

# Plan de Mobilité

Phase 1 : Diagnostic et état initial de l'environnement



autngraft®



Version du  
26/01/2024



Ce document présente le diagnostic détaillé du Plan de Mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume et identifie les principaux enjeux permettant d'ouvrir la discussion sur la phase suivante.

# sommaire

## 01 | Introduction

3

## 02 | Demande et besoins de mobilité

17

A- Structuration du territoire

B- Demande de mobilité

## 03 | Offre de mobilité actuelle et projetée

39

A- Réseau viaire et projets

B- Offre en transports collectifs et projets

C- Aménagements et services pour les modes actifs

D- Autres offres de mobilité

E- Offre pour la non-mobilité et projets

F- Management de la mobilité

## 04 | Enseignements de la concertation

111

A- Enquête en ligne

B- Atelier de concertation

## 05 | Enjeux du diagnostic

141

## 06 | Etat initial de l'environnement

153

## 07 | Annexes techniques

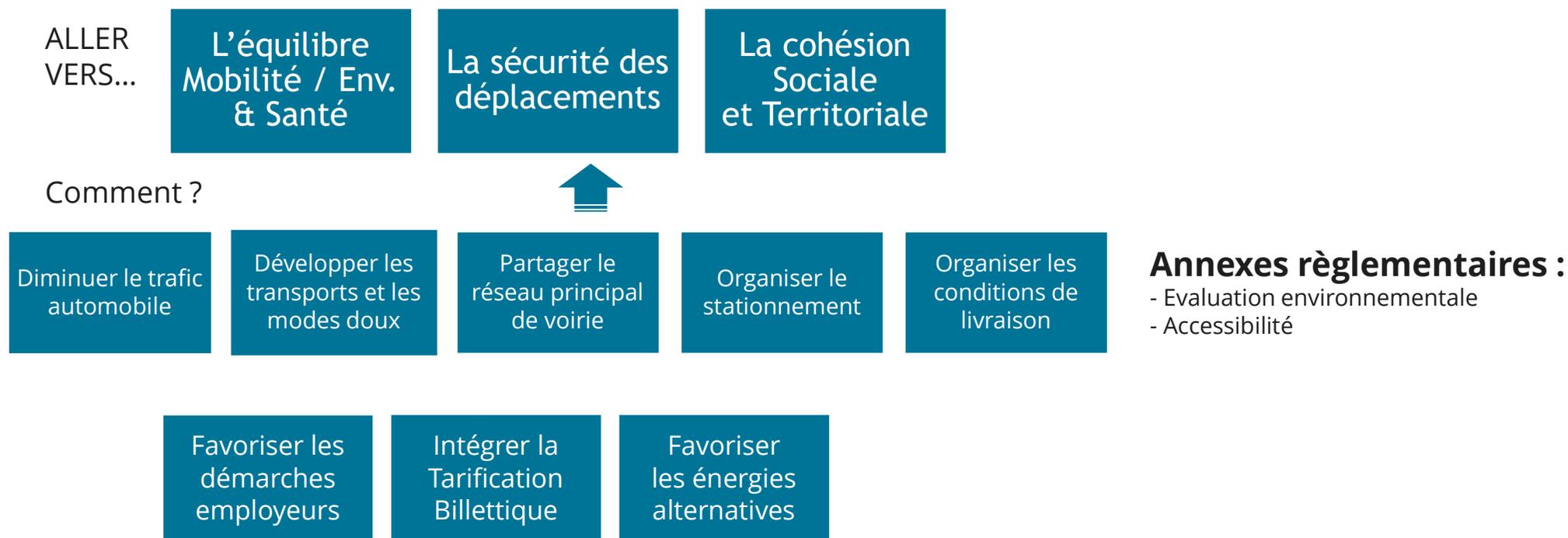
155

# Introduction



# Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

Le Plan de Mobilité doit répondre à des objectifs cadrés par la loi



# Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

## AOM A

- Plus de 100 000 hab.
- Intersecte une agglo. > 100 000 hab  
-- PDM obligatoire

*sauf si communauté de communes ou région*

## AOM B

- Moins de 100 000 hab.
- N'intersecte pas une agglo. > 100 000 hab  
-- Non soumise à PDM obligatoire

Agglomération  
de plus de  
100 000 habitants

Excepté Signes et Riboux,  
les 7 autres communes de  
la CASSB appartiennent à  
l'unité urbaine de Toulon

## AOM C

- Moins de 100 000 hab.
- Intersecte une agglo. > 100 000 hab  
-- PDM obligatoire

*sauf si communauté de communes ou région*

## AOM D

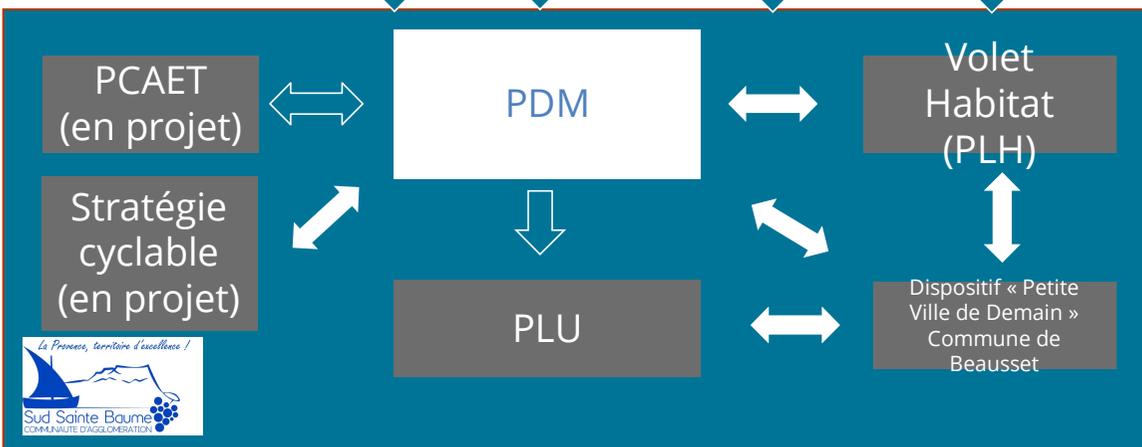
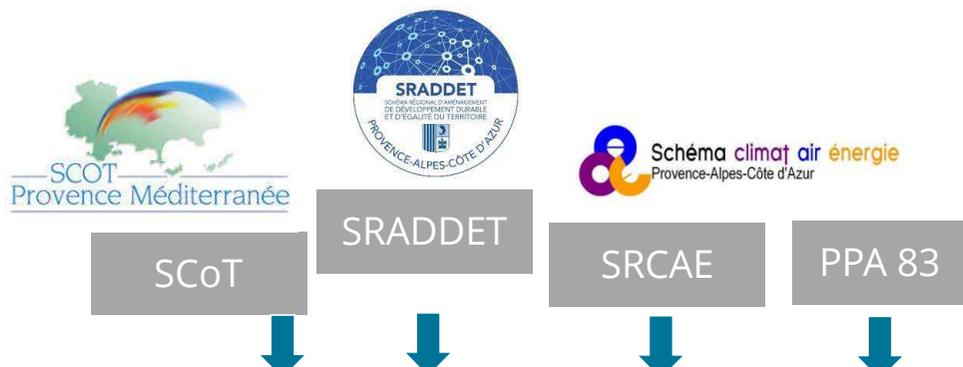
- Plus de 100 000 hab.
- N'intersecte pas une agglo. > 100 000 hab  
-- Non soumise à PDM obligatoire



Source : CEREMA

# Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

## Une cohérence obligatoire avec les autres démarches



➡ Est compatible avec...  
↔ Prends en compte

Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume 2023

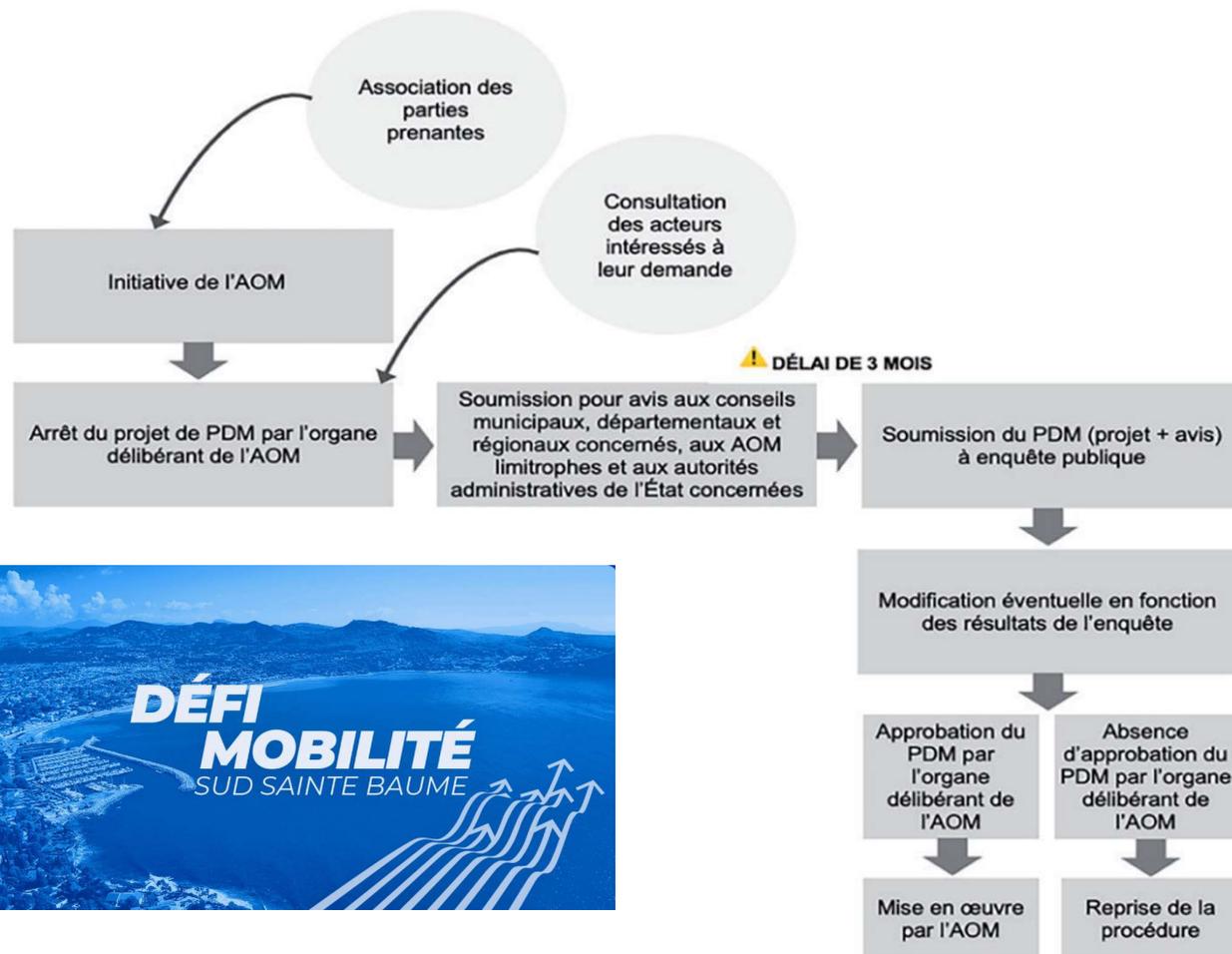
Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume  
**Diagnostic et état initial de l'environnement**

- 1- Introduction
- 2- Demande et besoin de mobilité
- 3- Offre de mobilité
- 4- Enseignements de la concertation

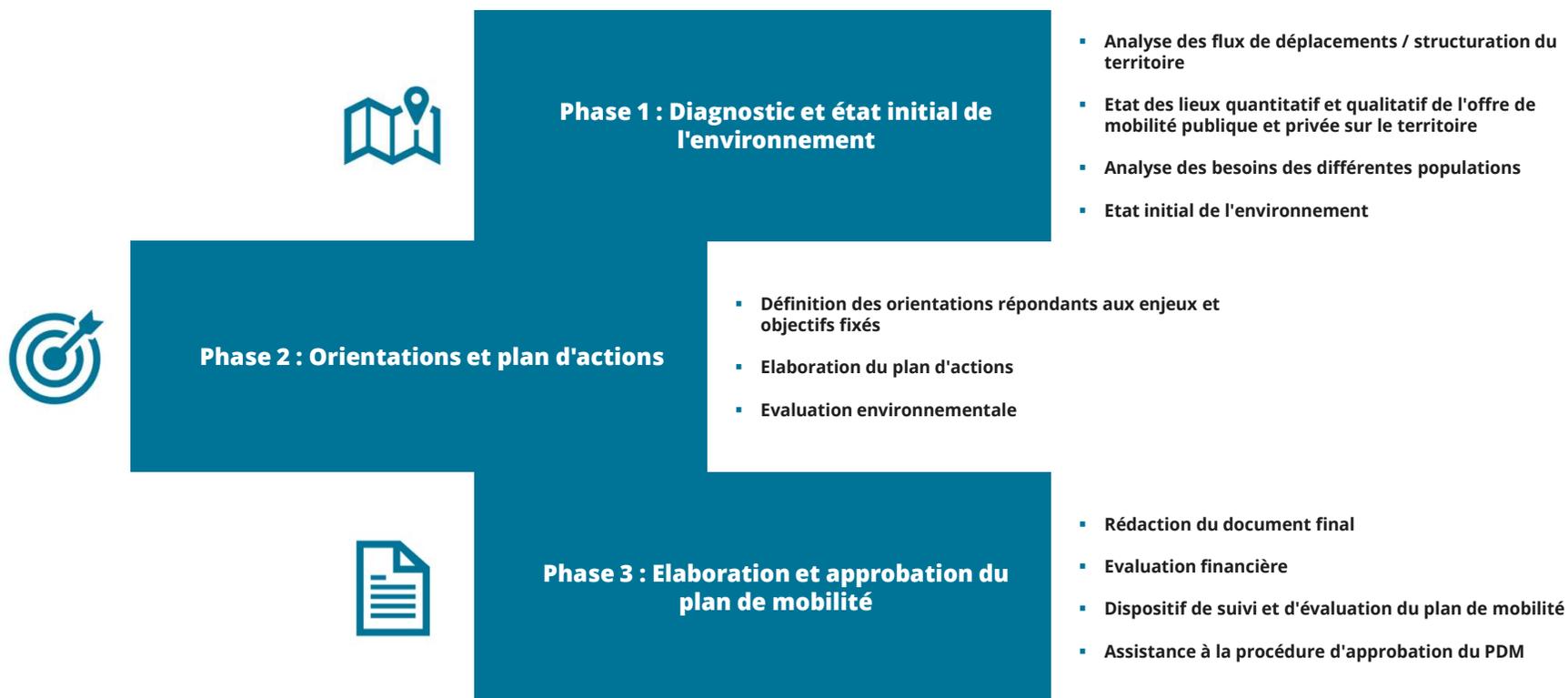
- 5- Enjeux du diagnostic
- 6- Etat initial de l'environnement
- 7- Annexes techniques

# Procédure d'élaboration du PDM

## Procédure d'élaboration du PDM



# La méthodologie générale



# Pourquoi réaliser un Plan de Mobilité ?

## Les grandes tendances à l'échelle nationale et locale

### Un taux de motorisation des ménages en constante augmentation



Part des ménages de la CASSB qui possèdent au moins deux voitures en 2020 : 40,4% (contre 38,5% en 2009 et 39,6 en 2014). *Source : Insee.*

**Qu'en sera-t-il en 2030 ?**

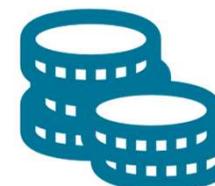
### Des préoccupations environnementales



Transport : 1er secteur émetteur de GES en France avec près d'1/3 des émissions, dont 60% proviennent de l'usage automobile.

A noter qu'à l'échelle de la CASSB : 27% des actifs du territoire travaillent au sein de leur commune de résidence.

### L'augmentation du coût du carburant et du coût de l'électricité



Des ménages qui se posent davantage de question sur leur mobilité : une opportunité pour changer les comportements ?

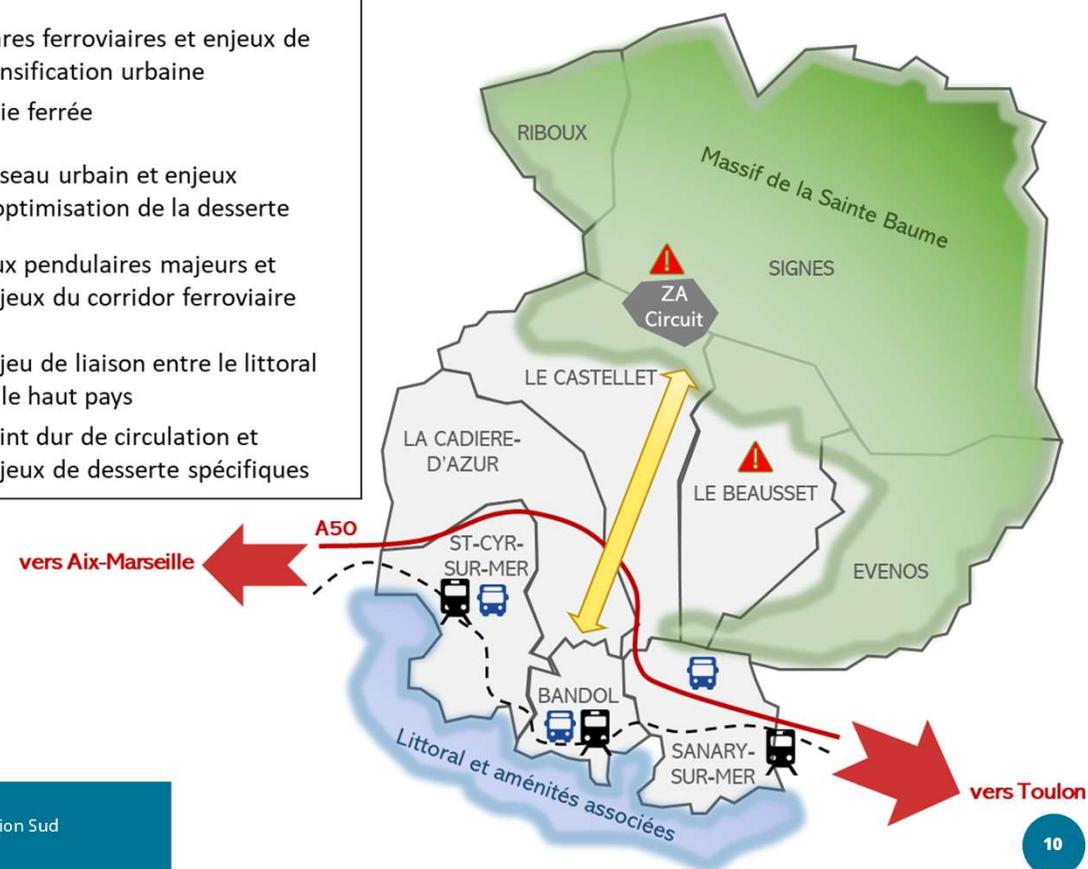
# Pourquoi réaliser un Plan de Mobilité ?

## Des enjeux de mobilité identifiés à l'échelle locale...

- **Faciliter les déplacements et promouvoir la mobilité durable entre les communes de la CASSB** (accès aux commerces, services, équipements scolaires, zone d'activités...) : *levier du stationnement (vocation d'usage...) et alternatives modales à la voiture autosoliste (modes actifs, transport collectif, covoiturage...)*
- **Permettre l'accès aux réseaux de transports en commun des 2 métropoles et de la Région** par les habitants de la CASSB et inversement (connexion avec le futur pôle multimodal à la gare de St Cyr s/mer).
- **Rendre possible l'usage du vélo** comme activité de loisir/tourisme, comme pratique sportive et pour les déplacements au quotidien en toute sécurité.
- **Faciliter les liaisons entre le haut pays et le littoral** (en particulier pour les jeunes et retraités sans véhicule, pour les jours de marché, pour aller aux plages).
- **Améliorer la traversée du Beausset** en relation avec la desserte du plateau de Signes et la liaison vers Toulon.
- **Améliorer les mobilités estivales** vers les villages touristiques Vieux Evenos / Le Castellet / La Cadière / Signes et vers Riboux (Ste Baume).

### LEGENDE :

-  Gares ferroviaires et enjeux de densification urbaine
-  Voie ferrée
-  Réseau urbain et enjeux d'optimisation de la desserte
-  Flux pendulaires majeurs et enjeux du corridor ferroviaire
-  Enjeu de liaison entre le littoral et le haut pays
-  Point dur de circulation et enjeux de desserte spécifiques



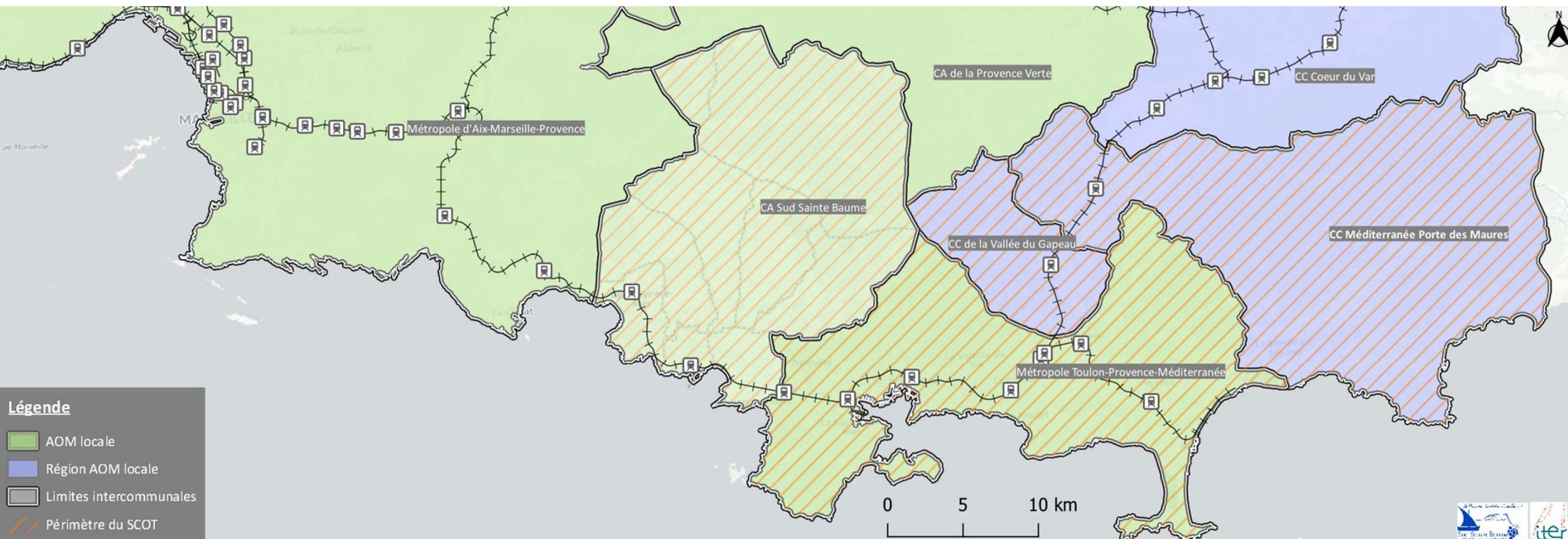
# Les champs d'application de la compétence mobilité



# Les compétences

Autres acteurs compétents principaux :





## Des périmètres à articuler

- La CASSB est compétente en matière de mobilité sur son territoire intercommunal et fait partie du périmètre du SCOT avec la Métropole Toulon Provence Méditerranée, la CC de la Vallée du Gapeau et la CC Méditerranée Porte des Maures.

