement durable qui a pour finalité **l'organisation des mobilités** à l'échelle de l'intercommunalité. Il est issu et s'appuie sur une démarche partenariale, associant différents acteurs institutionnels et de la société civile.

Les principaux objectifs du Plan de Mobilité au regard des enjeux environnementaux sont :

- l'équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de la santé et de l'environnement ;
- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, la baisse du trafic automobile ;
- le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur, des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, etc.

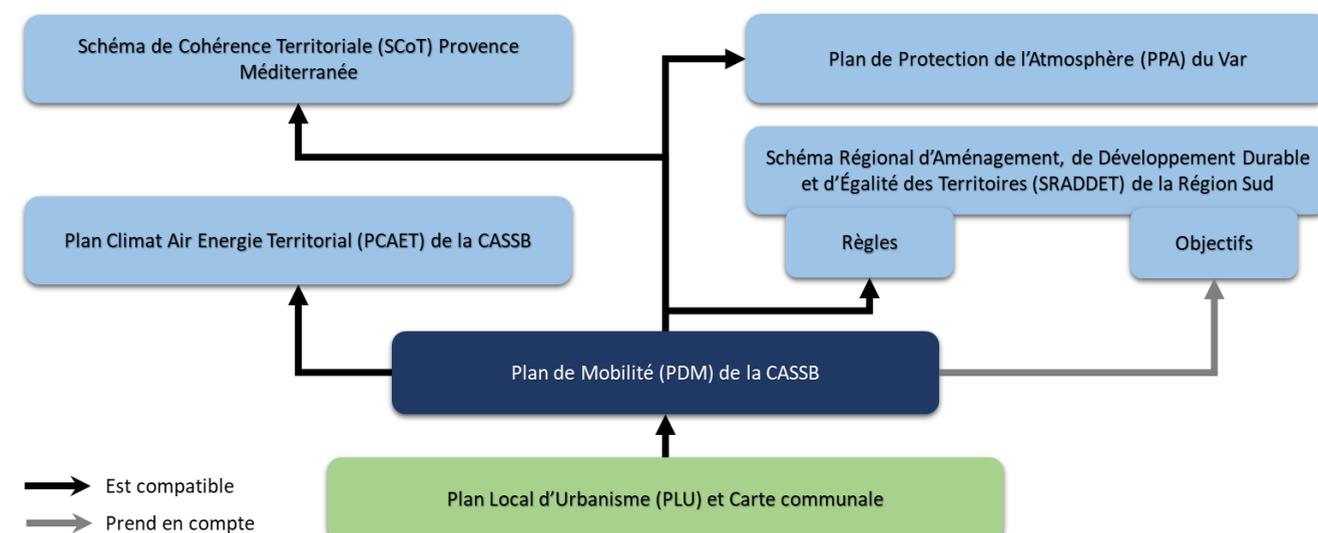
Le Plan de Mobilité est constitué de **3 documents principaux**, accompagnés d'annexes. Ces documents sont présentés ci-après de manière synthétique :

- le **diagnostic** expose les enjeux de la mobilité dans le territoire ;
- le **plan d'action** présente les mesures qui sont envisagées ainsi que les conditions de leur mise en œuvre afin de répondre aux enjeux identifiés ;
- le **tableau de bord** présente les indicateurs retenus afin de suivre l'état d'avancement de la mise en œuvre du PDM.

Ces documents sont complétés par des annexes, en particulier **l'annexe accessibilité** qui présente les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics et de la voirie ainsi qu'un calendrier de réalisation.

■ Articulation du Plan de Mobilité avec les autres plans, schémas et programmes

Le Plan de Mobilité prend place dans un groupe de documents de planification déjà mis en œuvre sur le territoire. Son élaboration doit respecter une hiérarchie des normes qui est imposée par le Code des transports :



La **prise en compte** impose une connaissance de la règle supérieure par la règle inférieure.

La **compatibilité** correspond à une exigence de non-contrariété ; c'est-à-dire que la norme inférieure ne doit pas faire obstacle à la norme supérieure.

Présentation du PDM et articulation avec autres documents

■ Compatibilité du PDM au Plan de Protection de l'Atmosphère du Var

En visant une diminution des déplacements en voiture individuelle thermique, le PDM participe à réduire les émissions de polluants atmosphériques issus de la combustion du carburant dans le secteur des transports routiers. Il travaille notamment sur l'amélioration de l'accès aux transports en commun et aux modes actifs.

■ Compatibilité du PDM au Schéma de Cohérence Territoriale

Le Plan de Mobilité ne montre pas d'incompatibilité avec le Schéma de Cohérence Territoriale Provence-Méditerranée. Il participe notamment à ses objectifs en termes de report modal, de qualité de l'air, d'énergie et de climat.

■ Compatibilité du PDM au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

Le Plan de Mobilité ne montre pas d'incompatibilité avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il participe notamment aux exigences de diminution de l'utilisation de la voiture individuelle, par l'amélioration de l'accès aux transports en commun et la sécurisation de la pratique du vélo, et à la mise en œuvre du schéma régional des véloroutes et voies vertes.

Solutions de substitution raisonnables et motif des choix réalisés

Les **Plans de Mobilité** sont issus d'une évolution réglementaire de 2019, qui s'appuie sur les anciens Plan de Déplacements Urbains. Son élaboration est obligatoire au niveau de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume.