# Le bassin de mobilité

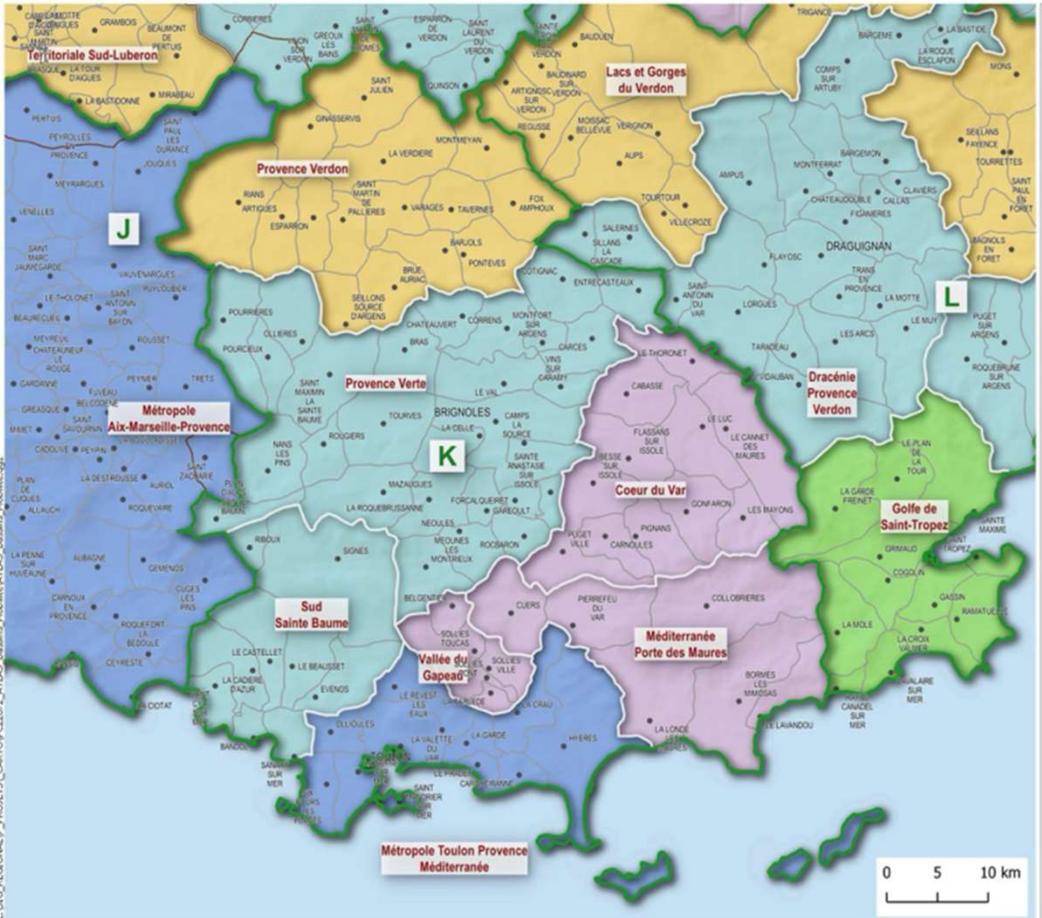
- 7 EPCI dans le bassin de mobilité, dont la CA Sud Sainte-Baume qui est située au Sud-Ouest du bassin.
  - A l'Ouest de la CASSB, Aix Marseille Métropole représente son propre bassin de mobilité
  - Le bassin de mobilité est un découpage du territoire régional prévu par la LOM pour la mise en œuvre des Contrats Opérationnels de Mobilité (COM) qui cadrent l'action commune des AOM et la coordination avec les autres acteurs du maillage territorial
- ➔ Le bassin de mobilité représente ainsi un enjeu de gouvernance de la mobilité entre les EPCI et la Région pour une bonne coordination de l'action publique en matière de mobilités

- 4 AOM :
- CA de la Provence Verte
  - CA Sud Saint-Baume
  - CC Provence Verdon
  - Métropole TPM

- 3 EPCI dont la Région assure le rôle d'AOM locale :
- CC Cœur du Var
  - CC de la Vallée du Gapeau
  - CC Méditerranée Portes des Maures

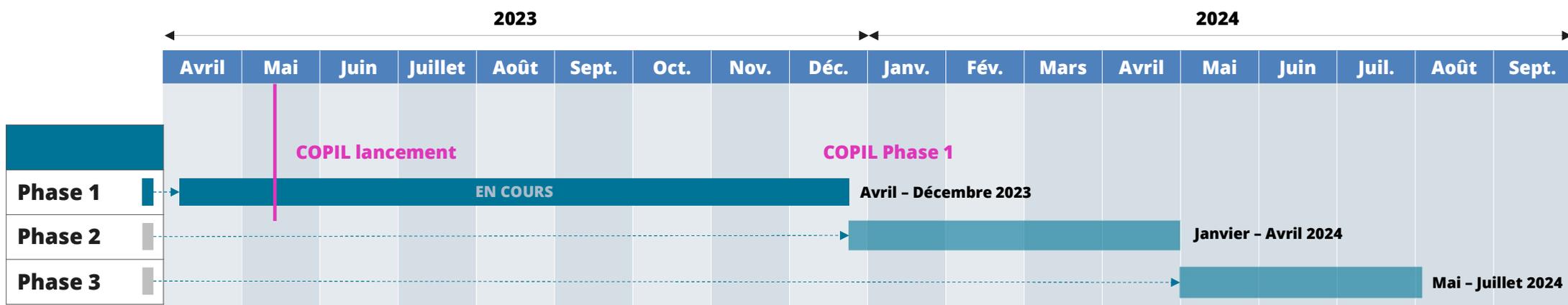
## Bassins de mobilité K

Décembre 2022



Source : France Mobilité

# Le calendrier prévisionnel de la mission



**L'objectif est de finaliser le Plan de Mobilité avant l'été 2024.**

## Dates clés

Phases de la mission	Dates	Réunions
Diagnostic	11/05/2023	COFIL lancement mission
	12/07/2023	Lancement enquête habitants (fin le 20/10/2023)
	28/11/2023	Atelier « représentants de la société civile »
	18/12/2023	COFIL restitution diagnostic

# Zoom sur les étapes de la concertation



Une enquête auprès de la société civile diffusée du 12/07/2023 au 20/10/2023.

Plus de 1800 contributions au total qui témoignent de l'intérêt du sujet par les habitants !



Des entretiens ciblés avec des acteurs clés : Région, Départements, Communes



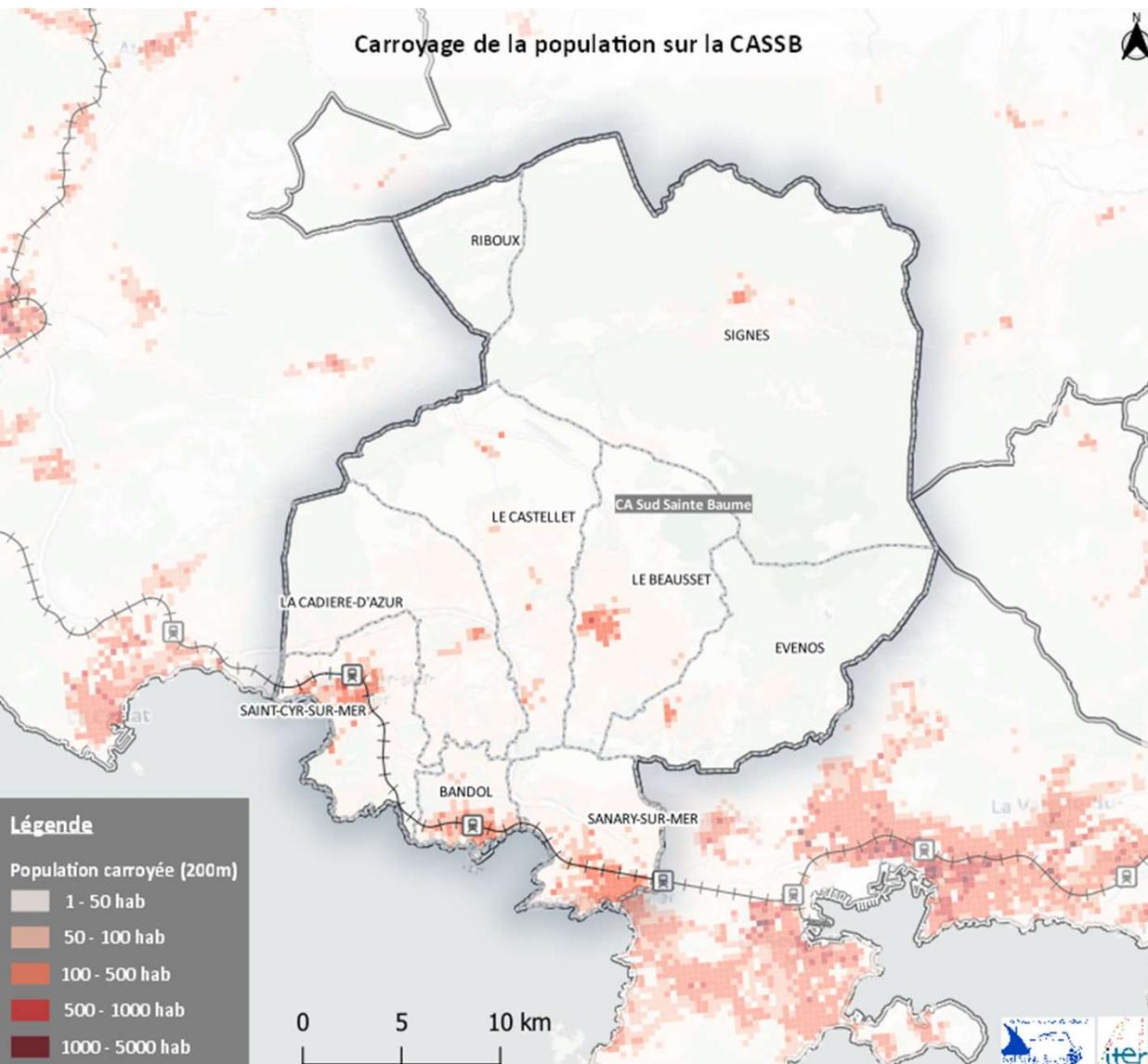
Atelier de travail avec les représentants de la société civile : 28/11/23



# La demande et les besoins de mobilité

## A - Structuration du territoire





## Les caractéristiques démographiques du territoire

### Une densité de population contrastée :

- Relativement faible sur les communes situées au nord de la CASSB (Le Castellet, Evenos, Signes et Riboux : une densité inférieure à 100 hab/km<sup>2</sup>),
- Élevée au sud sur les communes du littoral (Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer et Bandol : plus de 500 hab/km<sup>2</sup> (INSEE 2019)),

À l'échelle plus globale du territoire de la CA Sud Sainte Baume, la densité de population s'élève à 178,8 hab/ km<sup>2</sup> en 2019 (INSEE), avec un total de 62 968 habitants en 2020 (INSEE).

Cette densité de population contraste avec la Métropole de Marseille (602,9 hab/km<sup>2</sup> en 2019) et celle de Toulon (1209,7 hab/km<sup>2</sup> en 2019).

→ Un enjeu à **proposer des réponses aux besoins de mobilité** dans un territoire avec des densités de population différentes, et **notamment en zone peu dense**

# Les caractéristiques démographiques du territoire

A noter que **Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer, Le Beausset et Bandol regroupent 76% de la population**, ce qui offre des perspectives de développement de mobilités structurantes tant dans les dessertes avec l'extérieur que localement.

Un territoire en légère croissance démographique :

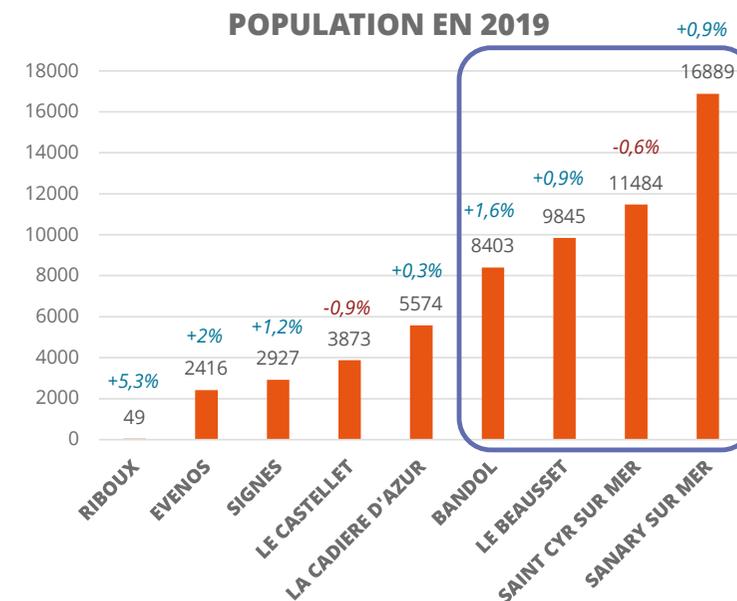
À l'échelle de la CASSB : **+0,6% (INSEE) de population entre 2013 et 2019** (-0,5% due au solde naturel et +1,1% due au solde migratoire).

Une croissance contrastée entre les communes de la CASSB :

- Un taux annuel négatif entre 2013 et 2019 pour les communes de Saint Cyr sur Mer et du Castellet,
- Un taux annuel positif pour les autres communes avec une croissance soutenue sur Riboux et Evenos (à nuancer compte tenu du volume de population sur ces deux communes comparativement aux 7 autres).

→ Une **croissance démographique** qui se concentre essentiellement **sur les communes de l'intérieur**, où les offres de mobilité sont le moins développées : augmentation du nombre d'habitants dépendant d'un véhicule personnel

+5,3% Variation de la population : taux annuel moyen entre 2013 et 2019.  
-0,6%

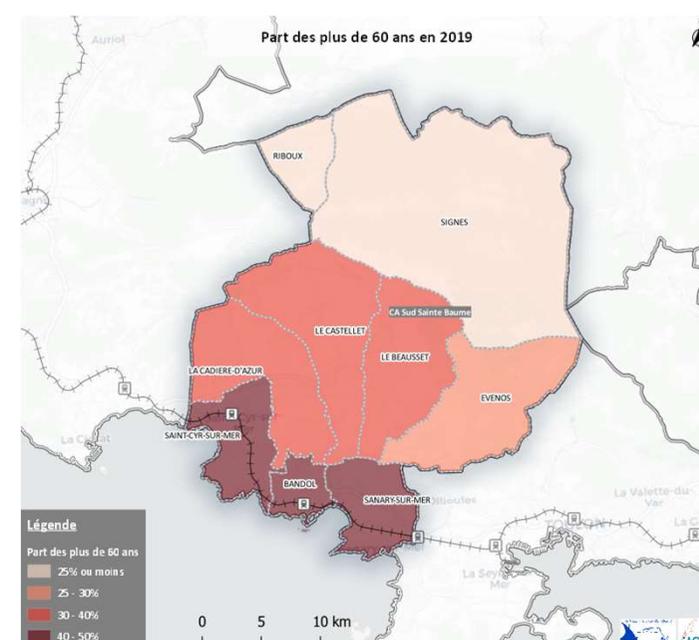
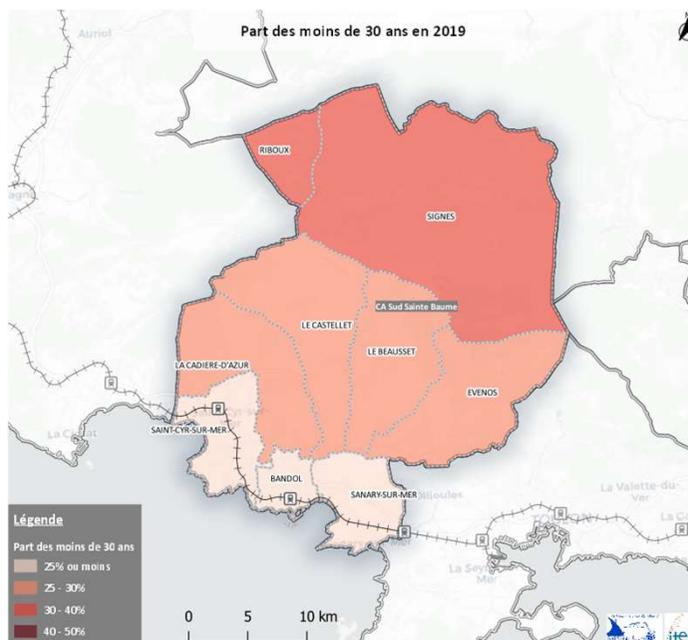


# Les caractéristiques démographiques du territoire

## Un vieillissement de la population sur le littoral

Des populations jeunes principalement situées sur les communes les plus au nord de la CASSB avec à l'inverse une part des plus de 65ans qui diminue à mesure que l'on s'éloigne du littoral.

Cela peut en partie s'expliquer par le coût foncier et immobilier trop important sur les communes littorales qui rend plus compliqué l'installation de jeunes ménages avec enfants comparativement aux retraités.

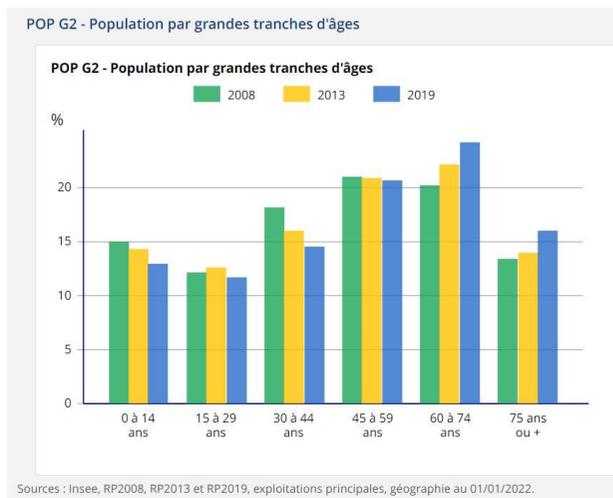


# Les caractéristiques démographiques du territoire

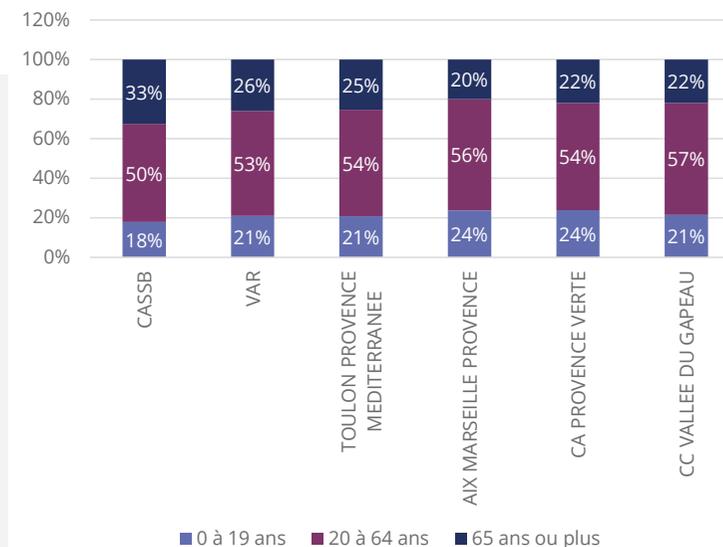
A l'échelle de la CASSB, on constate que la part des retraités (33%) est supérieure à la moyenne varoise (26%) et à la moyenne des territoires voisins. Elle est par ailleurs en augmentation depuis une dizaine d'années. A l'inverse, la part des moins de 19 ans (18%) est plus faible que la moyenne varoise (21%) et de celle des territoires limitrophes.

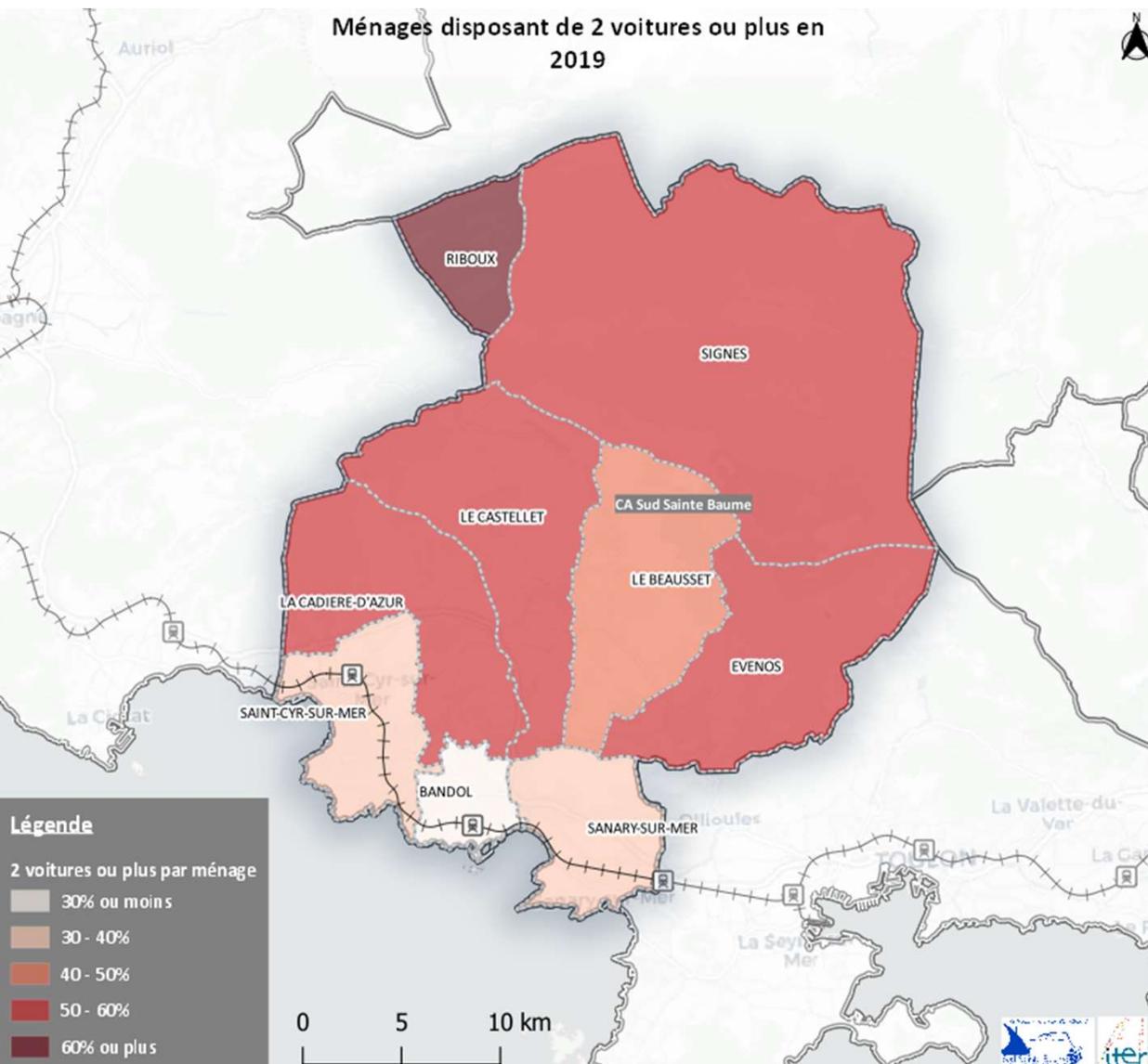
→ Un constat de **vieillesse de la population** qui interroge directement la problématique de mobilité car la **perte progressive d'autonomie** des personnes nécessite de **privilégier l'accès aux pôles de proximité** lorsque les personnes sont situées dans les **communes périphériques**.

→ Des **jeunes souvent captifs** des transports collectifs, dont la **majorité d'entre eux est éloignée du littoral** et des principaux pôles générateurs de déplacements (sport, culture, commerces, loisirs) internes ou externes au territoire qui **accroît la dépendance à la voiture personnelle**.



## POPULATION PAR SEXE ET AGE EN 2019





## Les caractéristiques démographiques du territoire

La carte ci-contre met en évidence la part des ménages multi motorisés (disposant de 2 voitures ou plus par ménage) au sein des communes de la CASSB.

A l'échelle de la CA, sur les 29 651 ménages (2019), près de 40% sont des ménages multi motorisés (2 voitures et plus) et seulement 11% sont non motorisés.

Si l'on regarde certaines communes du territoire (cf. tableau slide suivante) :

- La quasi-totalité des communes (6 communes sur les 9) ont un taux de motorisation supérieur à 90%. C'est le cas en particulier de Riboux (100%).
- Les communes du littoral enregistrent des taux de motorisation légèrement inférieurs 84,20% pour Bandol, 85,40% pour Sanary sur Mer et 89,60% pour Saint Cyr sur Mer).

→ Au total, sur la CASSB, la **grande majorité des ménages** (plus de 26 000 ménages sur les 29 651 au total) **sont motorisés** : phénomène typique des territoires périurbains / ruraux comme le Sud Sainte Baume. A l'inverse, **un peu plus de 3 000 ménages sont aujourd'hui non motorisés**.

→ Les communes du littoral sont celles où l'on observe les plus « faibles » taux de multi motorisation (probablement en lien avec le niveau d'offre de mobilité proposé sur ce secteur par rapport au reste du territoire).

→ Ces éléments soulèvent un **enjeu de désenclavement** face à l'isolement des **nombreux ménages non motorisés** du territoire.

# Motorisation des ménages

- La part des ménages « captifs » (sans véhicules) représente environ 11% des ménages (soit 6800) et 70% sont des retraités
  - 80% des personnes sans véhicules résident dans les 3 communes littorales bénéficiant d'une desserte transport urbain
- Un enjeu de répondre au besoin des personnes non véhiculées soit environ 6800 personnes dont 4730 personnes âgées, 1370 actifs et 700 personnes sans activités

Communes	Ensemble des ménages	Les ménages sans voiture par CSP (2020)						
		Ensembles des ménages	Retraités*		Actifs*		Personnes sans activité professionnelle*	
			Nbre	Nbre	%	Nbre	%	Nbre
Bandol	4444	788	523	66%	196	25%	69	9%
Le Beausset	4399	310	198	64%	70	23%	42	13%
La Cadière d'Azur	2445	121	81	67%	27	22%	12	10%
Le Castellet	2179	99	54	55%	18	19%	27	27%
Èvenos	1015	43	26	61%	12	28%	5	11%
Riboux	20	0	0	0%	0	0%	0	0%
Saint-Cyr-Sur-Mer	5831	586	400	68%	124	21%	62	11%
Sanary-Sur-Mer	8917	1276	968	76%	199	16%	109	9%
Signes	1232	66	38	58%	14	22%	14	22%
<b>Nbre et % / à l'ensemble des ménages sans voiture</b>	<b>30482</b>	<b>3289</b>	<b>2289</b>	<b>70%</b>	<b>661</b>	<b>20%</b>	<b>340</b>	<b>10%</b>
<b>% / à l'ensemble des ménages</b>		<b>11%</b>	<b>7,5%</b>		<b>2,2%</b>		<b>1,1%</b>	

Nota : % base IGP 2010 sur la répartition des ménages 2020



# Les caractéristiques économiques du territoire

## Un indice de concentration de l'emploi sur le territoire faible :

La CASSB accueille **73,2 emplois pour 100 actifs occupés qui résident sur le territoire** communautaire, un taux bien inférieur à la moyenne nationale. Autrement dit, a minima plus d'un quart des actifs résidents doivent quitter la CASSB pour aller travailler. Ce constat reflète l'attraction des deux métropoles voisines.

## Une spécialisation sectorielle marquée :

Par rapport au reste de la région PACA, le territoire est caractérisé par une spécialisation sectorielle dans **l'industrie agroalimentaire** (principalement sur la ZA de Signes), **l'hébergement, la restauration et l'immobilier** (en particulier sur les communes littorales), mais aussi **les produits industriels** (en grande majorité sur la ZA de Signes). En comparaison avec l'échelle nationale, la CASSB témoigne également d'une spécificité dans **la viticulture et l'oléiculture**, en particulier sur les communes de la Cadière-d'Azur, du Castellet, du Beausset et d'Evenos.

## Une destination touristique importante et segmentée :

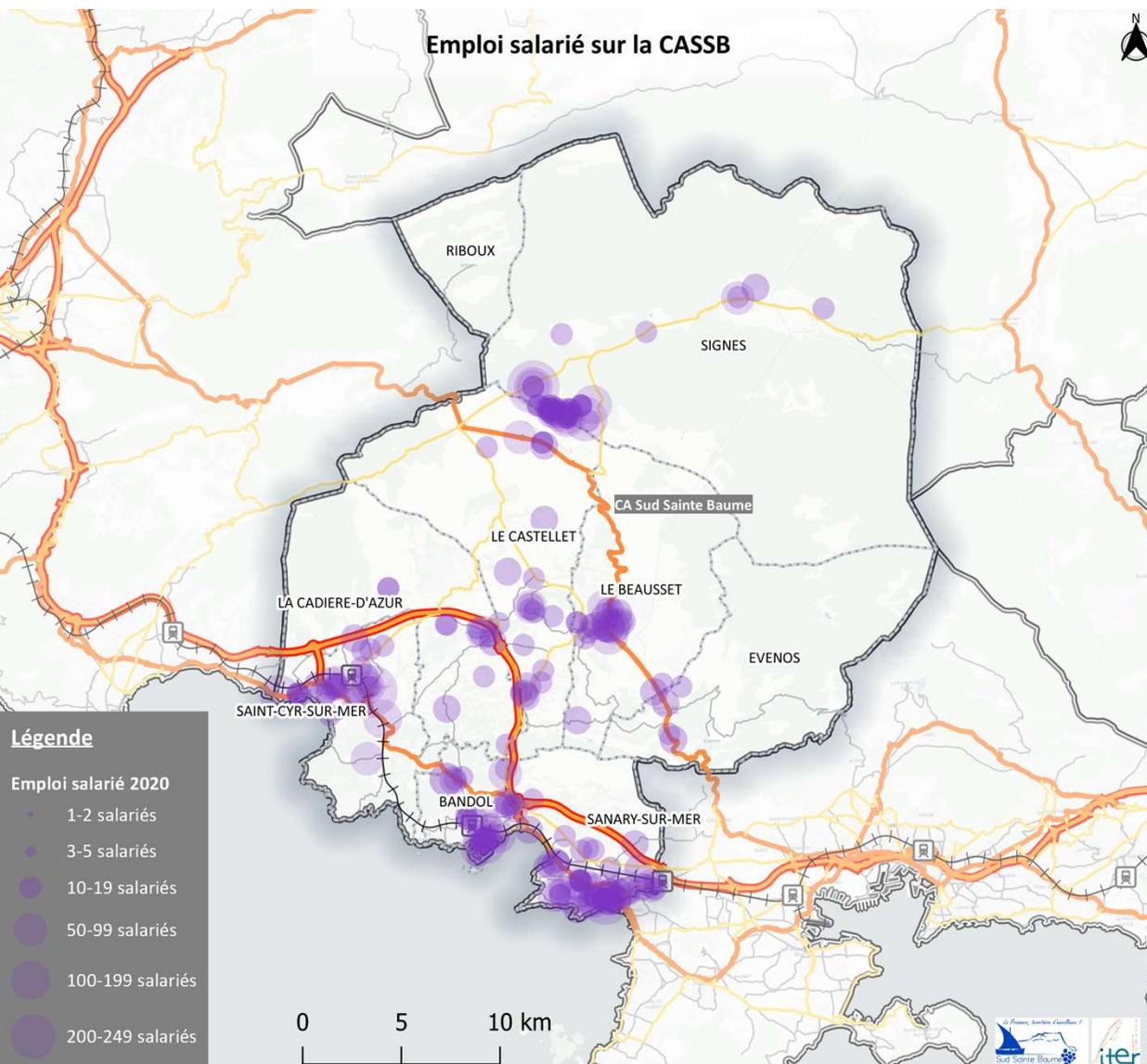
L'offre touristique du territoire est segmentée en 3 sous-destinations : Côté mer (profiter et se détendre), Côté terre (se ressourcer hors du temps) et Sainte-Baume (découvrir et se dépenser). La destination renommée et attractive s'inscrit dans un contexte touristique en évolution avec des tendances qui correspondent au territoire (le tourisme responsable par exemple). Le tourisme souffre néanmoins de la difficulté à se déplacer en interne sur le territoire, phénomène qui s'accroît lors de la haute saison touristique.

→ Un enjeu à **organiser les mobilités internes** en réponse à la structuration économique et touristique du territoire.

→ Une offre de transports collectifs à **développer pour élargir l'aire de chalandise des pôles touristiques à l'ensemble du territoire** (et pas seulement sur le littoral), afin de favoriser l'offre d'hébergement touristique du « coté terre », qui oblige actuellement les touristes/visiteurs à avoir recours à leur véhicule pour se rendre sur les services, commerces et lieux attractifs (plages, pôles de loisirs...) situés sur le secteur littoral.

## Lieux de travail des actifs résidents de 15 ans ou plus ayant un emploi en 2020

	% CASSB	% PACA
Actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la CASSB et travaillent dans la commune de résidence	30,5	49,2
Actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la CASSB et travaillent dans une autre commune	69,5	50,8



## Les caractéristiques économiques du territoire

La carte ci-contre représente la localisation des emplois salariés en 2020 sur la base du fichier Sirene. Même si ces données doivent être appréhendées avec précaution, elles permettent toutefois certains constats :

- A l'instar de la localisation de la population, la mise en évidence des **trois polarités d'emplois sur le littoral**, sans continuum sur l'ensemble de la côte. L'emploi étant principalement tourné vers l'économie résidentielle et touristique, l'activité est principalement localisée dans les villes et lieux touristiques.
  - Un **éclatement de l'emploi plus important pour les autres communes** de la CA, ces localités présentant plusieurs centralités et hameaux. Cela est davantage observable au Castellet et à la Cadière-d'Azur qu'au Beausset ou à Evenos.
  - L'**importance de la ZA de Signes**, qui concentre parmi les principaux employeurs du territoire (plus de 2000 emplois)
- Les trois communes littorales de la CASSB offrent environ 61 % des emplois locaux et concentrent 67 % des établissements.
- Enjeu d'intégrer l'accès à la ZA de Signes au cœur des réflexions stratégiques
- Enjeu de faciliter les liaisons entre les communes du littoral qui concentrent emploi et population
- Enjeu de rendre accessibles les emplois dispersés sur le territoire



## Les caractéristiques économiques du territoire

Le plateau d'activité de Signes représente un pôle économique majeur du territoire. La zone d'activité compte près de 180 entreprises pour plus de 2000 emplois et est complétée par le circuit et l'aéroport du Castelet au sud de la zone.

Créée en 1987 la zone d'activité n'a cessé de croître et son accès en voiture comme en poids-lourd pose aujourd'hui d'importants problèmes de sécurité routière, notamment dans les communes du Beausset et de Cuges-les-Pins. Un arrêté d'interdiction de circulation des poids-lourds de plus de 19 tonnes a été pris en 2017 sur la commune de Cuges-les-Pins.

La CCI, en partenariat avec la CASSB et d'autres financeurs a lancé une étude sur les conditions d'accès au plateau. Cette étude, notamment nourrie par une enquête auprès des salariés et employeurs menée par la CASSB, viendra compléter le diagnostic du PDM et alimenter les réflexions stratégiques globales de mobilité dans la CASSB à venir.

→ Un enjeu de **garantir l'accès au plateau de Signes tout en préservant le trafic, les cheminements actifs et la qualité de l'air dans les communes voisines**

La zone d'activité de la Baou, sur la commune de Sanary, à la limite d'Ollioules, est un pôle d'activité en devenir inscrit au SCOT. Un projet d'éco-technopole est ainsi porté, sur une surface de d'une vingtaine d'hectares entre l'échangeur autoroutier et la gare d'Ollioules-Sanary.

→ Un enjeu d'**accompagner le développement de cette ZAC avec le développement d'une offre de mobilité cohérente et répondant aux besoins des actifs concernés.**



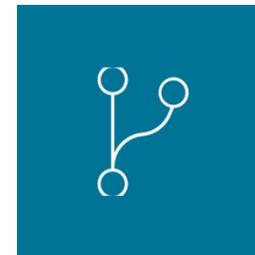
Zone d'activité du Plateau de Signes - Source: AREA Région Sud

# La demande et les besoins de mobilité

## B - La demande de mobilité



# Les flux de mobilité



- Les déplacements quotidiens peuvent avoir plusieurs motifs : déplacements pour se rendre sur son lieu de travail, pour aller faire des courses, pour emmener les enfants à l'école, réaliser des démarches administratives, etc.
- Dans le cadre de plusieurs enquêtes Ménage Déplacement, le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) a mis en évidence les différents motifs de déplacements en semaine des ménages (cf. illustration ci-contre). Cette étude montre que, tous territoires confondus, le travail constitue le premier motif de déplacement (24 %), suivi par les achats (21 %), puis les loisirs (18 %), les études (8 %) et les démarches administratives (6 %). Pour certains territoires, les achats constituent le premier motif de déplacement.
- Plus localement, l'enquête ménage-déplacements réalisée en 2022 sur le grand bassin de vie de la métropole toulonnaise montre que, dans la CA Sud Sainte Baume, tous motifs confondus, l'utilisation de la voiture individuelle reste majoritaire à hauteur de 63,6 %. La marche est le second mode de déplacement le plus utilisé à hauteur de 28,3 %. Le recours aux autres modes de déplacement (bus, vélo notamment) a très peu évolué depuis la dernière enquête ménage déplacement et reste très marginal (moins de 3%).
- ➔ Bien qu'ils représentent **seulement 1/4 des déplacements quotidiens, les flux domicile-travail sont structurants, car cela reste une mobilité contrainte**. C'est pourquoi les pages suivantes détailleront les flux observés entre le lieu de domicile et de travail sur et en lien avec la CA Sud Sainte Baume.

Répartition des déplacements selon le motif à destination  
(hors retour au domicile)



Source : Base unifiée des enquêtes ménages-déplacements, 2017

Source : Mobilité et commerces Quels enseignements des enquêtes déplacements ? – CEREMA, 2019.

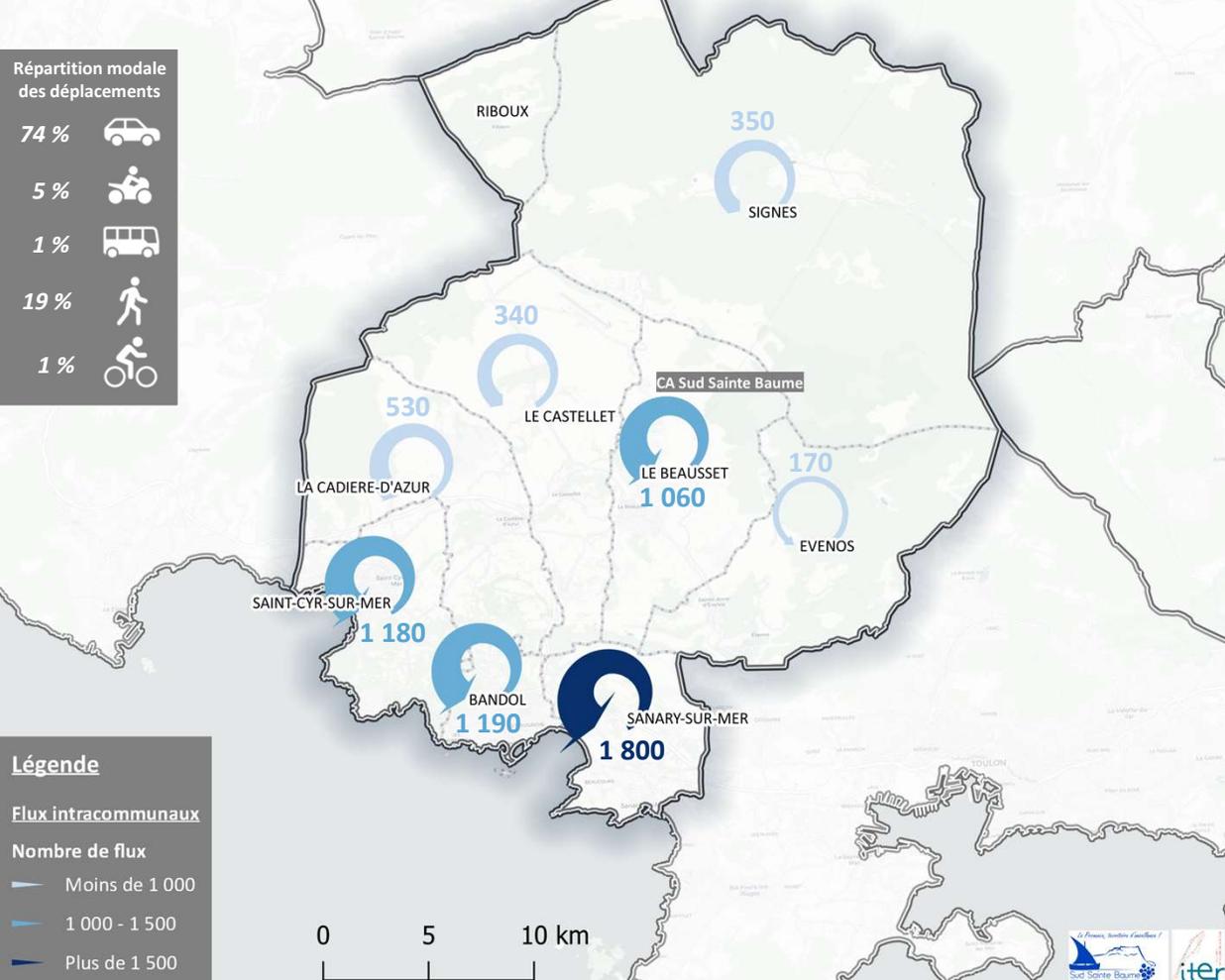


RÉPARTITION DES MODES :  
MOINS DE DÉPLACEMENTS EN VOITURE EN MOYENNE



Source : EMD Métropole Toulonnaise, 2022.

## Flux domicile-travail internes aux communes de la CASSB



Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume  
2023

Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud  
Sainte Baume  
Diagnostic et état initial de l'environnement

## Les déplacements pour le motif travail

Les flux domicile-travail intracommunaux (internes aux communes de la CASSB)

La carte ci-contre représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens qui ont lieu intégralement à l'intérieur des communes du territoire.

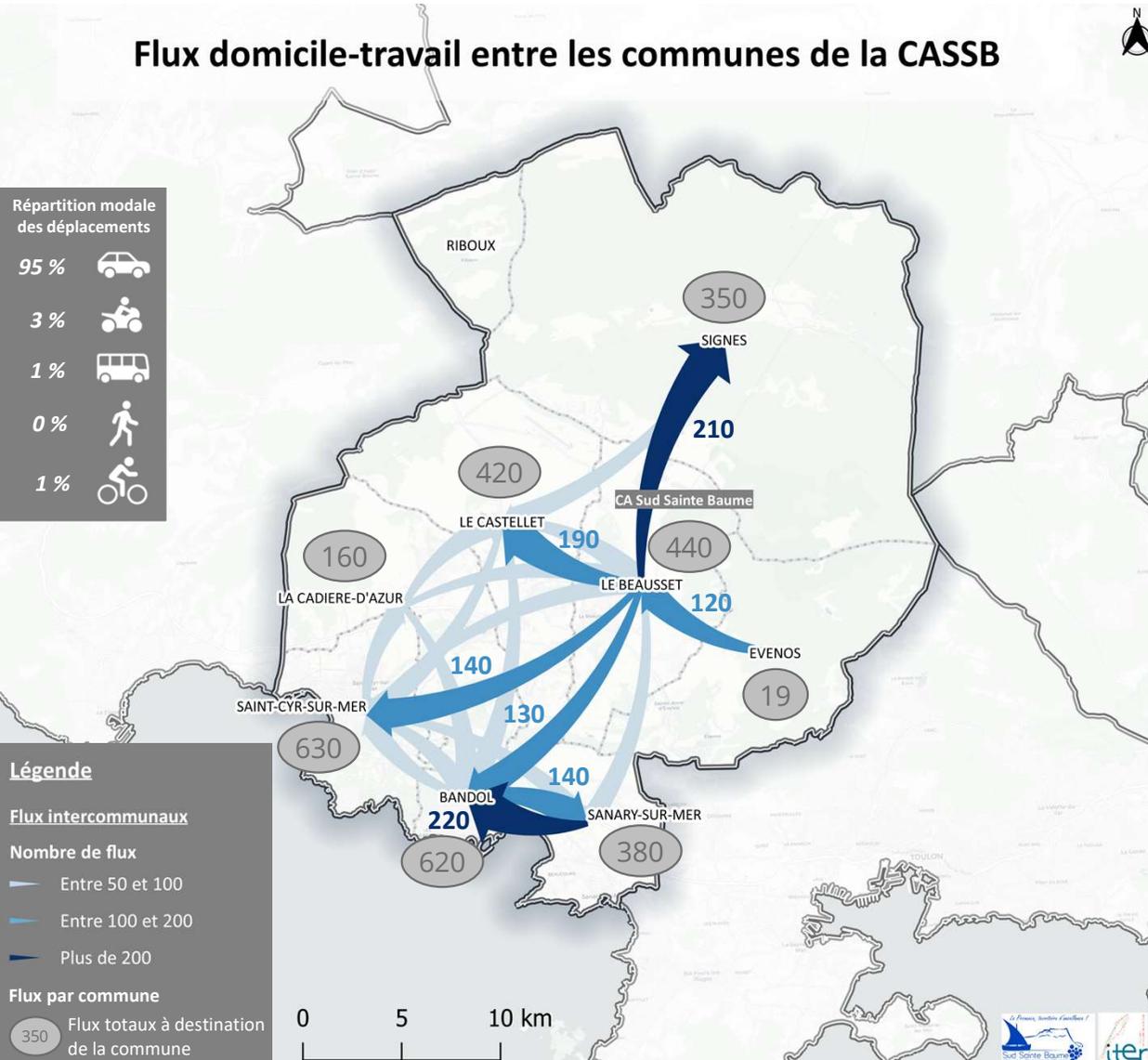
- En lien avec la démographie, les trois communes littorales et Le Beausset cumulent le plus de déplacements quotidiens internes :
  - Environ 1 800 flux à Sanary-sur-Mer
  - Environ 1 180 flux à Bandol et Saint-Cyr-sur-Mer
  - Environ 1 060 flux au Beausset
- Alors qu'environ 14 % des habitants de Bandol travaillent sur la commune, moins de 10 % des habitants de la Cadière-d'Azur, du Castellet et d'Evenos travaillent sur leur commune de résidence.
- L'utilisation de la voiture individuelle est privilégiée pour effectuer ces déplacements (74 % des flux), mais elle est nettement inférieure aux autres types de flux. La marche constitue le deuxième mode utilisé pour ces courtes distances (19 % des flux).