La mobilité des personnes et des marchandises présente de nombreux impacts sur l'environnement et son organisation constitue un levier important pour la réponse du territoire aux objectifs environnementaux fixés par la loi, en particulier en termes de climat, d'énergie et de qualité de l'air.

La construction du PDM de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume a été **réalisée de manière concertée, sur la base d'objectifs réalistes et atteignables** pour ne pas casser les dynamiques déjà existantes. Ainsi, de nombreux acteurs du territoire ont été réunis : CASSB, communes membres, secteurs privés, associations, État, etc.

Au cours de l'élaboration du PDM, **plusieurs rencontres ont été organisées** : notamment deux ateliers stratégiques et des enquêtes. Plusieurs propositions sont ressorties de ce travail, qui ont directement nourri les actions du PDM.

La démarche d'élaboration du PDM de la CASSB ne s'est pas directement appuyée sur la construction de scénarios multiples et sur le choix d'un scénario intermédiaire. Elle s'est appuyée sur un **processus itératif et adapté** permettant de construire un scénario partagé et réaliste par les acteurs impliqués, qui s'appuie sur la combinaison :

- des objectifs réglementaires définis pour les PDM (Code des transports) ;
- des objectifs donnés par la Communauté d'Agglomération à l'occasion du lancement de son Plan de Mobilité ;
- des enjeux du territoire issus du diagnostic et des différentes concertations réalisées (y compris hors du processus d'élaboration du PDM tels que l'Atelier des Territoires réalisé dans le cadre de l'étude prospective autour du plateau de Signes) ;

- des pistes de mesure étudiées en concertation, proposées sur la base des enjeux et des difficultés perçues, et discutées lors des différents comités techniques et comités de pilotage qui ont jalonné la démarche.

Enfin, l'**évaluation environnementale** a permis de compléter les mesures envisagées sur des thématiques telles que la continuité des pistes cyclables, la prise en compte des nuisances sonores liées au trafic ou encore la cohérence entre l'urbanisme et les objectifs en termes de mobilité dans le PDM.

État initial de l'environnement et analyse des effets notables prévisibles du PDM sur l'environnement

■ Les sols et leur utilisation - État initial de l'environnement

Environ 1 % de la superficie du territoire a été artificialisée entre 2009 et 2021 (CEREMA), soit une proportion 2 fois plus élevée qu'à l'échelle nationale. Ce constat est encore plus fort dans la partie sud du territoire (littoral). Les conséquences de l'artificialisation sont écologiques (érosion de la biodiversité, aggravation du risque de ruissellement, limitation du stockage carbone, etc.) mais aussi socioéconomiques (perte de terres agricoles, éloignements, diminution de la qualité de vie, etc.).

La bonne santé des sols constitue un facteur majeur dans le bon fonctionnement des écosystèmes et pour les services écosystémiques rendus. **Quatre grands processus de dégradation des sols** sont en cours à l'échelle de la CASSB : l'imperméabilisation des sols, l'érosion hydrique, l'insuffisance de phosphore et la dégradation du fonctionnement biologique.

Enfin, le territoire possède une certaine diversité de reliefs, du massif de la Sainte-Baume au nord jusqu'au littoral méditerranéen au sud en passant par le bassin de Beausset. **Plusieurs sites connus montrent un intérêt géologique**, tel que les cavités naturelles du Plateau de Siou-Blanc par exemple.

OPPORTUNITES :