→ **Des flux internes aux communes** (personnes travaillant sur leur commune de résidence qui se caractérisent généralement par des courtes distances) **élevés pour lesquels l'enjeu est de faire basculer vers les modes actifs et les transports collectifs (à condition d'une offre et d'un tracé attractifs).**

1- Introduction  
2- Demande et besoin de mobilité  
3- Offre de mobilité  
4- Enseignements de la concertation

5- Enjeux du diagnostic  
6- Etat initial de l'environnement  
7- Annexes techniques

## Flux domicile-travail entre les communes de la CASSB



## Les déplacements pour le motif travail

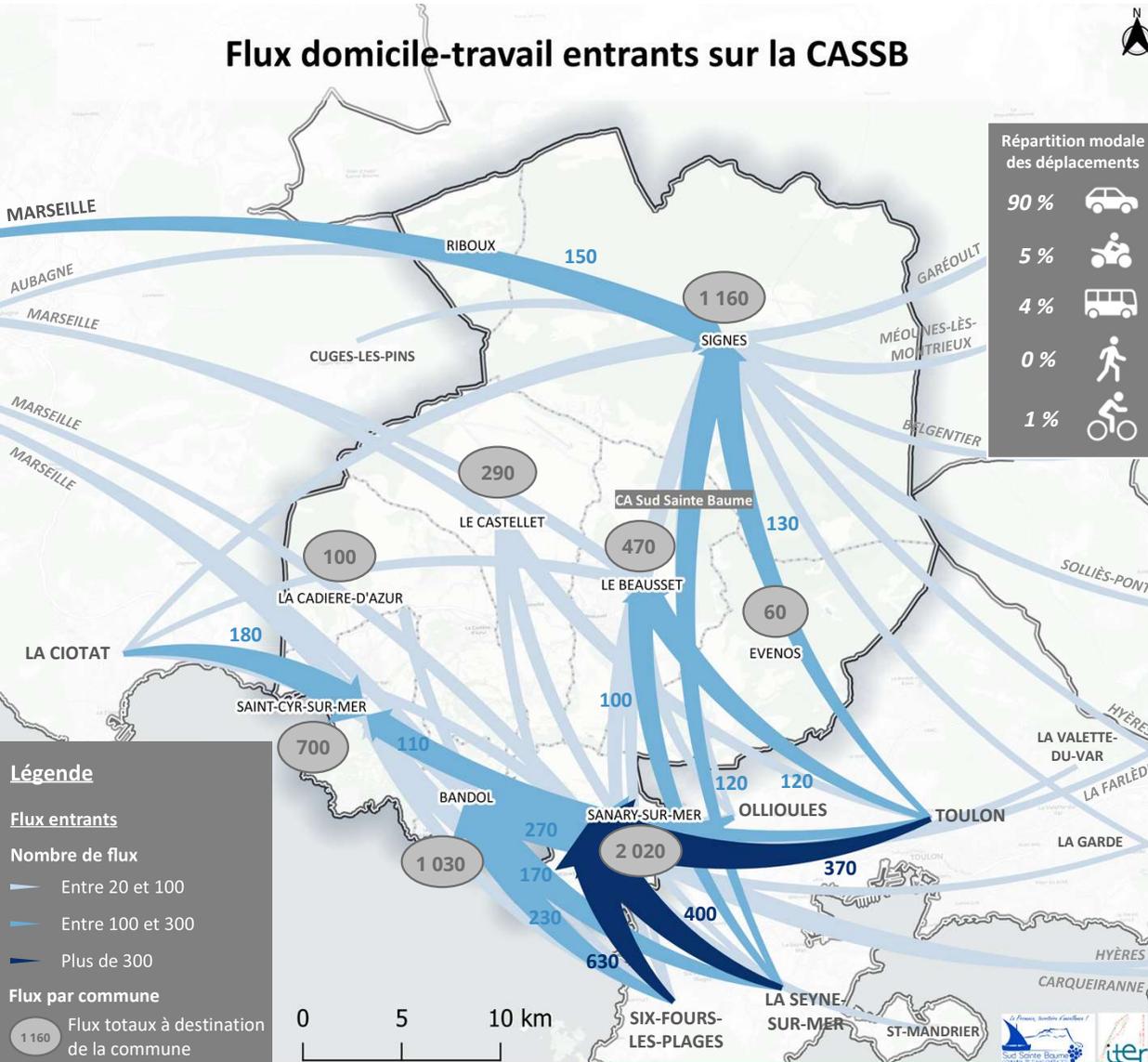
### Les flux domicile-travail intercommunaux (entre les communes de la CASSB)

La carte ci-contre figure les flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 50) entre les communes du territoire.

- Les principaux déplacements quotidiens intercommunaux sont effectués de Sanary-sur-Mer vers Bandol (220 flux), du Beausset vers Signes (210 flux), ainsi que du Beausset vers Le Castellet (190 flux), Saint-Cyr-sur-Mer (140 flux) et Bandol (130 flux). Des déplacements relativement importants sont aussi réalisés depuis Evenos vers Le Beausset (120 flux).
- Sur l'ensemble des déplacements domicile-travail quotidiens entre les communes de la CASSB :
  - 21 % se font à destination de Bandol (620 flux) et à destination de Saint-Cyr-sur-Mer (630 flux)
  - 15 % à destination du Beausset (440 flux)
  - 14 % à destination du Castellet (420 flux)
- Au cœur du territoire, Le Beausset constitue la commune de départ de 26 % des flux intercommunaux totaux. Près de 60 % des flux intercommunaux de la CASSB à destination de Signes ont pour origine Le Beausset.
- L'utilisation de la voiture individuelle est nettement privilégiée pour effectuer ces déplacements (95 % d'utilisation).

→ Des flux entre les communes qui soulignent l'enjeu des relations tous modes entre les polarités littorales et l'importance du Beausset (axe de la DN8) pour les liaisons entre le haut-pays et la côte.

## Flux domicile-travail entrants sur la CASSB



Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume  
2023

Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud  
Sainte Baume  
Diagnostic et état initial de l'environnement

## Les déplacements pour le motif travail

### Les flux domicile-travail entrants sur la CASSB

La carte ci-contre représente les flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 20) à destination des communes du territoire depuis l'extérieur de la CASSB.

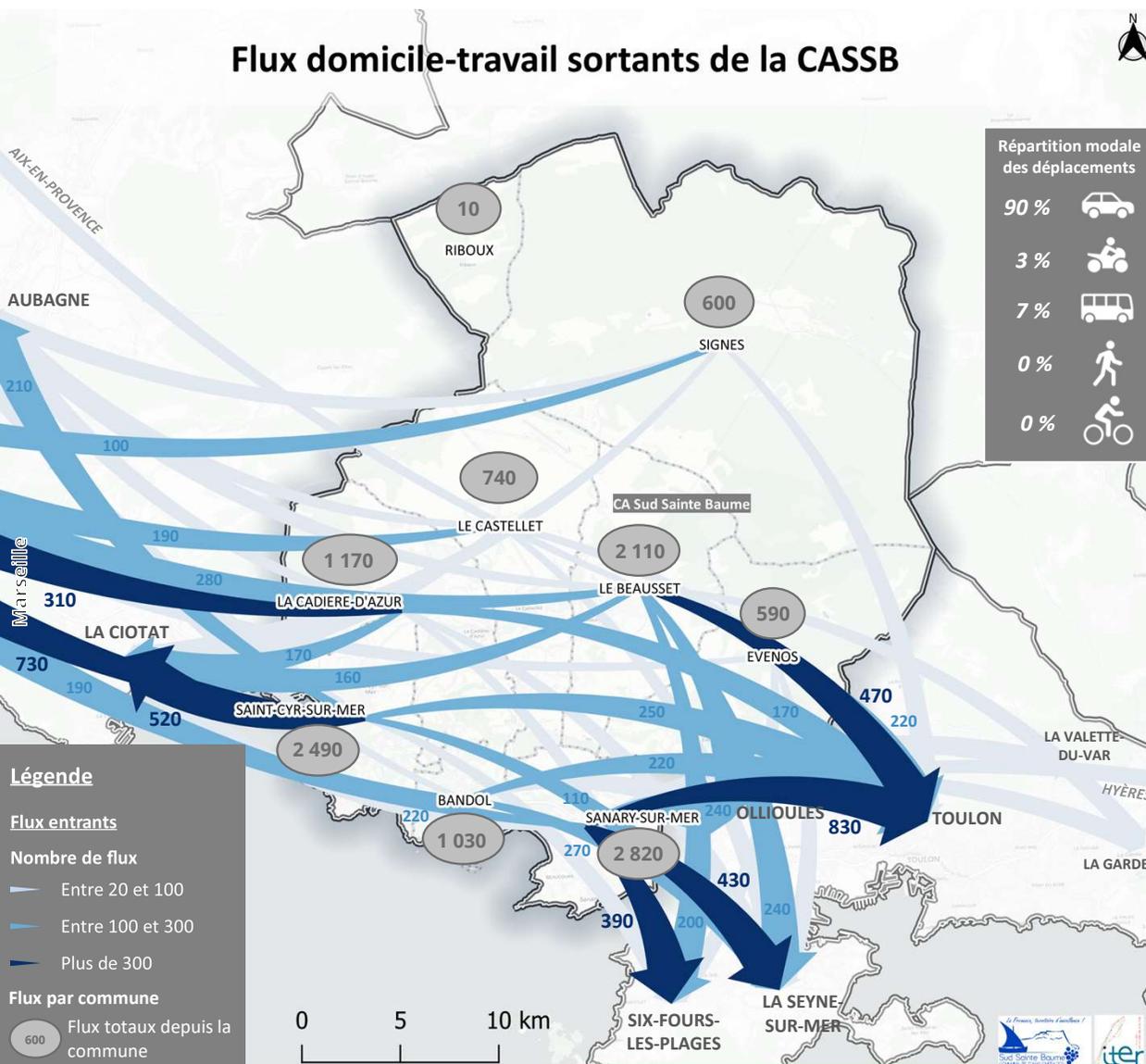
- Les principaux déplacements quotidiens entrants sont effectués à destination de Sanary-sur-Mer depuis Six-Fours-les-Plages (630 flux), La Seyne-sur-Mer (400 flux) et Toulon (370 flux). Des déplacements depuis les communes de l'ouest de Toulon Métropole sont également observables vers Bandol, Saint-Cyr-sur-Mer, mais également Le Beausset et Signes.
- La ZA de Signes constitue un pôle récepteur de déplacement majeur de la CASSB, le plus diversifié s'agissant des communes d'origine.
- Des flux relativement importants sont à l'œuvre depuis La Ciutat vers Saint-Cyr-sur-Mer (180 flux).
- Sur l'ensemble des déplacements domicile-travail quotidiens vers les communes de la CASSB depuis l'extérieur du territoire :
  - 35 % se font à destination de Saint-Cyr-sur-Mer (2 020 flux)
  - 20 % à destination de Signes (1 160 flux)
  - 18 % à destination de Bandol (1 030 flux)
- L'utilisation de la voiture individuelle est nettement privilégiée pour effectuer ces déplacements (90 % d'utilisation).

→ Des flux entrants qui reflètent les enjeux d'un transport collectif pertinent depuis l'ouest toulonnais et l'attractivité régionale de la ZA de Signes.

- 1- Introduction
- 2- Demande et besoin de mobilité
- 3- Offre de mobilité
- 4- Enseignements de la concertation

- 5- Enjeux du diagnostic
- 6- Etat initial de l'environnement
- 7- Annexes techniques

## Flux domicile-travail sortants de la CASSB



## Les déplacements pour le motif travail

### Les flux domicile-travail sortants de la CASSB

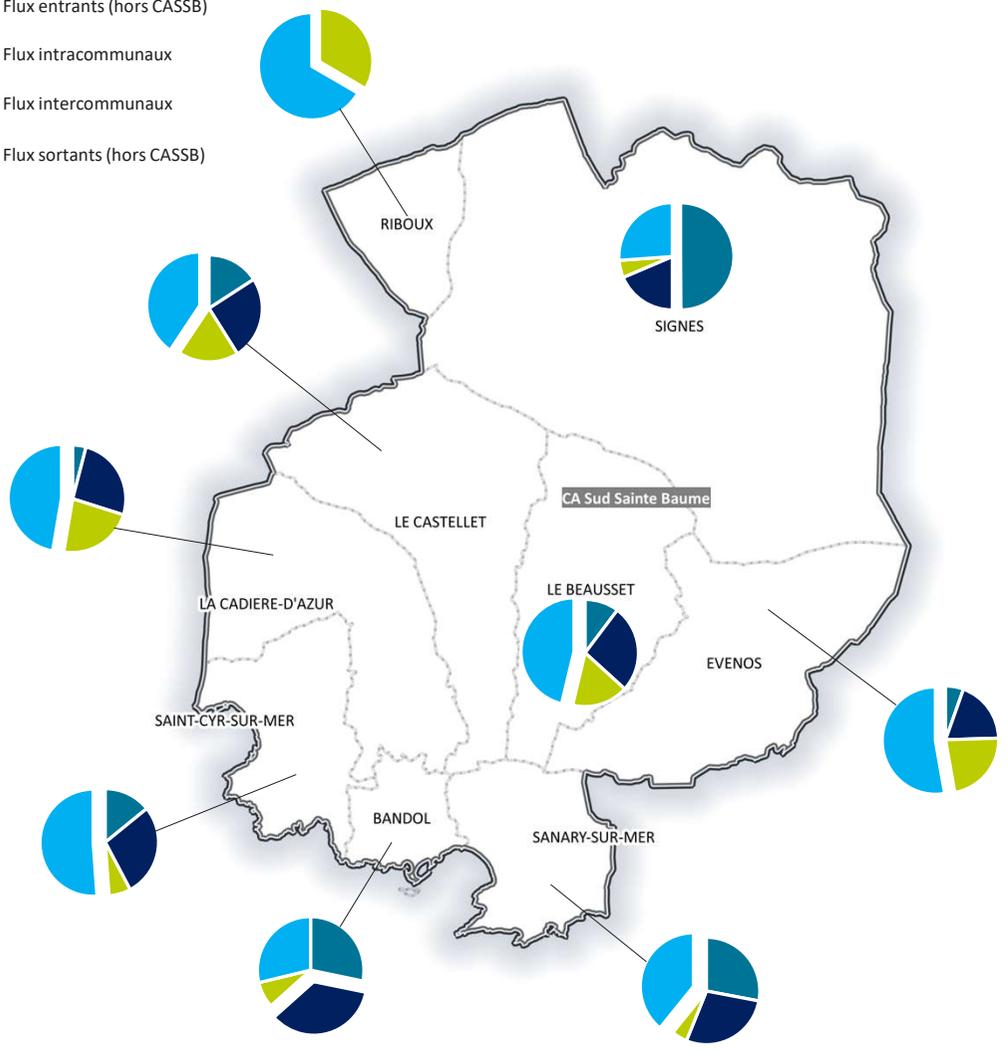
La carte ci-contre expose les flux de déplacement domicile-travail quotidiens (supérieurs à 20) depuis les communes du territoire vers l'extérieur de la CASSB.

- À l'image des flux entrants, les relations sont fortes vers l'ouest toulonnais, en particulier depuis Sanary-sur-Mer vers Toulon (830 flux), La Seyne-sur-Mer (430 flux) et Six-Fours-les-Plages (390 flux), mais également du Beausset vers Toulon (470 flux).
- L'ouest de la CASSB est davantage tourné vers la métropole d'Aix-Marseille, principalement depuis Saint-Cyr-sur-Mer vers Marseille (730 flux) et La Ciotat (520 flux), ainsi que de La Cadière-d'Azur vers Marseille (310 flux).
- Sur l'ensemble des déplacements domicile-travail quotidiens depuis les communes de la CASSB vers l'extérieur du territoire :
  - 20 % se font à destination de Toulon (2 340 flux)
  - 18 % à destination de Marseille (2 090 flux)
  - 10 % vers La Seyne-sur-Mer (1 180 flux) et vers La Ciotat (1 150 flux)
  - 8 % à destination de Six-Fours-les-Plages (870 flux).
- Alors que seuls 12 % des habitants de Bandol quittent leur commune pour l'extérieur du territoire, ce phénomène concerne plus de 24 % des habitants d'Evenos et 22 % des habitants de Saint-Cyr-sur-Mer.
- L'utilisation de la voiture individuelle est nettement privilégiée pour effectuer ces déplacements (90 % d'utilisation).

→ **Des flux sortants qui témoignent de l'attraction des deux métropoles voisines, la moitié ouest du territoire de la CASSB étant davantage tourné vers Aix-Marseille, tandis que l'est est principalement orienté vers l'agglomération toulonnaise.**

- 1- Introduction
- 2- Demande et besoin de mobilité
- 3- Offre de mobilité
- 4- Enseignements de la concertation

- 5- Enjeux du diagnostic
- 6- Etat initial de l'environnement
- 7- Annexes techniques



# Les déplacements pour le motif travail

## Synthèse des flux domicile-travail à l'échelle communale

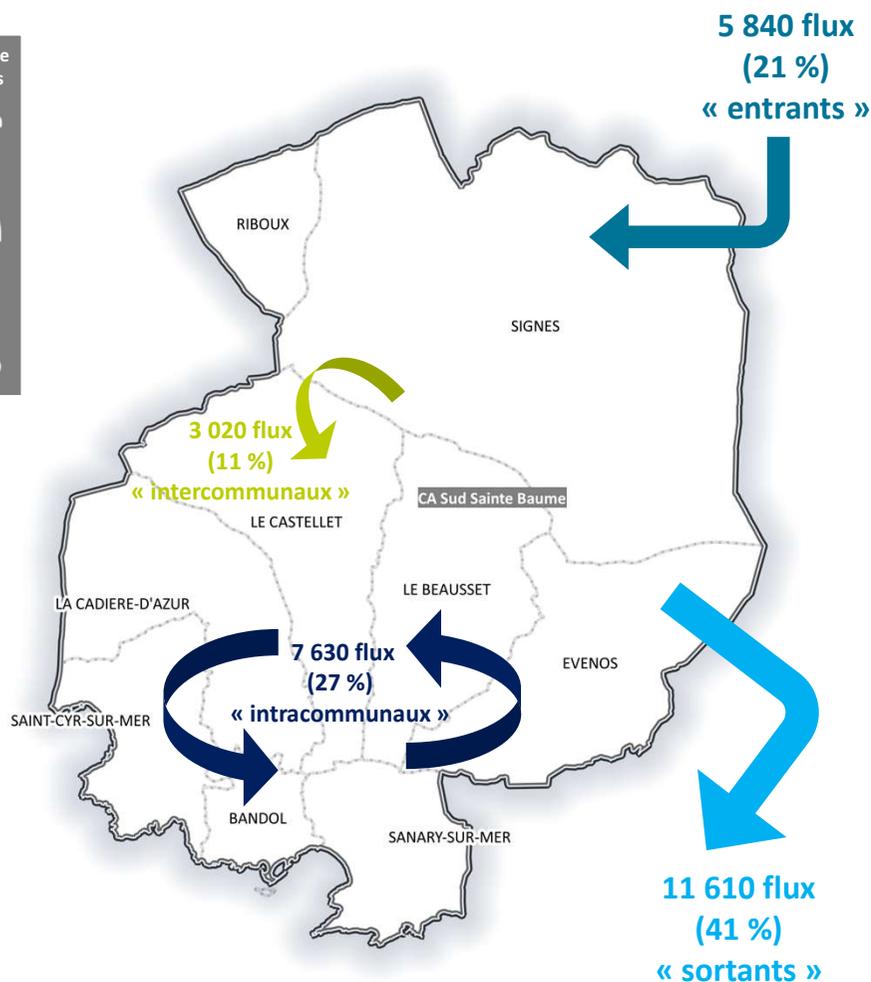
L'analyse des types de flux domicile-travail permet d'établir la typologie communale suivante :

- Les communes de Bandol et Sanary-sur-Mer sont caractérisées par un relatif équilibre entre les flux entrants, intracommunaux et sortants. Bandol se distingue toutefois par des flux sortants du périmètre communal moindres. Elle est la seule commune de la CASSB pour laquelle les flux intracommunaux sont majoritaires.
- Signes est singulière en ce que la moitié des flux concernant la commune proviennent de l'extérieur de la CASSB, en raison de l'attraction engendrée par la zone d'activité.
- Evenos et La Cadière-d'Azur sont caractérisées par une part des flux entrants très faible depuis l'extérieur du territoire mais comparativement plus importants depuis les autres communes de la CASSB.
- Par rapport aux deux communes précédentes, Le Castellet et le Beausset se distinguent par une part des flux entrants depuis l'extérieur plus importante.
- A l'instar des deux autres communes littorales, Saint-Cyr-sur-Mer est caractérisée par une part faible de flux intercommunaux, sauf que la part des flux entrants y est proportionnellement bien plus faible, au profit des flux sortants.
- La commune de Riboux est dépourvue de flux entrants de l'extérieur de la CASSB ou de flux intracommunaux.

➔ Des typologies de flux domicile-travail par commune qui traduisent des réalités résidentielles et économiques variées, et donc des enjeux de mobilité domicile-travail différents.

Répartition modale des déplacements

86 %	
4 %	
4 %	
5 %	
1 %	



## Les déplacements pour le motif travail

### Synthèse des flux domicile-travail à l'échelle de la CASSB

Sur la totalité des déplacements domicile-travail recensés par l'Insee en lien avec le territoire de la CASSB :

- 38 % des actifs résident et travaillent dans le Sud Sainte Baume.
- 62 % sont des flux externes au Sud Sainte Baume.

→ Des flux de déplacements domicile-travail majoritairement « sortants » de la CASSB qui témoignent de l'attraction des deux métropoles voisines. Un lien étroit entre les trois territoires qui met en exergue un enjeu important de travail partenarial pour offrir des solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle sur le corridor.

→ Néanmoins, le territoire compte de nombreux emplois et 21 % de flux « entrants » traduisant son attractivité extérieure (notamment depuis l'ouest toulonnais et à destination de Signes) et l'enjeu d'amélioration de l'accessibilité tous modes au territoire.

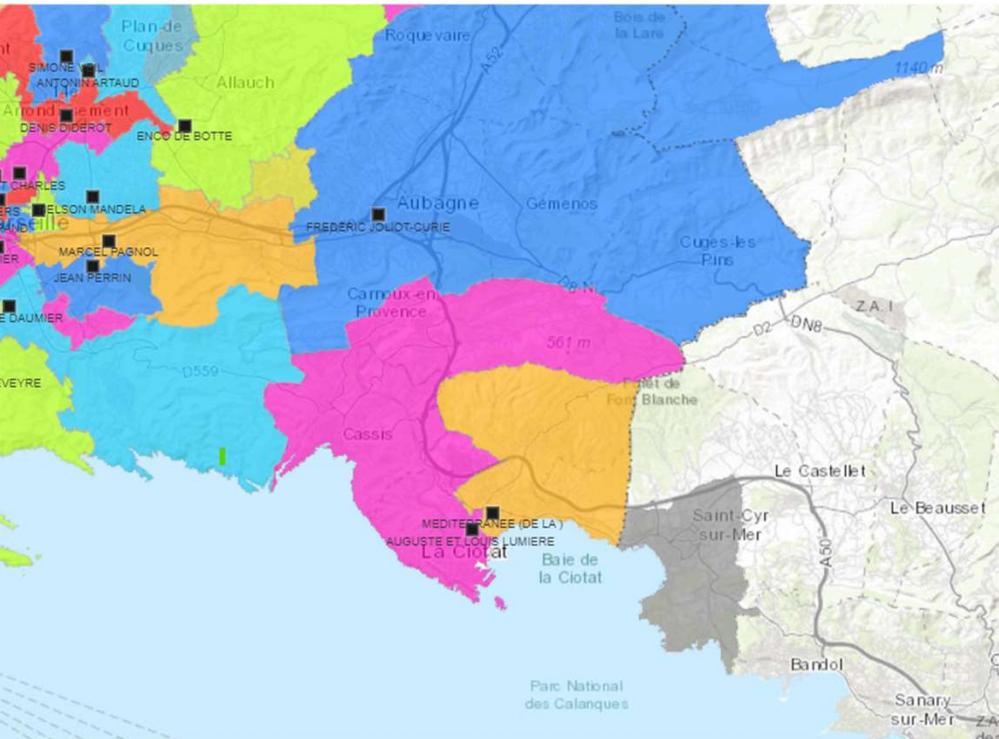
→ Une proportion de déplacements locaux de courte distance importante qui renvoie à des enjeux de développement des modes actifs et des liaisons intra et intercommunales en transport collectif.

# Les pôles générateurs de déplacement

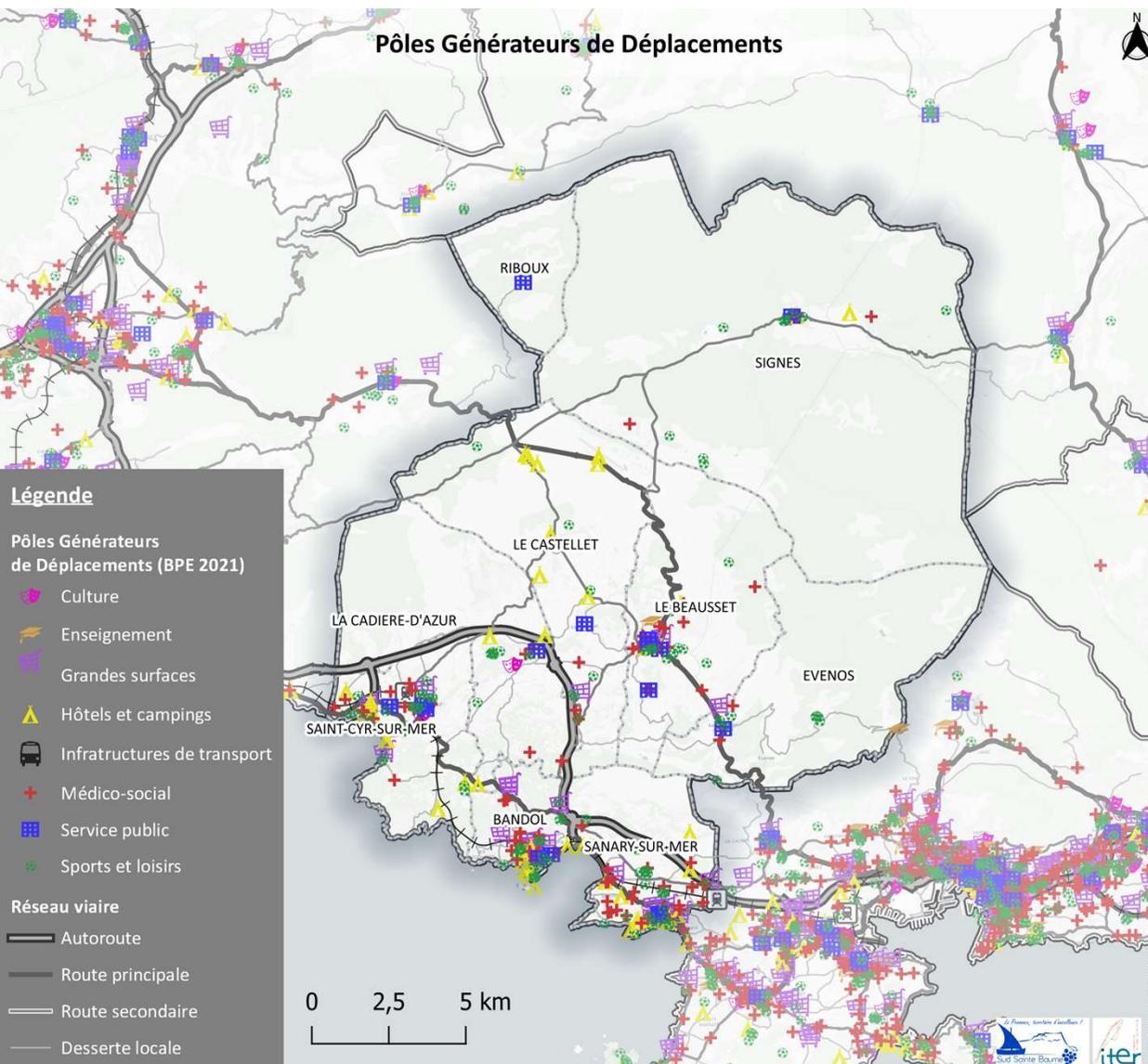
## Une offre d'enseignement jusqu'au collège

- Pour le premier degré, chaque commune accueille au moins une école maternelle / élémentaire (en dehors de Riboux).
- Pour le second degré :
  - 5 collèges publics et 1 collège privé (à St-Cyr) sur le territoire. Ces établissements publics sont répartis sur les 3 communes du littoral (St-Cyr, Sanary et Bandol) + Le Castellet et le Beausset.
  - Le territoire ne dispose d'aucun lycée. Les établissements les plus proches sont :
    - Dans l'académie de Nice : les lycées publics généraux et technologiques (GT) de La-Seyne (Langevin et Beaussier) et de Toulon (Bonaparte, Fénelon, Dumont d'Urville, La Tourrache, Rouvière), ainsi que les lycées publics professionnels de Six-Fours (La Coudoulière) et de Toulon (Cisson, Le Parc Saint-Jean, Anne-Sophie Pic, Claret). Parmi les établissements privés figurent les lycées d'Ollioules (Saint-Joseph), de La-Seyne (Sainte-Marie), de Gémenos (Saint-Jean de Garguier) et de Toulon (Notre-Dame, La Colette, Marie France).
    - Dans l'académie d'Aix-Marseille, les lycées publics GT d'Aubagne (Joliot-Curie), de La Ciotat (Lumière, Méditerranée), le lycée professionnel d'Aubagne (Eiffel), le lycée privé de Gémenos (Saint-Jean de Garguier) et d'Aubagne (Sainte-Marie) ainsi que les établissements marseillais.
- Selon la sectorisation en vigueur, les élèves de Saint-Cyr-sur-Mer dépendent de l'académie d'Aix-Marseille (cf. carte ci-contre). La possibilité est toutefois offerte de rejoindre le lycée Bonaparte de Toulon.

➔ Un enjeu à **structurer la desserte scolaire vers l'extérieur du territoire**, notamment pour les lycées vers **La Ciotat, Six-Fours, La Seyne et Toulon**; et **proposer des alternatives à la voiture sans-permis autour des collèges du territoire**.



Source: lycées de secteur dans l'académie d'Aix-Marseille (maregionsud.com)



Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume  
2023

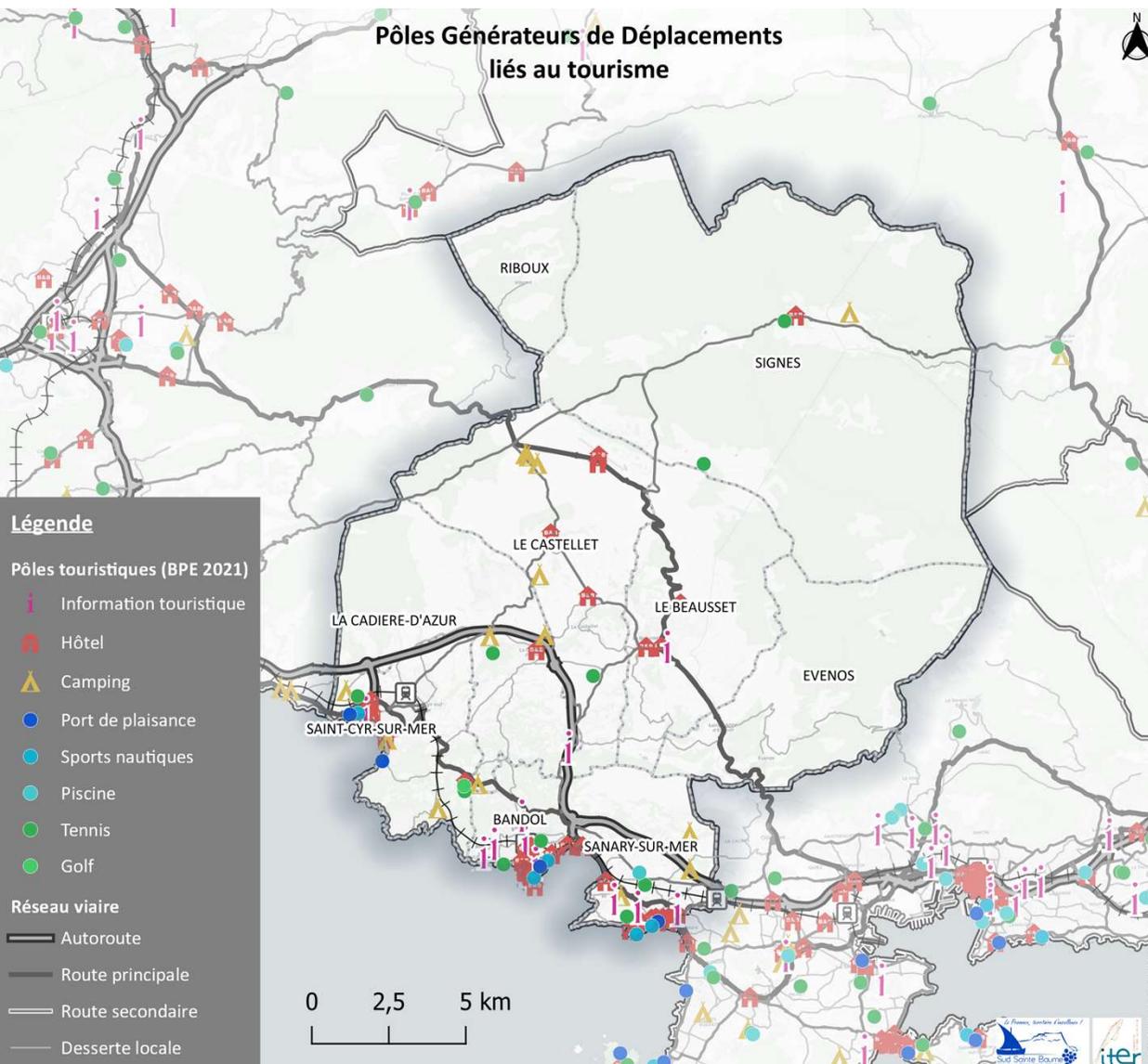
Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud  
Sainte Baume  
Diagnostic et état initial de l'environnement

## Les pôles générateurs de déplacement

- Des pôles générateurs de déplacement sont concentrés dans les trois communes du littoral qui représentent à ce titre des polarités multifonctionnelles principales dans la communauté d'agglomération.
  - Les communes du Castellet, de la Cadière d'Azur, d'Evenos, du Beausset et de Signes représentent des pôles multifonctionnels de proximité sur le territoire. Le Beausset concentre un peu plus d'équipements que les autres communes, par sa situation routière centrale et son accès facilité.
- ➔ Un enjeu à travailler l'accessibilité aux pôles structurants pour faciliter la mobilité durable de l'ensemble des habitants du territoire, et notamment les plus captifs (seniors, jeunes et personnes en situation de précarité).

1- Introduction  
2- Demande et besoin de mobilité  
3- Offre de mobilité  
4- Enseignements de la concertation

5- Enjeux du diagnostic  
6- Etat initial de l'environnement  
7- Annexes techniques



## Les pôles touristiques

- Le territoire compte de nombreux pôles générateurs de déplacements liés à l'activité touristique:
  - Des hébergement (hôtels et campings) sur le littoral mais également sur les communes de la Cadière d'Azur, le Castellet, le Beausset et Signes
  - Des pôles d'activités aquatiques (piscines, ports de plaisance, plage) sur les communes du littoral. Le complexe Aqualand à Saint-Cyr est l'un des principaux centres aquatiques du territoire.
  - Des pôles d'activités sportives et liées à la nature, réparties sur l'ensemble du territoire du fait des paysages et espaces préservés riches et diversifiés. Le Parc Naturel Régional appuie largement ce volet du tourisme de CASSB.

→ Un enjeu à faciliter l'accès au littoral depuis les communes du centre, à la fois en modes actifs et transports collectifs, tout particulièrement lors de la saison touristique d'été

# Bilan de la demande et les besoins de mobilité

## Atouts

- Un territoire attractif, tant pour les résidents que pour les touristes, une opportunité pour développer une politique vertueuse en faveur de la mobilité durable
- Des infrastructures structurantes de mobilités (routes, train) qui traversent et structurent le territoire
- Un potentiel important de déplacements internes au territoire (38 % des flux domicile-travail se font à l'intérieur de la CA)

## Faiblesses

- Des infrastructures de mobilités concentrées sur le littoral et des secteurs ruraux dont l'accessibilité est plus limitée
- Un territoire rural et peu dense qui ne facilite pas le développement d'une offre lourde et capacitaire de transports collectifs, alternative à la voiture personnelle
- Une partie de la population (jeunes et personnes précaires notamment) plutôt installée dans les communes rurales et éloignée des pôles générateurs de déplacements
- 10 % de la population non motorisée et donc dépendante d'un tiers pour ses déplacements

## Opportunités

- Les projets de LNPCA et RER Toulonnais qui vont offrir une nouvelle offre structurante de mobilité au territoire et en connexion avec les territoires voisins
- Le développement d'offres de mobilité durable s'inscrit en cohérence avec un arrière-pays qui offre des atouts significatifs en matière de tourisme soutenable

## Menaces

- Un vieillissement de la population qui requestionne l'offre de déplacement et l'ergonomie des espaces publics pour en assurer l'accessibilité à tous
- Une évolution des attentes touristiques qui peut représenter une menace importante si la collectivité n'assure pas les transitions et investissements nécessaires en matière d'offre touristique et de mobilité
- Un usage prépondérant de la voiture individuelle qui va continuer à augmenter du fait de la dynamique démographique du territoire et de la forte motorisation des ménages, notamment dans les communes retro-littorales

# L'offre de mobilité actuelle et projetée

## A - Le réseau viaire et projets





## Hiérarchisation du réseau viaire

Un territoire organisé autour d'un axe majeur et deux axes structurants :

- **L'A50** qui traverse le territoire sur sa partie sud et qui le dessert grâce à 4 échangeurs (dont 1 gratuit) connectant le territoire à la métropole de Marseille à l'Ouest (environ 35 min depuis Saint Cyr sur Mer hors heures de pointe) et à la métropole de Toulon à l'Est (environ 15 min depuis Sanary sur Mer hors heures de pointe),
- **La D559** qui relie les 3 communes du littoral,
- **La DN8** desservant le Castellet, le Beausset et Evenos.

Ces trois principaux axes routiers assurent la desserte des principaux bassins d'emplois internes et externes au territoire depuis les communes de la CASSB et contribuent à l'attractivité du territoire du point de vue de l'accessibilité routière performante.

Néanmoins, du fait de la structuration viaire actuelle, des flux de transit importants sont observés au niveau des traversées des villages (notamment Le Beausset mais aussi Evenos, Le Castellet, La Cadière d'Azur).



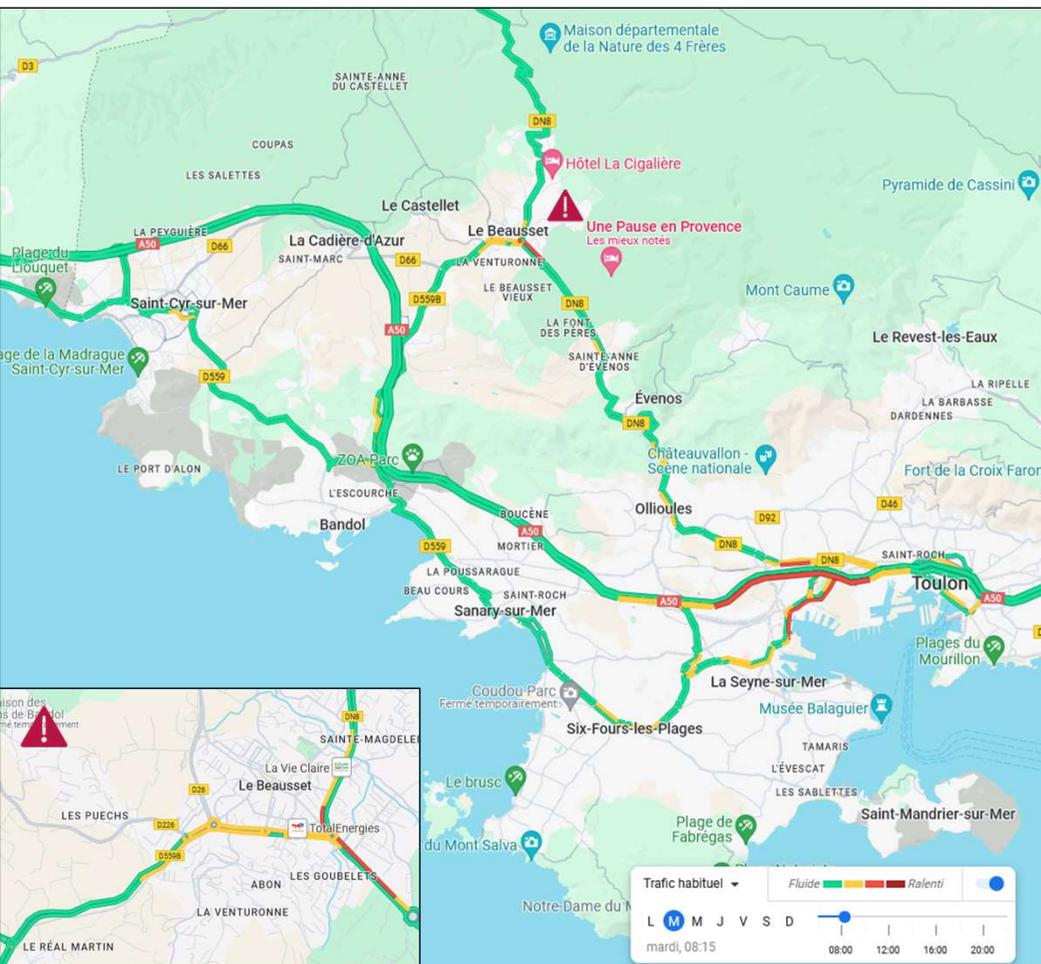
# Voirie et congestion

RD	commune	TMJA 2019		TMJA 2021			TMJA 2021/2019	
		TMJA	%PL	TMJA	TMJE	%PL	TMJA	pt PL
D560	St-Cyr-Sur-Mer	15469	1,3%	14428	0	1,40%	-7%	0,1
D66	Le Castellet	10262	6,0%	10921	14005	5,50%	6%	-0,5
DN8	Le Beausset	6655	8,0%	6219	6866	7,90%	-7%	-0,1
D2	Signes	4000	5,3%	4162	4856	5,50%	4%	0,2
D559	Bandol	17960	2,1%	16175	20616	2,20%	-10%	0,1
D560	Bandol	17058		14998	0	3,00%	-12%	
D11	Ollioules	24177	2,9%	18310	19388	2,80%	-24%	-0,1
D26	La Seyne-Sur-Mer	52347	8,2%	49148	50880	6,90%	-6%	-1,3