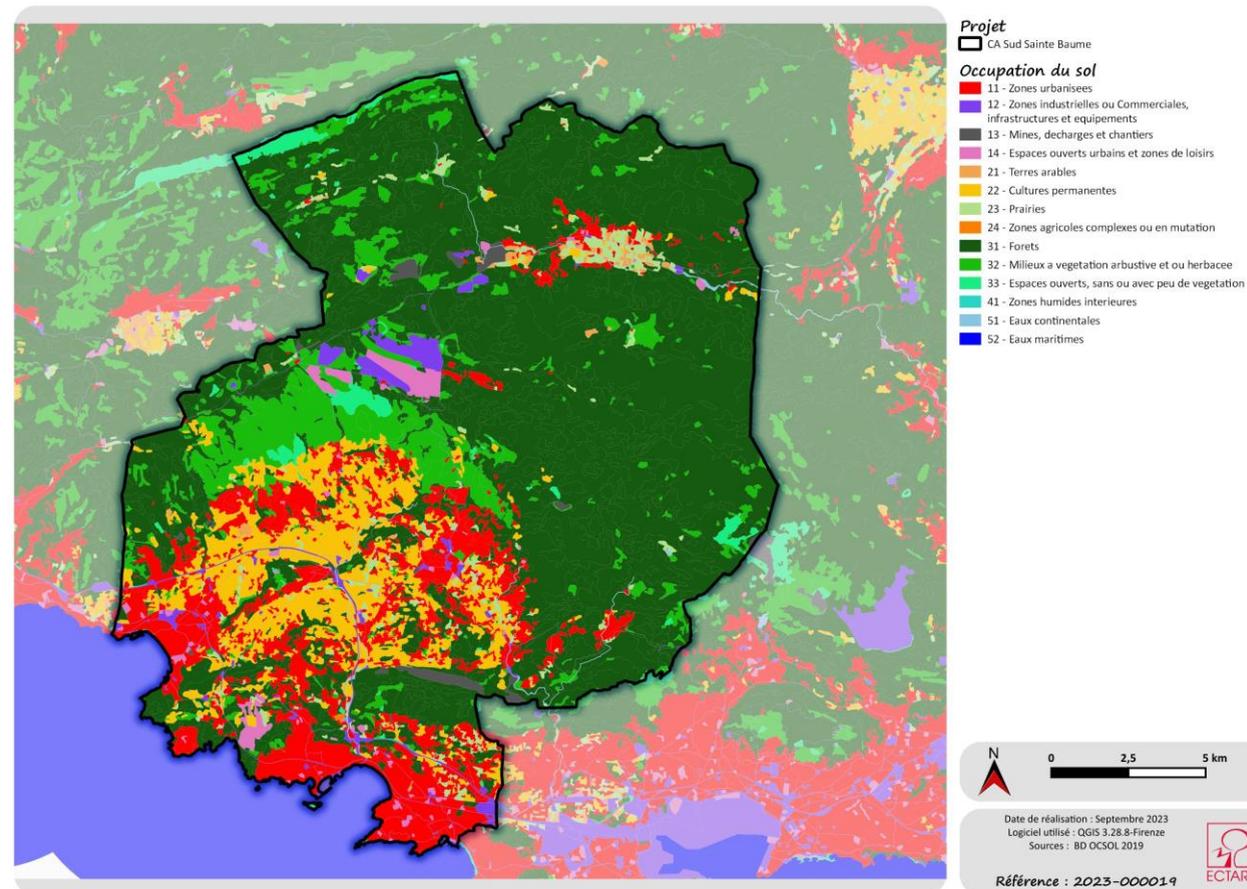
- Une réduction du rythme d'artificialisation des sols, notamment sous l'impulsion d'un futur SCoT révisé et de l'objectif « Zéro Artificialisation Nette »
- La reconnaissance et la préservation des sols pour leur fonction de puits de carbone

MENACES :

- La poursuite de la dynamique d'artificialisation du territoire, en particulier au niveau du littoral
- La diminution du taux de boisement du territoire au profit de l'urbanisation et de l'agriculture

Enjeux environnementaux :

- La diminution de la consommation d'espace agricole et naturel
- La réduction des processus de dégradation des sols et la conservation des sols en bon état
- La préservation des éléments du patrimoine géologique



Occupation du sol sur le territoire (source : BD OCSOL 2019)

État initial de l'environnement et analyse des effets notables prévisibles du PDM sur l'environnement

■ Les sols et leur utilisation - Effets probables du PDM

La réalisation d'aires de covoiturage ou encore d'aménagements cyclables pourraient être à l'origine de consommations d'espace supplémentaires. Toutefois, plusieurs mesures du PDM devraient permettre de viser un **bilan neutre, voire positif sur cet enjeu** : les mutualisations de zones de stationnement et la poursuite du principe de densification de l'urbanisation. Les infrastructures de transport dédiées à la voiture étant importante, **l'augmentation de la part modale des modes actifs et des transports en commun** devrait être également positive.

En termes de dégradation des sols, le PDM devrait présenter des **effets positifs du fait de la diminution des déplacements en voiture individuelle thermique**, provoquant des émissions de polluants pouvant dégrader la qualité des sols.

Enfin, le PDM ne devrait pas être à l'origine d'une dégradation du patrimoine géologique du territoire.

■ Les eaux superficielles et souterraines - État initial de l'environnement

Le territoire est majoritairement occupé par des nappes souterraines karstiques libres, traduisant ainsi une certaine vulnérabilité aux pollutions de surface. Ces nappes présentent des enjeux importants pour la production d'eau potable. Cette sensibilité se retrouve au niveau des captages. En effet, le territoire compte 2 captages d'eau potable prioritaires : un à Saint-Cyr-sur-Mer et un au Castellet. Cette identification est liée à une forte sensibilité des eaux captées aux pollutions par des pesticides.

Plus globalement, si l'état chimique des masses d'eau superficielle du territoire est bon, l'état écologique apparaît dégradé pour près d'un tiers d'entre elles. Les raisons principales sont liées à la pollution par les nutriments d'origine urbaine ou industrielle et par l'altération hydromorphologique.

OPPORTUNITES :

- La progression des économies d'eau
- La mise en œuvre du SAGE Gapeau, associé au SDAGE, avec les objectifs de bon état des eaux

MENACES :

- Des situations d'assecs qui pourraient s'allonger du fait du changement climatique
- La diminution de la recharge des masses d'eau souterraine par la réduction des pluies efficaces et l'imperméabilisation des sols
- L'augmentation des phénomènes d'intrusion saline
- Une diminution des ressources extérieures
- L'augmentation de la population saisonnière, faisant peser des pressions sur la ressource

Enjeux environnementaux :

- L'intégration de la vulnérabilité des masses d'eau souterraine aux pollutions de surface et aux aléas climatiques
- La prise en compte des milieux aquatiques pour éviter toute dégradation des masses d'eau
- La prise en compte des pollutions liées aux ruissellements
- La préservation des captages d'eau potable, en particulier ceux identifiés comme prioritaires par le SDAGE
- La bonne gestion des impacts de la population saisonnière sur l'eau (quantité, qualité)

État initial de l'environnement et analyse des effets notables prévisibles du PDM sur l'environnement

■ Les eaux superficielles et souterraines - Effets probables du PDM

Le PDM n'entraînera pas la réalisation de nombreuses infrastructures susceptibles de provoquer de nouvelles pollutions des eaux souterraines ou superficielles. Selon leur localisation (non fixée à ce stade), la densification des aires de covoiturage pourrait présenter des **risques en termes de ruissellements**. Il en est de même pour les milieux aquatiques ou humides. La réalisation des aires de covoiturage et d'aménagements cyclables devra éviter ces risques.

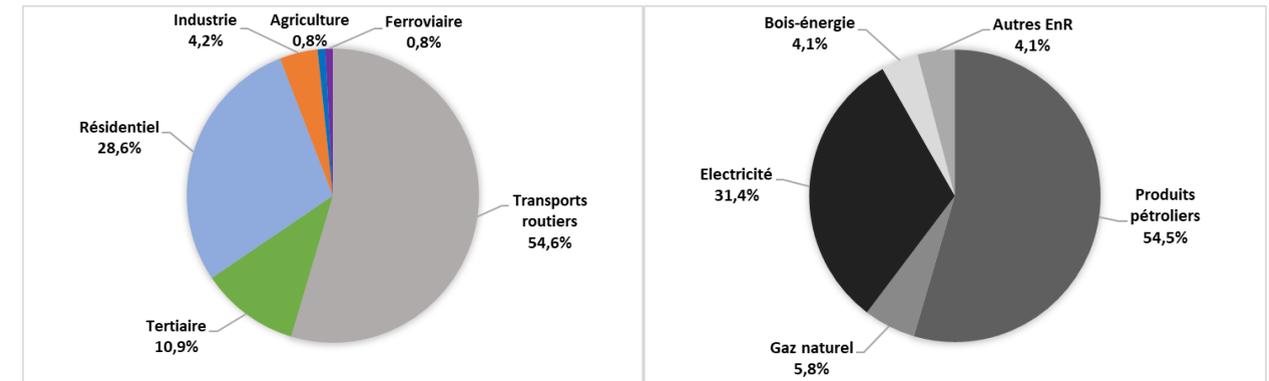
Enfin, à l'image des effets sur les sols, la **diminution des émissions de polluants par l'augmentation de l'usage des modes actifs et des transports en commun** sera également positive sur la qualité des eaux.

■ Le climat et l'énergie - État initial de l'environnement

Les transports routiers sont responsables de 64 % des émissions de GES dans le territoire en 2019. Ce secteur présente donc un potentiel majeur de lutte contre le changement climatique à l'échelle de la CASSB. Par ailleurs, il a été à l'origine de la consommation de 749 GWh dans le territoire, soit 53 % de la consommation totale d'énergie. La consommation d'énergie fossile a représenté 61 % de la consommation d'énergie finale totale en 2019 dans la CASSB, avec une grande majorité de produits pétroliers.

Le territoire a produit 121 GWh d'énergie renouvelable en 2020, représentant environ 9 % de l'énergie consommée.

Enfin, le territoire dispose de milieux à la fonction de puits de carbone (forêts, prairies, etc.) permettant une séquestration nette de carbone de 49,8 kteq.CO₂/an. Leur préservation est essentielle dans le cadre de l'atteinte du zéro émission nette en 2050.



Secteurs consommateurs d'énergie finale et sources d'énergie du territoire en 2019 (données : AtmoSud)

État initial de l'environnement et analyse des effets notables prévisibles du PDM sur l'environnement

OPPORTUNITES :

- Un potentiel de production d'énergie renouvelable élevé
- La mise en œuvre prochaine du PCAET qui donnera un cadre au territoire en termes de politique énergétique et climatique
- La poursuite de la baisse des émissions de GES

MENACES :

- L'intensification du changement climatique (augmentation des températures, épisodes de chaleur, etc.)
- Une baisse des émissions de GES insuffisante dans le cadre des objectifs de lutte contre le changement climatique
- Des difficultés d'adaptation du territoire au changement climatique (population, agriculture, etc.)
- La mise en place d'actions de « mal-adaptation »

Enjeux environnementaux :

- L'adaptation des modes de déplacement au changement climatique
- La diminution des émissions de GES liées aux transports
- La préservation des puits de carbone
- La réduction des besoins énergétiques pour les déplacements
- La réduction de la consommation d'énergies fossiles
- Le développement de la production d'énergie renouvelable locale

■ Le climat et l'énergie - Effets probables du PDM

Le PDM présente **de nombreux effets probables positifs sur les enjeux du climat et de l'énergie**. En effet, la mise en œuvre de nombreuses actions visant à augmenter la facilité d'utilisation des transports en commun (fréquence, trajets, billettique, etc.) et la sécurisation de l'usage du vélo (trajets sécurisés, services, etc.) devrait provoquer une **diminution de la part modale de la voiture individuelle** pour les déplacements dans le territoire.