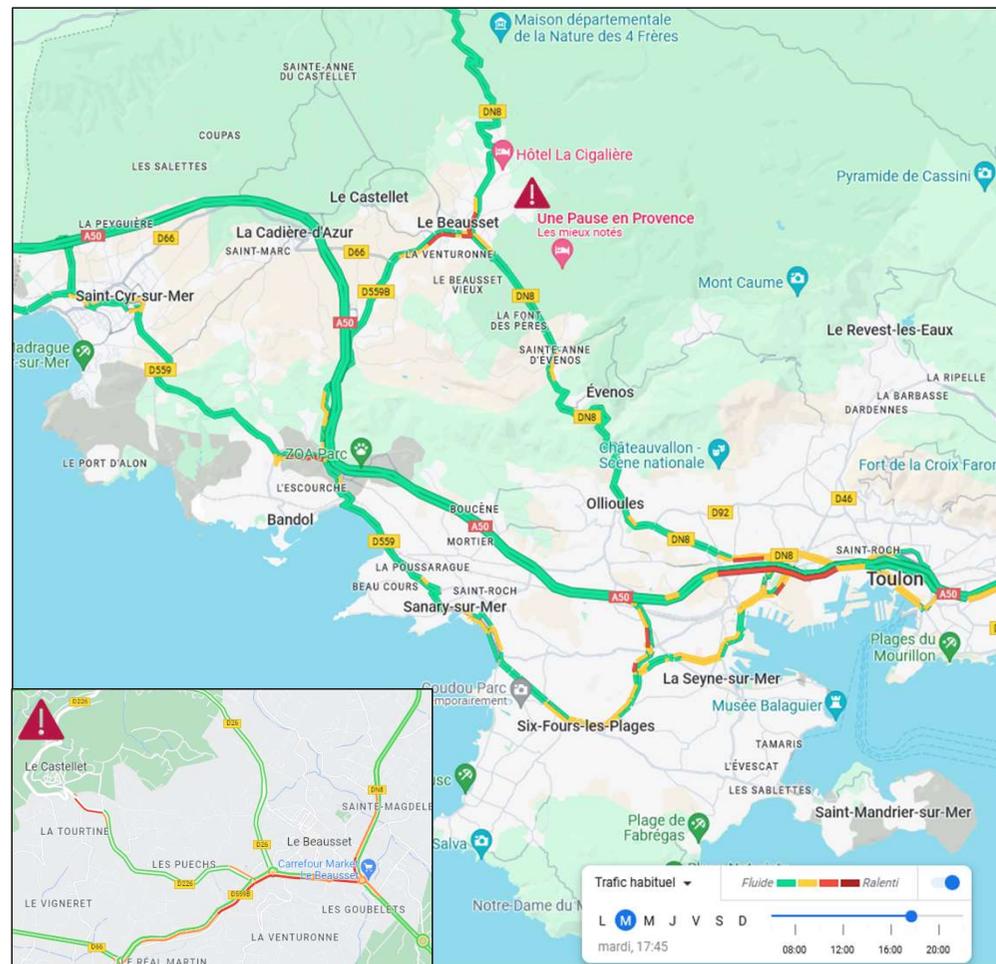
- A niveau des 8 principaux comptages permanents, des charges de trafic élevées mais qui ont diminué en 2021 et 2019, à l'exception de la D66 connectée au giratoire du Beausset et de la D2 à Signes.
  - Le trafic reste majoritairement dense voir saturée sur les voiries suivantes :
    - La branche ouest (D559B) reliant par la D66 l'échangeur 11 de l'A50 au giratoire du Beausset + 20 000 véhicule moyen par jour
    - La branche D559 d'accès au giratoire (super U) et les différentes pénétrantes d'accès à la métropole toulonnaise (D63, D559, D26) ainsi qu'au nouvel échangeur de l'A50 (n°13) d'Ollioules par la D11.
- ➔ Concernant le point dur de la traversée du Beausset, **l'amélioration des conditions d'accès au parc d'activités du plateau de Signes** va faire l'objet d'une étude portée par la CCI. Cette étude technique doit apporter des solutions pour mieux réguler les flux de transit et des usages, et ne doit pas obérer la promotion des mobilités alternatives et les modes de déplacement décarbonés dans le projet.

# Voirie et congestion

Heure de pointe du matin en semaine (mardi 8h15)



Heure de pointe du soir en semaine (mardi 17h45)



Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume  
2023

Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud  
Sainte Baume  
Diagnostic et état initial de l'environnement

- 1- Introduction
- 2- Demande et besoin de mobilité
- 3- Offre de mobilité
- 4- Enseignements de la concertation

- 5- Enjeux du diagnostic
- 6- Etat initial de l'environnement
- 7- Annexes techniques

# La congestion routière observée

Plusieurs phénomènes de congestion routière observés (notamment en heures de pointe du matin et du soir) en particulier au niveau :

- De la D559B au Beausset où un trafic de transit important est observé,
- De la D11 à Sanary-sur-Mer en accès à l'autoroute.

→ Un enjeu à **favoriser les mobilités alternatives**, y compris dans les nouveaux projets routiers pour les modes s'appuyant sur les infrastructures routières (transports collectifs à vocation express, covoiturage du quotidien)



Juillet 2023, 16h45 (bd du 11 Novembre).



Juillet 2023, 16h40 (bd chanzy).



Juillet 2023, 16h40 (Rte de Marseille).

## Diapositive 43

---

**EHO**

[@Hindee Goury - Iter] ce genre de slides il faudrait qu'on repasse dessus peut-être, non ? Et flouter les plaques des voitures à minima (peut-être repasser sur tout le livrable par rapport à ça)

Esteban Handel; 2024-07-29T12:28:56.789

# Zones à Faible Emission (ZFE)

## La Zone à Faible Emission (ZFE) de Marseille

- Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2022, la Zone à Faible Emissions est entrée en vigueur sur la métropole de Marseille. Ce dispositif, qui vise à diminuer la pollution de l'air, s'applique sur un périmètre bien précis à l'intérieur des boulevards (cf. illustration ci-contre).
- Quels véhicules sont concernés et interdits de circulation sur cette zone ?



## La Zone à Faible Emission (ZFE) de Toulon

- La zone à faibles émissions (ZFE) sur Toulon Provence Méditerranée est actuellement en discussion (calendrier, périmètre etc).

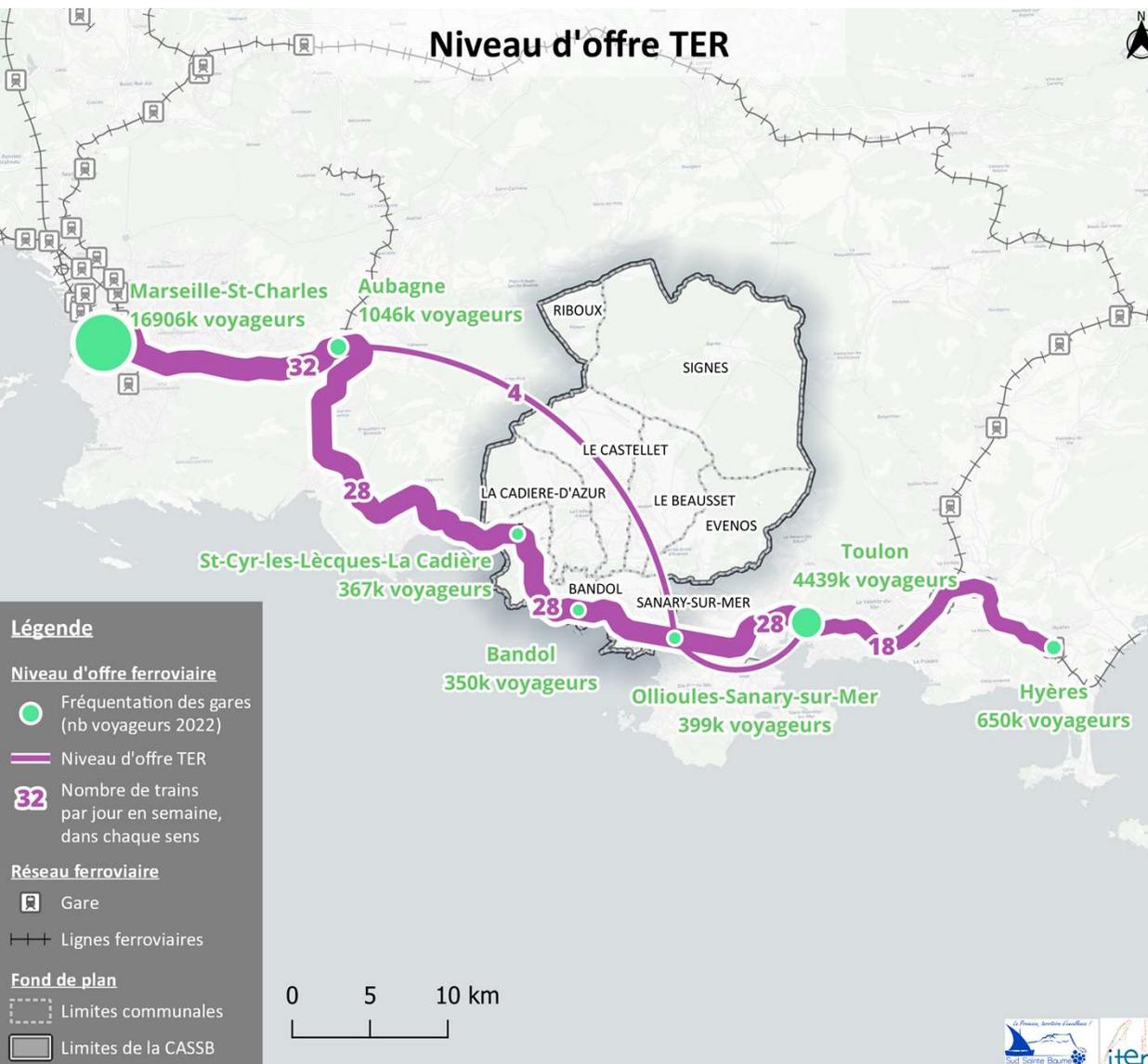




# L'offre de mobilité actuelle et projetée

## B - L'offre en transport collectif et projets





## L'offre ferroviaire

- La CASSB est traversée par la ligne ferroviaire reliant Aubagne à Toulon. L'offre est proposée sous la marque régionale Zou !
  - Offre **dense** avec **fréquence importante** et amplitude horaire large : 28 trains par jour dans chaque sens desservent le territoire (en semaine)
  - Offre **très complexe** avec 8 combinaisons de dessertes différentes sur l'ensemble de la ligne, qui **impacte la lisibilité de l'offre** pour les usagers
  - **3 gares** sur le territoire avec une fréquentation de 3 à 400 000 voyageurs par an
  - Malgré un bassin de mobilité et de vie orienté vers l'Est du territoire, l'usage de la **gare de Saint-Cyr est tourné vers Marseille** avec plus de 60 % des voyageurs en provenance ou à destination de l'Ouest.
- ➔ Une offre **dense à clarifier et mieux cadencer** pour développer l'usage
- ➔ Une réflexion à mener pour **améliorer le rabattement** sur les gares du territoire

# L'offre ferroviaire : fréquentation des gares

- La fréquentation des 3 gares du territoire est comprise entre 350 000 et 399 000 voyageurs par an (données 2022), soit des fréquentations relativement similaires.
- La gare d'Ollioules-Sanary compte le plus de voyageurs. Cela s'explique par l'offre ferroviaire légèrement plus dense mais également le potentiel d'usage de la gare en rabattement depuis d'autres communes assez important (et des infrastructures qui permettent le rabattement sur place).
- A l'inverse, la gare de Bandol compte le moins de voyageurs, du fait d'une commune et d'une gare un peu moins accessible en voiture depuis le reste du territoire, et donc des rabattements qui sont privilégiés vers les gares de Saint-Cyr et Sanary.

## Nombre de voyageurs en 2022

<b>St-Cyr-les-Lecques</b>	367 000
<b>Bandol</b>	350 000
<b>Ollioules-Sanary</b>	399 000
<i>Autour du territoire, pour contextualisation :</i>	
<b>Toulon</b>	4 439 000
<b>Aubagne</b>	1 046 000

# L'offre ferroviaire - Axe Ouest

	Amplitude horaire		Nombre de services par jour		Spécificités estivales
	En semaine	Le weekend	En semaine	Le weekend	
Marseille > Aubagne > CASSB	6h40 – 22h22	7h07 – 23h22	28	24	2 services dans chaque sens ne fonctionnent que l'été
CASSB > Aubagne > Marseille	6h07 – 21h26	6h07 – 22h54	28	24	
Marseille > Aubagne > CASSB <i>(desserte de la gare d'Ollioules-Sanary uniquement)</i>	6h22 – 22h22	/	4	0	1 service ne fonctionne pas l'été
CASSB > Aubagne > Marseille <i>(desserte de la gare d'Ollioules-Sanary uniquement)</i>	6h07 – 21h26	/	4	0	

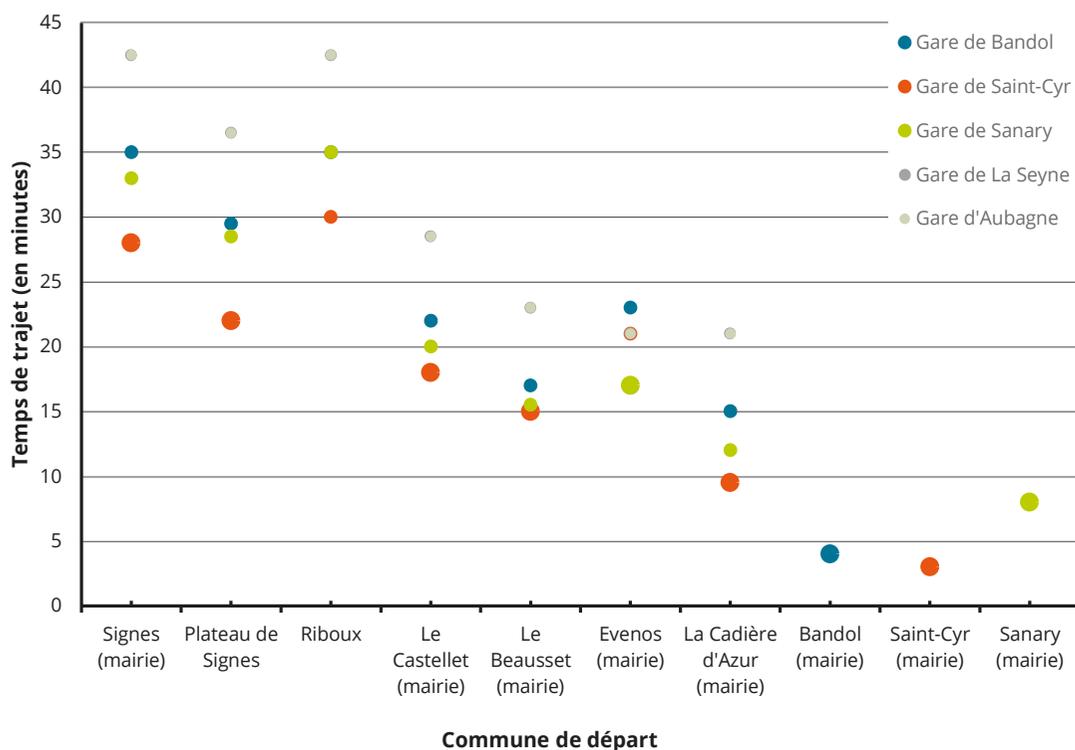
Note : Sauf mention contraire, les trains mentionnés desservent les 3 gares du territoire  
 Note : L'amplitude horaire est indiquée à partir de l'heure de passage du train sur le territoire

# L'offre ferroviaire - Axe Est

	Amplitude horaire		Nombre de services par jour		Spécificités estivales
	En semaine	Le weekend	En semaine	Le weekend	
Toulon > CASSB	6h07 - 21h26	6h07 - 22h54	28	24	2 services dans chaque sens ne fonctionnent que l'été
CASSB > Toulon	6h40 - 22h22	7h07 - 23h22	28	24	
Toulon > CASSB (desserte de la gare d'Ollioules-Sanary uniquement)	6h07 - 22h22	/	4	0	1 service ne fonctionne pas l'été
CASSB > Toulon (desserte de la gare d'Ollioules-Sanary uniquement)	6h22 - 22h22	/	4	0	
Hyères > CASSB	6h38 - 21h26	7h08 - 22h25	18	14	
CASSB > Hyères	6h40 - 21h22	7h07 - 21h22	18	14	

Note : Sauf mention contraire, les trains mentionnés desservent les 3 gares du territoire  
 Note : L'amplitude horaire est indiquée à partir de l'heure de passage du train sur le territoire

# L'accessibilité aux gares du territoire : **rabattement en voiture**



	Gare de rabattement *	Temps de trajet	Coût
<b>Bandol</b>	Bandol	4 min	0,13€
<b>Evenos</b>	Ollioules-Sanary	17 min	0,97€
<b>La Cadière d'Azur</b>	St-Cyr-les-Lecques	10 min	0,60€
<b>Le Beausset</b>	St-Cyr-les-Lecques	15 min	1,38€
<b>Le Castellet</b>	St-Cyr-les-Lecques	18 min	1,00€
<b>Plateau de Signes</b>	St-Cyr-les-Lecques	22 min	2,10€
<b>Riboux</b>	St-Cyr-les-Lecques	30 min	2,49€
<b>Saint-Cyr-sur-Mer</b>	St-Cyr-les-Lecques	3 min	0,12€
<b>Sanary-sur-Mer</b>	Ollioules-Sanary	8 min	0,60€
<b>Signes</b>	St-Cyr-les-Lecques	28 min	2,36€

\* La gare considérée pour le rabattement est celle pour laquelle le temps de trajet est le plus rapide. Dans les comparaisons de temps de parcours à venir, une autre gare pourra être sélectionnée pour optimiser le trajet.

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des coûts et temps de parcours selon les modes

## Analyse comparative des temps et coûts de parcours

Cette analyse comparative théorique des coûts et temps de parcours entre les communes du territoire et les métropoles voisines vise à identifier les trajets où le train est concurrentiel (en temps et/ou coût) à la voiture personnelle. Différents modes de rabattement sur les gares du territoire sont étudiés. Les résultats pourront faciliter les réflexions en phase de stratégie sur les aménagements et offres de mobilités alternatives à mettre en place prioritairement sur le territoire : en identifiant les OD (origines – destinations) répondant à la fois aux déplacements internes et au rabattement pour des trajets vers Toulon ou Marseille.

## Cadre méthodologique de l'analyse pour les parcours et temps de trajet

- Les **temps de trajets et coûts** sont comparés depuis les communes du territoire **vers Marseille et Toulon** pour les **déplacements réguliers et occasionnels**, ainsi que vers **l'aéroport de Marseille** pour les déplacements occasionnels. Les différents modes de rabattement possibles sont considérés pour **comparer le trajet « rabattement + train » au même trajet en voiture**.
- Les analyses se basent sur différents postulats :
  - Le **rabattement en modes actifs** se fait **sur la gare la plus proche**. Pour les rabattements en modes motorisés (voiture, bus), il se fait sur la gare la plus stratégique en temps de parcours selon la destination, parmi les deux gares les plus proches de la commune d'origine considérée.
  - Les rabattements à pied, vélo, VAE et en bus sont indiqués **pour analyse théorique, considérant des aménagements cyclables / piétons ou une**

**offre bus entre la commune et le rabattement**, avec dans l'objectif d'étudier la concurrence d'une telle option face au trajet complet en voiture personnelle. Ces options rabattements sont donc à considérer **sous réserve de la mise en place d'aménagements ou d'offre de transports collectifs**.

- Les temps de trajets ont été estimés avec les outils et postulats suivants :
  - A vélo et VAE c'est l'itinéraire direct qui est retenu (pour répondre à cet enjeu d'analyse théorique sous réserve de la mise en place d'aménagements sécurisés) selon Géovélo, qui dissocie des temps de parcours en vélo et VAE.
  - En voiture personnelle, pour le rabattement comme le trajet complet, les temps de parcours ont été estimés sur Mappy, considérant un départ à 8h00 de la commune d'origine et sans prendre en compte les temps de stationnement à l'arrivée.
  - En bus, les temps de rabattement théoriques ont été estimés en considérant des trajets hors autoroute, pour des vitesses commerciales dépendant de la commune d'origine : 20 km/h pour les communes du littoral; 30 km/h pour les communes de la Cadière d'Azur, le Beausset, Evenos et le Castelet; 35 km/h pour le plateau de Signes et les communes de Riboux et Signes.
  - Le rabattement selon les différents modes n'est affiché dans ce rapport que lorsque de la durée (de rabattement) ne dépasse pas une heure.
  - Les temps sont estimés pour un trajet à destination de la gare de Toulon, Marseille ou Vitrolles – Aéroport, sans prendre en compte un trajet complémentaire pour rejoindre sa destination finale.

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des coûts et temps de parcours selon les modes

## Cadre méthodologique de l'analyse pour les coûts

- Les tarifs sont estimés pour les trajets en voiture sur la base des **estimations de carburant et du péage fournies par Mappy**, pour un véhicule de taille moyenne consommant en moyenne 5,2 L/100km (gazole à 1,835€/L). Cet indicateur ne considère que les coûts d'usage direct et non l'ensemble des coûts de possession et d'entretien du véhicule personnel (amortissement, assurance, réparations, etc.), ni le coût éventuel du stationnement à l'arrivée.
  - En transports collectifs, les **coûts sont différenciés pour les trajets réguliers et occasionnels**. Le profil étudié est un actif entre 30 et 59 ans :
    - Pour les trajets réguliers, il prend un **abonnement** annuel de train / bus (selon ses besoins) et l'estimation des coûts de train par trajet est donc calculée considérant **220 jours travaillés** par an.
    - Pour les trajets occasionnels, les analyses sont dissociées entre les voyageurs **occasionnels résidents**, dont on considère qu'ils achètent une **carte Zou! Malin** à 30€/an et les **voyageurs occasionnels touristes sans carte Malin**. Quoi qu'il en soit, les voyageurs occasionnels ne bénéficient pas d'un abonnement de transport.
  - Les tarifs ont été calculés selon la tarification en vigueur en décembre 2023.
- La colorisation conditionnelle verte / rouge est définie :
    - Pour le **temps de trajet**
      - Sur les **trajets occasionnels**, le trajet en rabattement + train est coloré en vert si le temps de parcours est inférieur ou égal à 110 % (durée inférieure, ou écart de moins de 10 %) de la durée du trajet complet réalisé en voiture personnelle. La coloration devient rouge si le temps de parcours est supérieur à 130 % (écart supérieur à 30 %).
      - Pour les **trajets réguliers**, l'écart maximale pour une coloration verte est réduit à 5 % du fait d'une acceptabilité réduite lorsque les trajets sont réalisés au quotidien, et à 20 % pour la coloration rouge.
    - Pour les **coûts**
      - Sur les **trajets occasionnels**, le trajet rabattement + train est coloré en vert lorsque le prix est inférieur au prix du trajet en voiture ou que l'écart est de moins de 1 €. La coloration devient rouge lorsque l'écart est supérieur à 5 €.
      - Sur les **trajets réguliers**, considérant qu'ils sont réalisés toute l'année et donc que les coûts sont additionnés, la coloration est verte si le coût rabattement + train est inférieur au coût en voiture personnelle et devient rouge dès lors que l'écart dépasse 0,50 €.