Cette dynamique est favorable à la diminution des émissions de gaz à effet de serre et des consommations d'énergie dans le secteur des transports. A partir des objectifs en termes de part modale, il est estimé que la mise en œuvre du PDM pourrait ainsi participer à :

- diminuer la consommation d'énergie de 16 à 20 % d'ici 2030 par rapport à 2022 ;
- diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 23 à 25 % d'ici 2030 par rapport à 2022.

Il s'agit d'estimations présentant des incertitudes importantes du fait de l'absence de données complètes sur le comportement des habitants de la CASSB en matière de mobilité, des incertitudes sur l'évolution des parcs de véhicules (motorisation, consommation, etc.) et de la non prise en compte des déplacements externes vers ou depuis la CASSB.

État initial de l'environnement et analyse des effets notables prévisibles du PDM sur l'environnement

■ Le patrimoine naturel - État initial de l'environnement

En plus du Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume, le territoire comprend de nombreuses zones dont les niveaux d'enjeu écologique justifient leur préservation ou leur protection par des zonages spécifiques. De plus, malgré une connaissance des zones humides du territoire encore incomplète, l'inventaire des zones humides réalisé par le Département du Var a permis d'identifier 20 zones humides effectives dans le territoire, s'étendant sur 220 ha.

La réalisation et l'usage des infrastructures de transport, tout comme l'utilisation et la fabrication des moyens de transport, présentent de nombreux impacts sur la biodiversité : émissions de polluants, contribution au changement climatique, coupure de continuités écologiques, bruit, pollutions lumineuses, collisions, etc.

OPPORTUNITES :

- L'amélioration des connaissances sur le territoire et le partage de ces richesses
- La progression dans la sobriété énergétique, permettant une réflexion sur les éclairages publics
- La poursuite du travail des acteurs du territoire favorable à la TVB et à la biodiversité (PNR, syndicats de rivière, communes, etc.)

MENACES :

- Le changement climatique faisant peser des impacts importants sur la biodiversité (directs et indirects)
- La dégradation de la trame verte et bleue par une absence de préservation
- La poursuite des dynamiques d'artificialisation des sols

Enjeux environnementaux :

- La conservation et la restauration des corridors écologiques et réservoirs de biodiversité (y compris de la trame noire)
- La diminution des impacts des moyens de transport sur la biodiversité et les milieux naturels, y compris sur le littoral
- L'amélioration de la connaissance des zones humides et de leur préservation

■ Le patrimoine naturel - Effets probables du PDM

Plusieurs actions du PDM prévoient la réalisation d'aménagements susceptibles de provoquer la destruction ou la dégradation d'habitats naturels : la réalisation d'aires de covoiturage, de pistes cyclables et d'aménagements pour résorber le point dur de circulation au Beausset. Cependant, au moment de l'arrêt du PDM, la localisation et les caractéristiques de ces aménagements ne sont pas prévus. C'est pourquoi **certains effets du PDM sur les milieux naturels restent incertains.**

Parallèlement, en **facilitant l'usage des modes actifs et des transports en commun en remplacement de la voiture individuelle**, le PDM devrait participer à réduire les pressions sur la biodiversité créées par les transports des personnes dans le territoire (pollutions, bruit, etc.).

■ Incidences probables du PDM sur Natura 2000

Le réseau Natura regroupe des sites sur lequel s'appuie la politique européenne de préservation de la biodiversité. Au sein de la CASSB, trois sites appartiennent à ce réseau.

Le PDM ne devrait pas entraîner de dégradation directe sur les sites Natura 2000 du territoire. De plus, en privilégiant les modes de transport autres que la voiture thermique individuelle, le PDM présente des effets positifs sur la biodiversité. Cependant, il conviendra de **rester vigilant** à ce que les nouveaux aménagements (aires de covoiturage, pistes cyclables, etc.) ne provoquent pas de destruction ou de dégradation d'habitats naturels d'intérêt communautaire.

État initial de l'environnement et analyse des effets notables prévisibles du PDM sur l'environnement

Le paysage et le patrimoine culturel - État initial de l'environnement

Le territoire peut être divisé entre 5 grands paysages, depuis le littoral occidental occupant la partie sud de la CASSB, jusqu'à la Sainte-Baume au nord. Les grandes infrastructures de transport impactent les paysages, en particulier du littoral et du plateau de Beausset. Plus localement, le territoire comprend de nombreux sites patrimoniaux à fort enjeu : 3 sites classés, 4 sites inscrits, 14 monuments historiques, etc. Le PNR présente également de nombreuses zones à enjeux (vues, routes remarquables, etc.).

Le tourisme représente un enjeu majeur du territoire, avec notamment une forte fréquentation de la zone littorale en période estivale, induisant une augmentation des transports.