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des coûts et temps de parcours selon les modes pour des trajets réguliers

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût	Temps de trajet	Coût
Toulon	Bandol	Marche	27 min	1,11 €	26 min	3,52 €
		Vélo	22 min			
		VAE	20 min			
		Bus	18 min	1,29 €		
		Voiture	19 min	1,24 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	Bandol	Marche	56 min	2,67 €	62 min	9,71 €
		Vélo	51 min			
		VAE	49 min			
		Bus	47 min	2,85 €		
		Voiture	48 min	2,80 €		

## Depuis Bandol

Depuis Bandol, l'accès en train à Toulon et Marseille reste largement concurrentiel à voiture personnelle, quel que soit le mode de rabattement, tant au regard du temps de trajet que du coût.

Condition durée	Condition coût	
Durée du trajet rabattement + train ≤ 105 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture	→ Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).
Durée du trajet rabattement + train > 120 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 0,50€	→ Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des coûts et temps de parcours selon les modes pour des trajets réguliers

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût	Temps de trajet	Coût
Toulon	St-Cyr-les-Lecques	Marche	35 min	1,45 €	28 min	5,57 €
		Vélo	26 min			
		VAE	24 min			
		Bus	24 min	1,63 €		
		Voiture	24 min	1,57 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	St-Cyr-les-Lecques	Marche	52 min	2,37 €	53 min	6,96 €
		Vélo	43 min			
		VAE	41 min			
		Bus	41 min	2,55 €		
		Voiture	41 min	2,49 €		

## Depuis Saint-Cyr

Depuis Saint-Cyr, l'accès en train à Toulon et Marseille reste largement concurrentiel à voiture personnelle, quel que soit le mode de rabattement, tant au regard du temps de trajet que du coût.

Condition durée	Condition coût	
Durée du trajet rabattement + train $\leq$ 105 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture	→ Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).
Durée du trajet rabattement + train > 120 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 0,50€	→ Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des coûts et temps de parcours selon les modes pour des trajets réguliers

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût	Temps de trajet	Coût
Toulon	Ollioules-Sanary	Marche	40 min	0,73 €	20 min	1,70 €
		Vélo	20 min			
		VAE	18 min			
		Bus	18 min	0,91 €		
		Voiture	17 min	1,33 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	Ollioules-Sanary	Marche	81 min	2,95 €	62 min	10,98 €
		Vélo	61 min			
		VAE	59 min			
		Bus	59 min	3,13 €		
		Voiture	58 min	3,55 €		

## Depuis Sanary

Depuis Sanary, l'accès en train à Toulon et Marseille reste largement concurrentiel à voiture personnelle, tant au regard du temps de trajet que du coût. Seul le rabattement à pied à la gare n'est pas concurrentiel face au trajet entier en voiture personnelle, du fait de l'éloignement de la gare du centre-ville.

### Condition durée

### Condition coût

Durée du trajet rabattement + train ≤ 105 % de la durée du trajet complet en voiture

Coût < coût du trajet complet en voiture

Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

Durée du trajet rabattement + train > 120 % de la durée du trajet complet en voiture

Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 0,50€

Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des coûts et temps de parcours selon les modes pour des trajets réguliers

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût	Temps de trajet	Coût
Toulon	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	44 min	1,45 €	25 min	4,69 €
		VAE	39 min			
		Bus	32 min	2,24 €		
		Voiture	28 min	2,05 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	61 min	2,37 €	56 min	7,48 €
		VAE	56 min			
		Bus	49 min	3,16 €		
		Voiture	48 min	2,97 €		

## Depuis La Cadière d'Azur

Depuis La Cadière d'Azur, l'accès en train à Toulon et Marseille reste concurrentiel à voiture personnelle, tout particulièrement au regard du coût du trajet.

En termes de temps de trajet, il est légèrement supérieur au trajet en voiture vers Toulon en cas de rabattement en voiture sur la gare de Saint-Cyr, et non concurrentiel en cas de rabattement en vélo ou VAE.

Vers Marseille, le train reste concurrentiel quel que soit le mode de rabattement, en temps comme en coût.

Condition durée	Condition coût	
Durée du trajet rabattement + train $\leq$ 105 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture	→ Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).
Durée du trajet rabattement + train > 120 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 0,50€	→ Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des coûts et temps de parcours selon les modes pour des trajets réguliers

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût	Temps de trajet	Coût
Toulon	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	64 min	1,45 €	27 min	4,92 €
		VAE	54 min			
	Ollioules-Sanary	Bus	35 min	1,52 €		
		Voiture	23 min			
Marseille (Gare Saint-Charles)	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	81 min	2,37 €	58 min	7,64 €
		VAE	71 min			
	St-Cyr-les-Lecques	Bus	58 min	3,16 €		
		Voiture	51 min			

## Depuis Le Beausset

Depuis Le Beausset, l'accès en train à Toulon et Marseille reste largement concurrentiel à voiture personnelle, au regard du coût.

En temps, le trajet en train n'est pas concurrentiel pour un rabattement en vélo et VAE, il l'est en voiture vers Toulon et Marseille et en bus vers Marseille.

Les trajets en modes actifs ne sont pas concurrentiels du fait de l'éloignement plus important du Beausset à la gare de Saint-Cyr, que ne peuvent l'être les trajets depuis Saint-Cyr directement.

### Condition durée

### Condition coût

Durée du trajet rabattement + train  $\leq$  105 % de la durée du trajet complet en voiture

Coût < coût du trajet complet en voiture

Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

Durée du trajet rabattement + train > 120 % de la durée du trajet complet en voiture

Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 0,50€

Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des coûts et temps de parcours selon les modes pour des trajets réguliers

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût	Temps de trajet	Coût
Toulon	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	61 min	1,45 €	29 min	4,97 €
		VAE	51 min			
		Bus	42 min	2,24 €		
		Voiture	33 min	2,42 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	78 min	2,37 €	58 min	7,59 €
		VAE	68 min			
		Bus	59 min	3,16 €		
		Voiture	50 min	3,34 €		

## Depuis Le Castellet

Depuis Le Castellet, l'accès en train à Toulon et Marseille reste largement concurrentiel à voiture personnelle, au regard du coût.

En revanche, sur le critère du temps de trajet il n'est concurrentiel que vers Marseille pour un rabattement en voiture ou bus.

Comme attendu du fait de l'éloignement de la commune à la gare de St-Cyr, les trajets avec rabattement en modes actifs (vélo, VAE) sont particulièrement longs et non concurrentiels.

Condition durée	Condition coût	
Durée du trajet rabattement + train $\leq$ 105 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture	→ Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).
Durée du trajet rabattement + train > 120 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 0,50€	→ Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des coûts et temps de parcours selon les modes pour des trajets réguliers

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût	Temps de trajet	Coût
Toulon	Ollioules-Sanary	VAE	56 min	0,73 €	29 min	1,45 €
		Bus	27 min	1,52 €		
		Voiture	26 min	1,70 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	Ollioules-Sanary	VAE	97 min	2,95 €	64 min	8,14 €
		Bus	68 min	3,74 €		
		Voiture	67 min	3,92 €		

## Depuis Evenos

Depuis la commune d'Evenos, l'accès en train à Toulon et Marseille reste largement concurrentiel à voiture personnelle, au regard du temps de trajet, pour des rabattements en bus et voiture.

Comme attendu du fait de l'éloignement de la commune à la gare de Sanary, les trajets avec rabattement en modes actifs sont particulièrement longs et non concurrentiels sur le temps de parcours.

En revanche, sur le critère du coût, le trajet en train est particulièrement concurrentiel vers Marseille, mais pas Toulon où le coût d'un trajet avec rabattement en bus ou voiture est légèrement plus élevé que le trajet total en voiture personnelle.

Condition durée	Condition coût	
Durée du trajet rabattement + train $\leq$ 105 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture	→ Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).
Durée du trajet rabattement + train > 120 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 0,50€	→ Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des coûts et temps de parcours selon les modes pour des trajets réguliers

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût	Temps de trajet	Coût
Toulon	St-Cyr-les-Lecques	VAE	72 min	1,45 €	39 min	6,09 €
		Bus	48 min	1,52 €		
	Ollioules-Sanary	Voiture	35 min	5,72 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	St-Cyr-les-Lecques	VAE	89 min	2,37 €	64 min	4,86 €
		Bus	68 min	3,16 €		
		Voiture	60 min	4,47 €		

## Depuis le plateau de Signes

Depuis le plateau de Signes, l'accès en train à Toulon et Marseille reste concurrentiel à voiture personnelle, tout particulièrement au regard du coût du trajet où il l'est pour tous les modes de rabattement.

En termes de temps de trajet, il est concurrentiel en voiture vers Toulon et Marseille, et en bus vers Marseille.

Comme attendu du fait de l'éloignement à la gare de St-Cyr, le rabattement en modes actifs n'est pas concurrentiel en temps de parcours, ni vers Toulon ni vers Marseille.

Condition durée	Condition coût	
Durée du trajet rabattement + train $\leq$ 105 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture	→ Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).
Durée du trajet rabattement + train > 120 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 0,50€	→ Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des coûts et temps de parcours selon les modes pour des trajets réguliers

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût	Temps de trajet	Coût
Toulon	St-Cyr-les-Lecques	Bus	59 min	2,24 €	45 min	6,72 €
		Voiture	53 min	7,11 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	Aubagne	Bus	59 min	1,95 €	63 min	4,72 €
		Voiture	51 min	3,76 €		

## Depuis Riboux

Depuis la commune de Riboux, particulièrement éloignée de l'axe ferroviaire, le temps de parcours en voiture ou bus combiné au train n'est pas concurrentiel face au trajet en voiture personnelle vers Toulon.

Vers Marseille, le temps de parcours est concurrentiel avec un rabattement en bus ou voiture sur la gare d'Aubagne, en dehors du territoire.

Les coûts du trajet rabattement et train sont concurrentiels pour un rabattement en bus vers Toulon et Marseille et en voiture vers Marseille. La distance à parcourir en voiture vers St-Cyr pour se rabattre sur le train rend cette option financièrement non concurrentielle face au trajet complet en voiture personnelle.

Condition durée	Condition coût	
Durée du trajet rabattement + train $\leq$ 105 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture	→ Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).
Durée du trajet rabattement + train > 120 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 0,50€	→ Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des coûts et temps de parcours selon les modes pour des trajets réguliers

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût	Temps de trajet	Coût
Toulon	Ollioules-Sanary	Bus	59 min	1,52 €	43 min	6,60 €
		Voiture	39 min	6,25 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	St-Cyr-les-Lecques	Bus	76 min	3,16 €	67 min	5,05 €
		Voiture	66 min	5,63 €		

## Depuis Signes

Depuis la commune de Riboux, particulièrement éloignée de l'axe ferroviaire, le temps de parcours en bus combiné au train n'est pas concurrentiel face au trajet en voiture personnelle vers Toulon. Il l'est en revanche pour en rabattement en voiture vers la gare de Sanary pour aller à Toulon et vers la gare de St-Cyr pour Marseille.

Les coûts sont concurrentiels pour le rabattement en bus vers les deux métropoles mais seulement vers Toulon pour le rabattement en voiture.

Condition durée	Condition coût	
Durée du trajet rabattement + train $\leq$ 105 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture	→ Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).
Durée du trajet rabattement + train > 120 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 0,50€	→ Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès au métropoles voisines : comparaison des temps de parcours selon les modes : synthèse

## Destination Toulon

Origines	Gare de rabattement				Combinaison concurrentielle en termes de temps par rapport à la voiture individuelle				
	Ollioules-Sanary	St-Cyr-les-Lecques	Bandol	Aubagne	 + 	 + 	 + 	 + 	 + 
Bandol					x	x	x	x	x
Saint-Cyr						x	x	x	x
Sanary sur Mer						x	x	x	x
La Cadière-d'Azur									
Le Beausset									x (Sanary)
Le Castellet									
Evenos								x	x
Plateau de Signes									x
Signes									x
Riboux								x	x

# L'accès au métropoles voisines : comparaison des temps de parcours selon les modes : synthèse

## Destination **Marseille**

Origines	Gare de rabattement				Combinaison concurrentielle en termes de temps par rapport à la voiture individuelle				
	Ollioules-Sanary	St-Cyr-les-Lecques	Bandol	Aubagne	+	+	+	+	+
Bandol					x	x	x	x	x
Saint-Cyr					x	x	x	x	x
Sanary sur Mer						x	x	x	x
La Cadière-d'Azur							x	x	x
Le Beausset								x	x
Le Castellet								x	x
Evenos									
Plateau de Signes									x
Signes									x
Riboux								x	x



## Le réseau d'autocar régional Zou!

- **3 lignes régulières** du réseau d'autocars régional Zou! desservent le territoire.
  - Lignes 880, 885 et 888 qui **desservent toutes les communes du territoire sauf Riboux**, et permettent des connexions vers la Ciotat et Toulon.
  - Des services scolaires permettent en outre de rejoindre Toulon depuis le territoire de la CASSB.
  - **Offre très complexe et peu lisible**, impactant pour le potentiel de développement de l'usage
  - Une **tarification simplifiée** comportant encore de nombreux tarifs, mais adaptée aux différents profils actifs / télétravailleurs / touristes et comportant un volet solidaire selon les revenus
- ➔ **Une offre de cars régionaux à développer et simplifier pour en faciliter l'usage et ainsi augmenter la fréquentation**

# Le réseau d'autocar régional Zou!

	Amplitude horaire	Fréquence (nombre de courses par JOB, dans chaque sens)	Usage possible
<b>Ligne 880</b> <i>La Ciotat &gt; St-Cyr &gt; Bandol &gt; La Cadière &gt; Le Beausset</i>	7h – 19h	6-8	Scolaire et weekend possible, domicile-travail limité
<b>Ligne 885</b> <i>Bandol &gt; Sanary &gt; Toulon</i>	6h30 – 19h30	6	Domicile-travail mais usage limitée par la fréquence
<b>Ligne 888</b> <i>Signes &gt; Le Beausset &gt; Toulon</i>	6h – 19h	14	Scolaire et domicile-travail possible mais offre très peu lisible

**Les 2 lignes 880 et 888 proposent une desserte complexe rendant l'offre peu lisible et freinant l'usage.**

Les 3 lignes interurbaines qui traversent le territoire sont soumises à la tarification régionale Zou! relative aux lignes de proximités. Cette tarification mise en place depuis janvier 2023 est assez lisible et complétée par une tarification solidaire et sociale :

- Titre 1 trajet : 2,10€
- Carnet 10 trajets : 14,70€
- Abonnement mensuel/annuel : 33€/347€
- Tarification solidaire : -50% ou -90% suivant QF
- Tarification sociale : 90€/an pour l'ensemble du réseau Zou! pour les étudiants et scolaires

D'autres tarifs spécifiques sont également disponibles: mini-groupes, « mensuel flex », tarif innovant d'un abonnement mensuel pour un nombre de voyages fixe (10 à 30) qui répond aux enjeux de télétravail.

# Les possibilités de séjours « obligés » (travail)

1	Offre inexistante
2	Offre hors créneaux horaires = arrivée après 9h et/ou départ avant 17h00 ou après 19h00
3	Offre minimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h30-19h30) avec offre =1 AR
4	Offre optimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h30-19h30) avec offre >= 2AR

OFFRE TRANSPORT COLLECTIF (ferroviaire et routier)													
ORIGINE	Commune	MARSEILLE	TOULON	Bandol	Le Beausset	La Cadière d'Azur	Le Castellet	Evenos	Riboux	Saint-Cyr-Sur-Mer	Sanary-Sur-Mer	Signes	
	Bandol	8 Aller/10 Retour	5 Aller/5 Retour 1A1R (885)								4 Aller/6 Retour	4 Aller/6 Retour 1A1R (885)	
	Le Beausset		2A1R (888)			1A1R (880)	1A1R (880)	1A1R (888)		1A1R (880)			
	La Cadière d'Azur									1A1R (880)			
	Le Castellet					1AAR (880)				1AAR (880)			
	Evenos		2A1R (888)		0A2R (888)								
	Riboux												
	Saint-Cyr-Sur-Mer	4 Aller/7 Retour	5 Aller/5 Retour	4 Aller/6 Retour							4 Aller/6 Retour		
	Sanary-Sur-Mer	8 Aller/10 Retour	5 Aller/5 Retour	4 Aller/6 Retour 1A1R (885)							4 Aller/6 Retour		
	Signes												

Le tableau ci-contre présente les possibilités de séjours **pour des motifs de déplacements pendulaires** (départ avant 9h et retour avant 19h30 toute l'année) vers les pôles extérieurs de Toulon et Marseille et à l'échelle des 9 communes de CASSB.

1°) Seules les 3 communes littorales bénéficient d'une desserte optimale vers Toulon et Marseille et logiquement entre elles (de gare à gare)

2°) Le Beausset et Evenos bénéficient d'une offre minimale vers le pôle de Toulon

3°) La carence d'offre est significative pour les autres communes et notamment la zone d'activité de Signes

# Les possibilités de séjours « non obligés » (vie quotidienne)

OFFRE TRANSPORT COLLECTIF (ferroviaire et routier)														
ORIGINE	INSEE	Commune	MARSEILLE	TOULON	Bandol	Le Beausset	La Cadière d'Azur	Le Castellet	Evenos	Riboux	Saint-Cyr-Sur-Mer	Sanary-Sur-Mer	Signes	
	83009	Bandol	1/2 j et journée (train)	1/2 j et journée (train) Zou 885								1/2 j et journée (train) 880	1/2 j et journée (train)	
	83016	Le Beausset		Zou 888	Zou 880		Zou 880	Zou 880	Zou 888		Zou 880			
	83027	La Cadière d'Azur			Zou 880	Zou 880		Zou 880			Zou 880			
	83035	Le Castellet			Zou 880						Zou 880			
	83053	Evenos		Zou 888		Zou 888								
	83105	Riboux												
	83112	Saint-Cyr-Sur-Mer	1/2 j et journée (train)	1/2 j et journée (train)	1/2 j et journée (train) Zou 880							1/2 j et journée (train)		
	83123	Sanary-Sur-Mer	1/2 j et journée (train)	1/2 j et journée (train) Zou 885	1/2 j et journée (train)						1/2 j et journée (train)			
	83127	Signes												

Le tableau ci-contre présente **les possibilités de séjours pour des motifs de déplacement de la vie quotidienne à l'année** (départ après 9h et retour avant 19h) vers les pôles extérieurs de Toulon et Marseille et à l'échelle des 9 communes de CASSB.

Les possibilités de séjours pour des motifs de déplacement quotidien restent peu significatives pour la majorité des communes, que ce soit pour rejoindre les pôles. Le Beausset, Le Castellet et La Cadière d'Azur ont 1 possibilité de séjour vers Saint Cyr et Bandol voir sur Toulon (Le Beausset) Evenos bénéficie d'un 1 possibilité de séjour sur Toulon.

	Offre inexistante
	Possibilité de séjour hebdo 1 à 3 fois par semaine (1/2 journées ou journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (1/2 journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (2 fois une 1/2 journée)

## 3 réseaux urbains dans la CASSB

Offre de transports publics urbains de la CASSB (AOM) répartie dans 3 réseaux urbains :

- Bandol : 4 lignes urbaines
- Sanary (ColomBUS) : 3 navettes urbaines
- Saint-Cyr : 1 ligne inter-quartiers et une navette dominicale

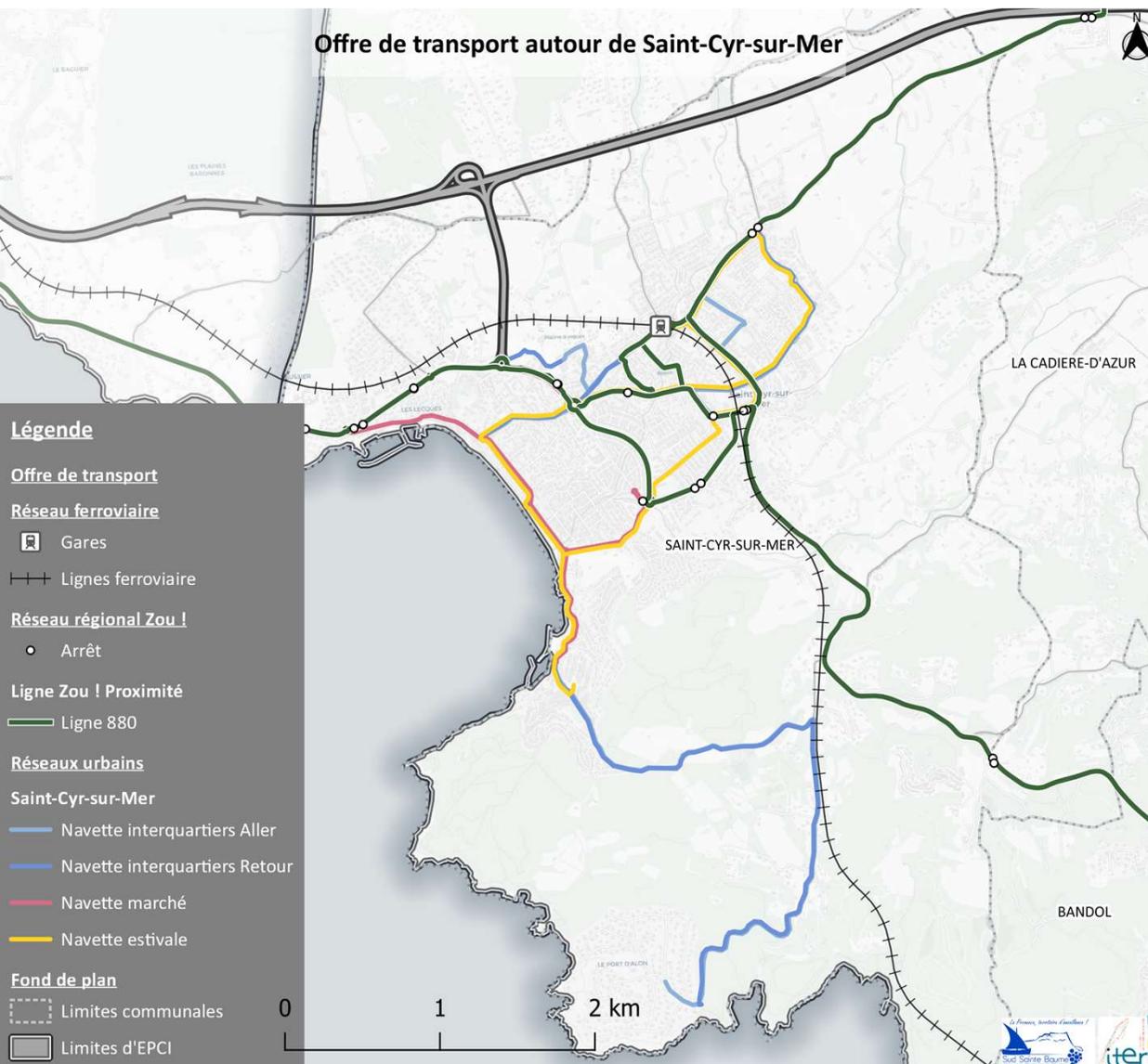
Des navettes et circuits sont mis en place sur la période estivale sur les 3 réseaux, en remplacement ou complément des lignes régulières.