OPPORTUNITÉS :

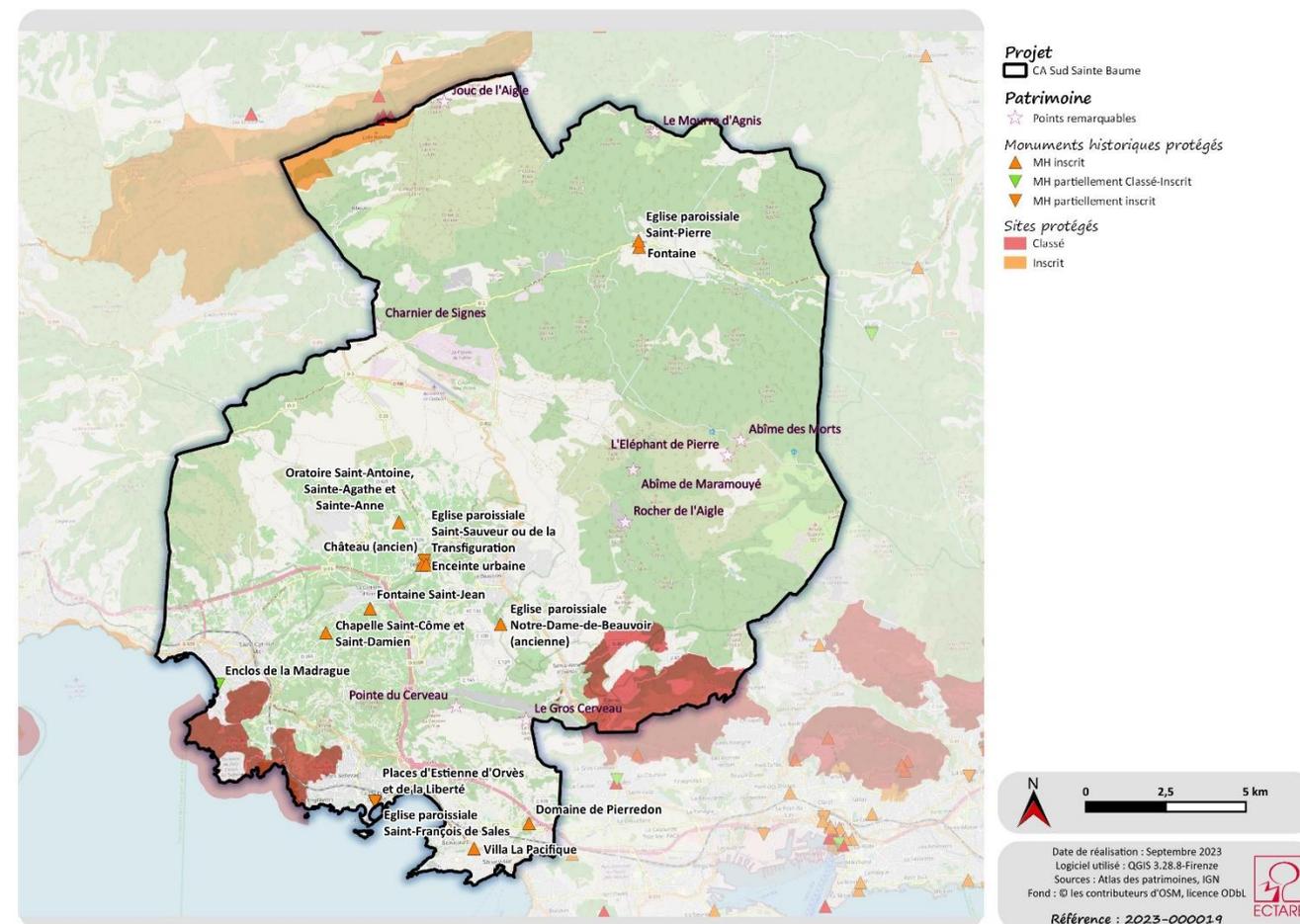
- La mise en œuvre de la charte du PNR avec des actions de préservation ou de restauration du paysage
- La progression vers une urbanisation plus qualitative, prenant en compte l'existant et l'enveloppe urbaine
- La diminution de l'artificialisation des sols

MENACES :

- La progression de l'urbanisation diffuse
- L'intensification du risque de feu de forêt
- Une prise en compte à deux vitesses, entre la partie nord et la partie sud du territoire
- Le développement des énergies renouvelables, potentiellement impactantes pour les paysages

Enjeux environnementaux :

- 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
- La préservation des éléments patrimoniaux du territoire



Patrimoine culturel présent sur le territoire

État initial de l'environnement et analyse des effets notables prévisibles du PDM sur l'environnement

■ Le paysage et le patrimoine culturel - Effets probables du PDM

Le PDM n'entraîne pas la réalisation de grandes infrastructures de transport susceptibles d'impacter les grands paysages du territoire. Des effets sur le paysage pourrait toutefois apparaître par la réalisation d'aires de covoiturage et des aménagements visant à résorber le point dur du Beausset (inconnus au moment de l'arrêt du PDM).

Le PDM présente des **effets positifs en termes de découverte du paysage**, par la multiplication des aménagements permettant les déplacements en mode doux, pouvant favoriser la mise en valeur des points de vue et du patrimoine local. L'augmentation des solutions de transports en commun permettant de rejoindre les sites patrimoniaux ou touristiques est également positif.

■ Les risques naturels et technologiques - État initial de l'environnement

Le territoire montre une grande vulnérabilité aux feux de forêt, liée à un taux de boisement important et à des conditions climatiques favorables à la survenue de tels événements. Le PDPFCI du Var indique que 33 % des mises à feu ont pour origine l'imprudence des particuliers, notamment lié au dépôt de déchets.

Plusieurs risques naturels sont susceptibles de créer des dommages sur les réseaux de transport, entravant leur usage voire les coupant complètement sur une certaine période. L'adaptation vise à anticiper et à réduire au maximum ces périodes.

OPPORTUNITES :

- La poursuite de la mise en œuvre des PAPI complets et des PPRn
- La réduction de l'urbanisation diffuse au contact des massifs forestiers
- Le maintien de milieux ouverts (agriculture)
- La poursuite de la mise en œuvre de la GEMAPI

MENACES :

- Une probable intensification des risques naturels avec celle du changement climatique
- Une augmentation des linéaires urbanisation diffuses / forêts
- La montée des eaux de la Méditerranée, susceptible d'augmenter les risques littoraux

Enjeux environnementaux :

- La prévention des risques feu de forêt au travers des transports
- L'adaptation des réseaux aux risques d'inondation (vulnérabilité et résilience), y compris aux ruissellements
- La maîtrise du risque lié aux transports de matières dangereuses
- La diminution de la vulnérabilité du réseau aux autres risques

État initial de l'environnement et analyse des effets notables prévisibles du PDM sur l'environnement

■ Les risques naturels et technologiques - Effets probables du PDM

Le PDM **ne devrait pas être à l'origine d'une augmentation des risques** dans le territoire. Il ne travaille pas directement à la prévention des feux de forêt ou sur les risques liés aux transports de matières dangereuses.

La réalisation d'aires de covoiturage pourrait être à l'origine d'une augmentation de surfaces imperméabilisées et donc présenter des risques, selon leur localisation et leur étendue, d'**augmentation des ruissellements**. Il conviendra alors d'être vigilant à assurer une gestion des eaux pluviales adaptée et de limiter les surfaces imperméabilisées.

■ La santé humaine et les nuisances - État initial de l'environnement

Les transports routiers sont responsables d'une très grande partie des émissions de dioxyde d'azote et d'une part significative des émissions de particules fines dans la CASSB. Dans une moindre mesure, le secteur est également émetteur de Composés Organiques Volatiles Non Méthaniques. Il est à l'origine d'émission d'autres polluants (métaux, hydrocarbures, monoxyde de carbone) et est une des causes de l'apparition d'ozone. En termes de qualité de l'air, le territoire présentait une qualité d'air légèrement dégradée sur l'ensemble du territoire. Cette qualité tend à se dégrader au niveau des axes routiers majeurs et de la partie sud du territoire.

Le territoire est fortement touché par les nuisances sonores liées aux transports, en particulier au niveau des axes routiers majeurs que sont l'A50, la RDN8 et la RD559. Il comprend quelques zones calmes, particulièrement importantes à proximité ou au sein des zones urbaines du littoral (site classé entre Bandol et St-Cyr-sur-Mer par exemple).

Enfin, le territoire présente un ratio élevé en termes de déchets ménagers et assimilés (844 kg/hab. en 2021). Toutefois, ce niveau peut en partie s'expliquer par l'importance de la population saisonnière dans le territoire. Concernant les déchets du BTP, le territoire comprend plusieurs infrastructures de valorisation et de recyclage. Enfin, la CASSB élabore un Programme Local de Prévention des Déchets Ménagers et Assimilés (PLPDMA).

OPPORTUNITES :

- La mise en œuvre du PPA du Var révisé « Objectifs 2025 »
- La poursuite des tendances de baisse des émissions de polluants atmosphériques
- La mise en œuvre prochaine du PCAET de la CA Sud Sainte Baume et d'un PLPDMA
- L'électrification progressive du parc de véhicules et le développement des modes de déplacement doux

MENACES :

- Une aggravation des pollutions à l'ozone, en lien avec le changement climatique
- Une augmentation des feux de forêt, source de pollution de l'air importante

État initial de l'environnement et analyse des effets notables prévisibles du PDM sur l'environnement

Enjeux environnementaux :

- La diminution des émissions de polluants atmosphériques au niveau des transports
- L'amélioration de la qualité de l'air du territoire, en particulier dans sa partie sud
- La diminution des nuisances sonores liées aux transports
- La préservation des zones calmes, notamment urbaines ou à proximité des zones urbaines
- La prise en compte des déchets dans les aménagements envisagés, notamment ceux du BTP

■ La santé humaine et les nuisances - Effets probables du PDM

La mise en œuvre du Plan de Mobilité devrait présenter des **effets positifs en termes de baisse des émissions de polluants atmosphériques** issus des transports routiers. Ils devraient apparaître du fait de la baisse de l'utilisation de véhicules individuels thermiques. La baisse des émissions de polluants atmosphériques favorise une amélioration de la qualité de l'air autour des axes routiers et en zone urbaine.

Parallèlement, il devrait également présenter des **effets positifs sur la réduction des nuisances sonores**, en particulier au sein des zones urbaines. Cet effet est permis par l'ensemble des actions du PDM qui facilitent l'usage des modes doux et des transports en commun.

Enfin, le PDM devrait présenter **peu d'effets sur la production de déchets**.

Mesures prévues pour éviter, réduire et compenser les effets probables négatifs

■ Présentation de la démarche

Du fait de la réalisation de son évaluation environnementale, le Plan de Mobilité est un document soumis au respect de la doctrine nationale, parue en mai 2012, visant à introduire la séquence « Éviter, Réduire, Compenser (ERC) » pour la conservation globale de la qualité environnementale.

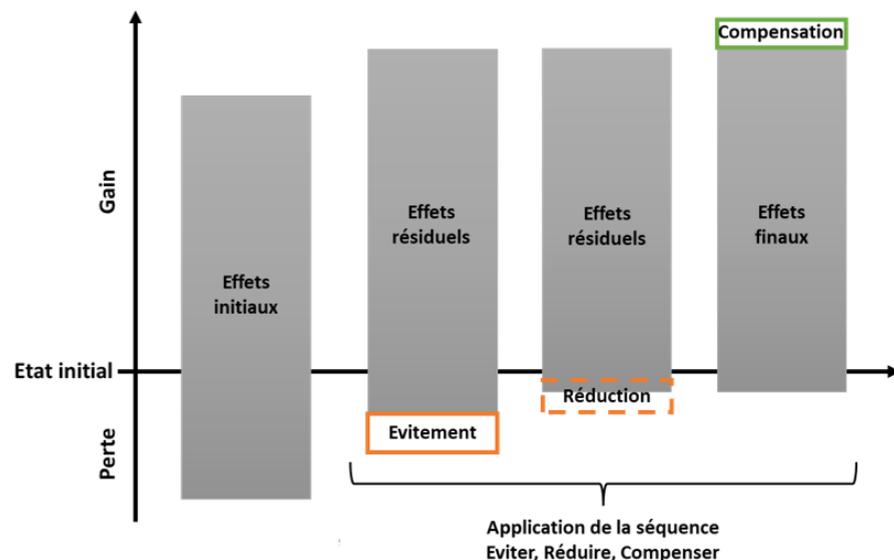


Illustration schématique de la démarche d'évaluation environnementale

■ Mesures d'évitement, réduction, compensation retenues au regard des incidences probables négatives sur l'environnement

L'analyse des incidences a mis en lumière des incidences probables négatives sur l'environnement de certaines mesures ou des risques pour les enjeux environnementaux. Ainsi, plusieurs mesures d'évitement, réduction, compensation sont proposées afin de limiter au maximum ces effets.

Les principales mesures sont présentées ci-après :

- Limiter au maximum la consommation d'espaces naturels, semi-naturels ou agricoles, notamment en s'appuyant au maximum sur l'existant ;
- Utiliser des matériaux perméables dans le cadre de la réalisation des aménagements pour le stationnement et envisager leur végétalisation ou leur équipement par des installations EnR ;
- Adapter les modalités des transports en commun routiers de façon à éviter la concurrence avec le transport ferroviaire (trajets, horaires, capacité, etc.) ;
- Prévoir la mise en place d'une flotte de véhicules peu polluants, voire électriques, dans le cadre du développement des transports en commun routiers ;
- Maîtriser l'ouverture éventuelle d'entrepôts dédiés en centre-ville, consommateurs d'espaces et sources potentielles de nuisances pour le voisinage ;
- Intégrer les enjeux paysagers en présence dans les projets (sites, tracés, intégration paysagère, etc.) et les adapter en fonction ;
- S'assurer de l'absence d'augmentation des risques d'inondation (protection des champs d'expansion des crues et des axes de ruissellement, gestion des eaux pluviales adaptée, etc.).

Il s'agira également de prendre des mesures visant à éviter ou réduire les effets négatifs dans le cadre de la réalisation d'aires de covoiturage et de pistes cyclables (respect des sites à enjeux écologiques, limitation de l'imperméabilisation des sols, réflexion sur les éclairages, etc.).

Dispositif de suivi des effets du PDM sur l'environnement et la santé humaine

Le rapport environnemental doit présenter plusieurs indicateurs qui permettront, tout au long de la mise en œuvre du Plan de Mobilité, de retranscrire les effets réels du document sur l'environnement et la santé humaine.

Afin de répondre à cet objectif, l'évaluation environnementale propose le suivi de 16 indicateurs :

Thématique environnementale	Intitulé
Sols et usages	Évolution de la surface dédiée aux infrastructures de transport
	Surface d'aires de covoiturage créées et surface imperméabilisée
Eaux superficielles et souterraines	État des masses d'eau superficielle du territoire
	État des masses d'eau souterraine du territoire
Climat et énergie	Évolution des émissions de GES par le secteur des transports (eq.CO ₂)
	Évolution des consommations d'énergie par le secteur des transports (Wh)
	Évolution de la consommation d'énergie fossile dans le secteur des transports (Wh)
	Nombre et part de véhicules particuliers immatriculés au sein de la CASSB dans chaque classe de Certificat Qualité de l'Air
	Évolution de la proportion de bus et cars immatriculés au sein de la CASSB dans chaque classe de Certificat Qualité de l'Air

Thématique environnementale	Intitulé
Patrimoine naturel	Surface ou linéaire de projet (aires de stationnement, pistes cyclables) au sein des réservoirs de biodiversité de la CASSB
Paysage et patrimoine culturel	Nombre de projets d'aires de covoiturage bénéficiant de mesures d'intégration paysagère
Risques naturels	Surface ou linéaire de projet (aires de stationnement, pistes cyclables) situé au sein d'une zone inondable
Qualité de l'air	Évolution des émissions des principaux polluants atmosphériques liés aux transports routiers
	Évolution de l'indicateur ICAIR365
Nuisances	Surfaces couvertes par le classement des voies bruyantes en fonction des catégories
	Nombre de point noirs du bruit au sein de la CASSB