Les tarifs sont harmonisés sur l'ensemble des lignes de la CASSB. La tarification inclut le titre 1 trajet, le carnet 10 trajets et l'abonnement annuel. Aucune tarification sociale ou solidaire n'est mise en place.

→ **Des réseaux à unifier** pour proposer une offre de transports urbains sur l'ensemble du littoral

→ **Une offre à compléter** pour garantir des possibilités de séjour comme de **rabattement sur les gares**, toute l'année et sans distinction scolaire ou touristique

Titres	Caractéristiques	Tarifs au 01.07.23
<b>Ticket unitaire</b>	Valable pour un trajet sur l'ensemble du réseau de transports urbains de la CASSB	<b>1 €</b>
<b>Carnet de 10 tickets</b>	Chaque ticket est valable pour un trajet sur le réseau de transports urbains de la CASSB	<b>9 €</b>
<b>Carte annuelle transports urbains</b>	Valable pour une année à compter de la date d'achat – Trajets illimités sur tout le réseau de transports urbains	<b>80 €</b>
<b>Duplicata de la Carte Annuelle</b>	Remplacement de la carte perdue, volée ou détériorée.	<b>5 €</b>

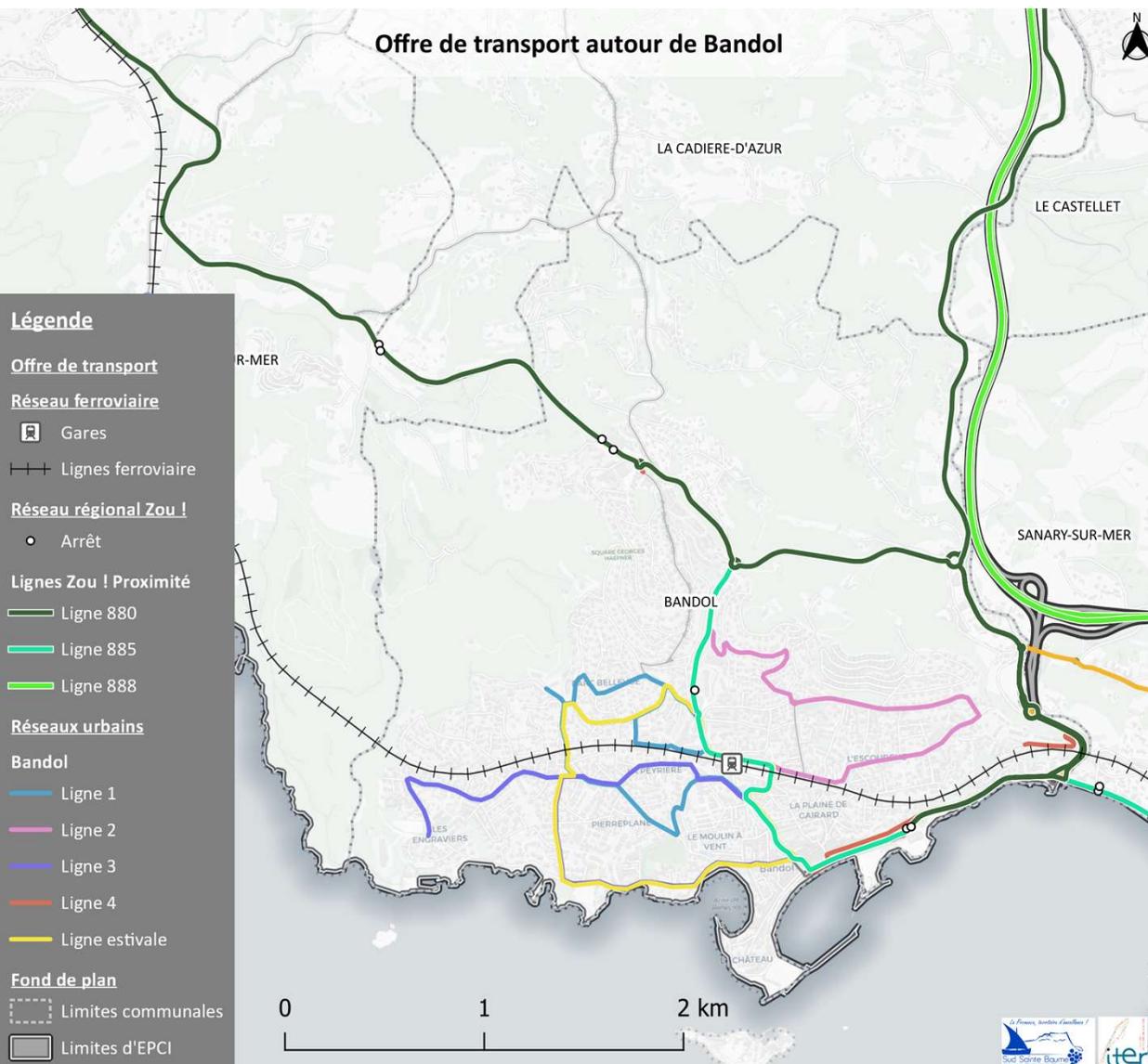


## 3 réseaux urbains: Saint-Cyr-sur-Mer

- **2 navettes** dans le réseau à l'année:
  - Navette interquartiers qui circule le matin les mardi, jeudi et vendredi, tout au long de l'année avec une fréquence à l'heure
  - Navette marché qui circule le dimanche matin toute l'année avec une fréquence de 30 min
- Une **navette estivale** qui circule **7j/7** en été avec une fréquence de **30 min**, sauf entre 12h30 et 15h30.
- **Cadencement** de l'offre sur chacune des lignes

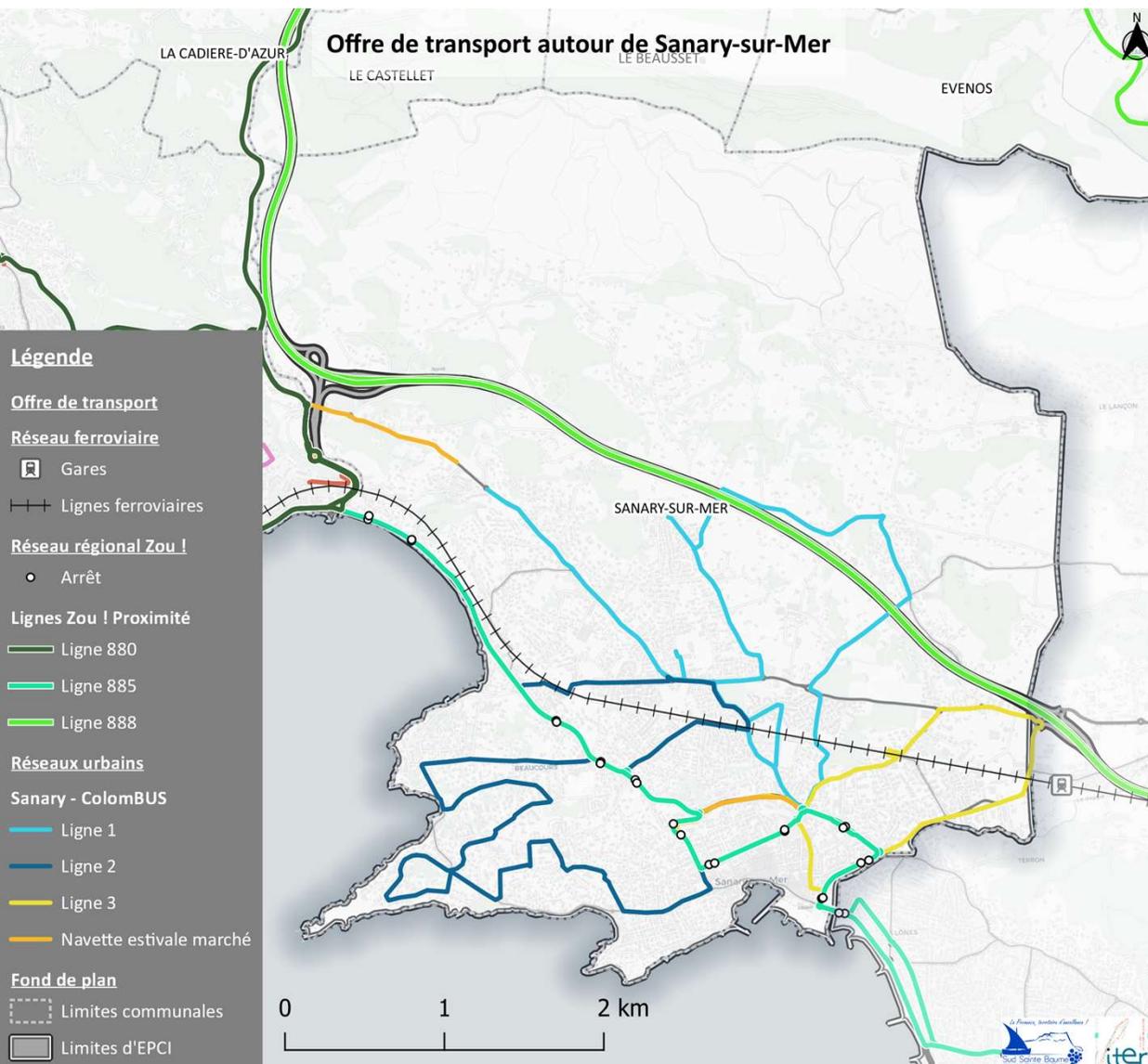
1- Introduction  
 2- Demande et besoin de mobilité  
 3- **Offre de mobilité**  
 4- Enseignements de la concertation

5- Enjeux du diagnostic  
 6- Etat initial de l'environnement  
 7- Annexes techniques



## 3 réseaux urbains: Bandol

- **4 lignes** dans le réseau à l'année, comptant chacune 2 à 7 courses par jour de fonctionnement. Certaines lignes ne fonctionnent que certains jours. Renfort d'offre en été avec augmentation des jours de service.
- Une **ligne estivale** en plus, **fréquence de 30 min**, fonctionnant tous les jours en été de 10h à 19h, sauf entre 13h et 16h.
- **Pas de cadencement sur les lignes régulières**, ligne estivale à la fréquence 30 min cadencée;

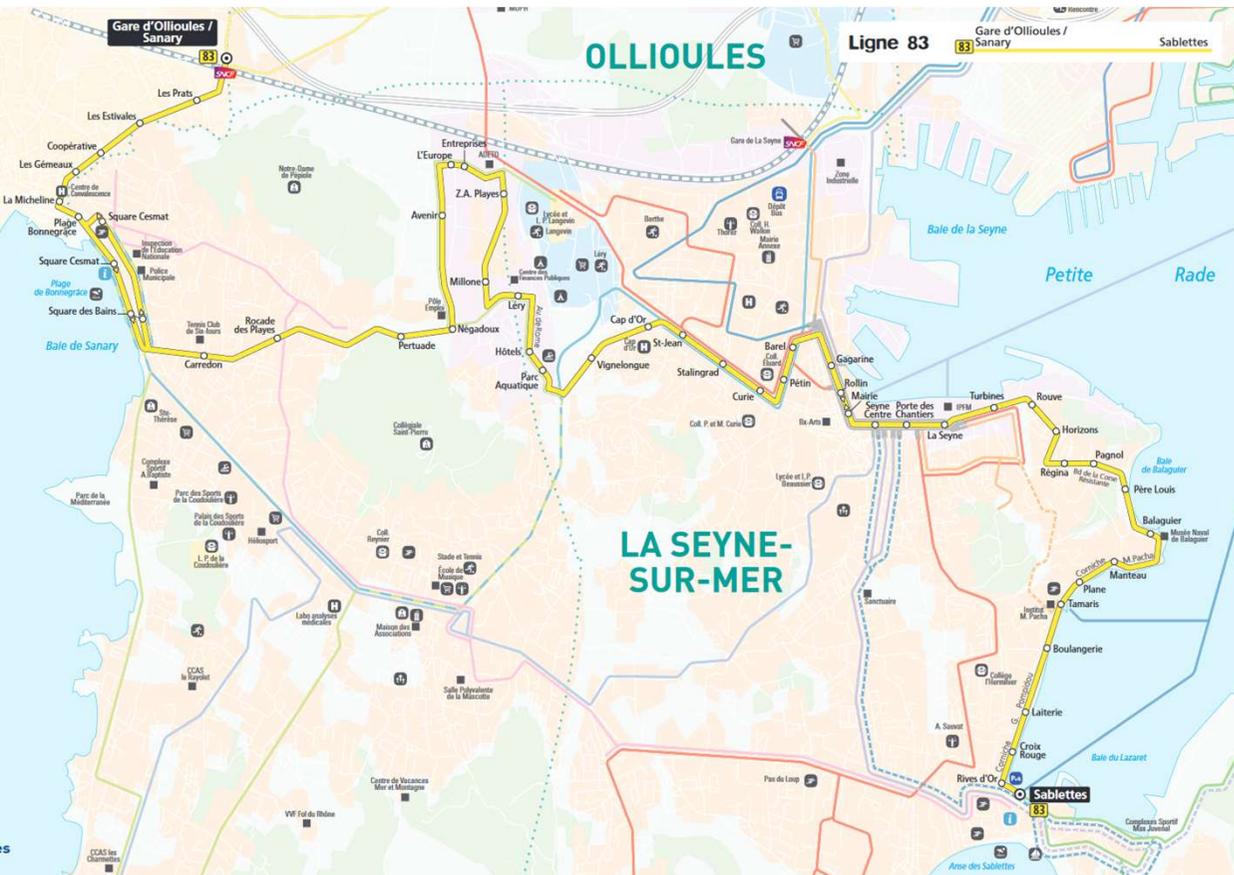


## 3 réseaux urbains: ColomBUS à Sanary

- 3 lignes dans le réseau à l'année :
  - 2 lignes qui proposent simplement un aller-retour les mercredi et samedi matin
  - 1 ligne avec un niveau d'offre plus important mais non suffisant pour les déplacements domicile-travail : fréquence de 30 min les mardi et jeudi matin, de 30 min entre 10h et 17h les lundi mercredi et vendredi, et de 30 min le samedi après-midi. Cette **ligne est renforcée en été** avec une fréquence de 30 min, tous les jours de 9h à 19h.
- Une **navette estivale** en plus, pour l'accès au marché le mercredi.
- Une offre **cadencée**

# réseau mistral

BUS ET BATEAUX-BUS DE LA MÉTROPOLE  
TOULON PROVENCE MÉDITERRANÉE



## Réseaux des métropoles voisines : réseau Mistral

A l'Est du territoire, la métropole Toulon Provence Méditerranée dispose du réseau de bus et bateaux-bus Mistral.

La ligne 81 dessert la commune de Sanary-sur-Mer depuis La Seyne-sur-Mer et son terminus des Sablettes. C'est une desserte directe du territoire au terminus de la ligne, la gare d'Ollioules / Sanary.

L'offre sur la ligne est à peu près cadencée avec une offre importante qui peut répondre aux besoins des déplacements quotidiens.

	Amplitude horaire	Fréquence
<b>Semaine</b>	5h40 – 21h	30 min
<b>Samedi</b>	5h40 – 20h	60 min

lebus



Cette ligne fonctionne du lundi au dimanche.

## Réseaux des métropoles voisines : lebus

La ligne 11 du réseau Les Lignes de l'Agglo – lebus par La Métropole Mobilité (Aix-Marseille-Provence Métropole) dessert Cuges-les-Pins depuis la gare d'Aubagne. Cuges-les-Pins est une commune voisine de Riboux et Le Castellet.

La ligne propose une offre non cadencée, dense en semaine et allégée le weekend. L'offre est organisée en rabattement sur le PEM de la gare d'Aubagne.

	Amplitude horaire	Fréquence / Niveau d'offre
<b>Semaine</b>	6h20 – 20h	20 min en HP 1h en journée
<b>Samedi</b>	6h – 20h	8 à 9 courses / sens
<b>Dimanche / JF</b>	8h40 – 19h	7 courses / sens

# Enjeux d'amélioration de la desserte urbaine

Communication et visibilité

Uniformisation des supports de communication

Maillage et structuration de la desserte

- St Cyr : **Meilleure desserte de certains quartiers** (La Miolane et le centre-ville)
- Bandol et Sanary : **simplification et optimisation des dessertes** selon les besoins (quotidiens et touristiques)

Horaires et fréquences

- **Renforcement du cadencement et des lignes nouvelles** vers les 3 pôles gares et les pôles d'emploi (Signes) – Le Beausset et par extension les autres communes du territoire
- Saison estivale : **Renforcement des liaisons vers les plages**
- St Cyr : **Renforcement de l'offre en matinée** (3 à 4). **Quid d'un service à la journée**, avec maintien du renfort d'offre en saison estivale et des ailes de saison (Mai à septembre) ?
- Bandol et Sanary : **Etendre les services à la journée** et avoir une cohérence des amplitudes à l'année

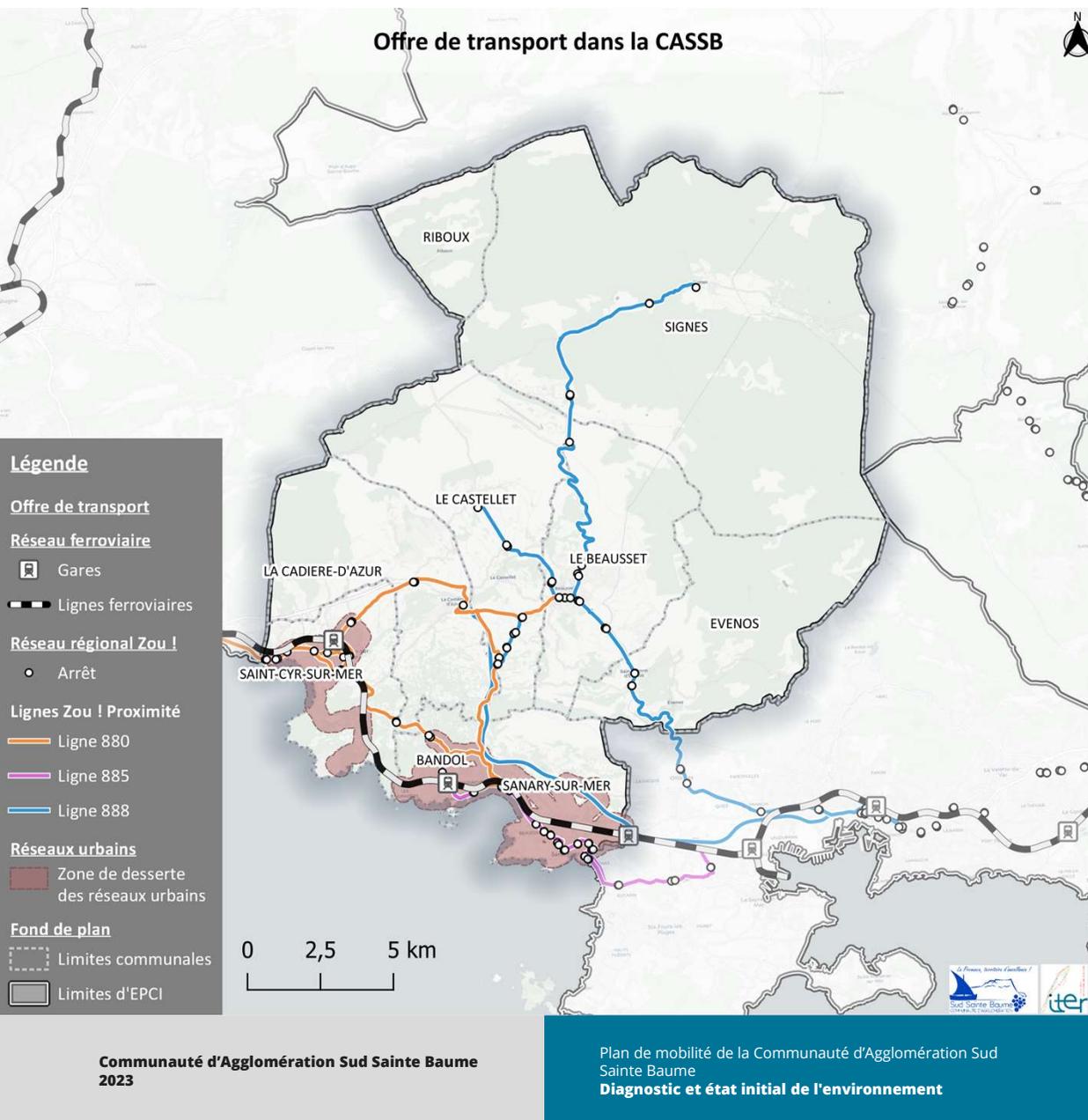
Signalétique, arrêts, véhicules

- **Adapter la taille des véhicules à la saisonnalité** (gap de fréquentation l'été)
- **Améliorer la visibilité des arrêts et avoir une livrée véhicule** commune au réseau à l'échelle de l'agglomération (marketing territorial)
- **Améliorer la visibilité des arrêts et des affichages** (plans, horaires) et étudier la possibilité de mutualisation avec les arrêts régionaux

Intermodalité

- **Réflexion sur la desserte de connexion à certains services TER** (1 à 2 AR)
- **Proposer des offres dédiées** à de l'évènementiel avec des P+R occasionnel

→ **Enjeu de création d'un réseau d'agglomération desservant les principaux pôles générateurs des communes (dont les gares) complétée d'une offre type « TAD » sur les secteurs peu denses ou les centre-bourg non desservis en ligne régulière.**



## Synthèse des offres de transport existantes

- Offre de transports en commun urbains de la CASSB organisée en trois réseaux sur les communes littorales
  - Offre ferroviaire le long du littoral, sur l'axe Marseille <> Toulon. Desserte importante qui va se développer avec le projet du RER Toulonnais
  - Offre de transports collectifs interurbains régionaux Zou ! sur l'ensemble du territoire. Desserte complexe et niveau d'offre réduit limitant le potentiel d'usage
- ➔ Développer et clarifier l'offre de transports interurbains pour la desserte des communes du centre et nord du territoire
  - ➔ Proposer une offre de transport adaptée aux zones peu denses du territoire, en rabattement sur les autres offres de transports collectifs
  - ➔ Développer et unifier l'offre de transport sur le littoral
  - ➔ Intégrer une réflexion sur l'adaptation des services pendant la saison touristique
  - ➔ Intégrer la notion de rabattement aux gares dans le développement de l'offre ferroviaire

1- Introduction  
2- Demande et besoin de mobilité  
3- Offre de mobilité  
4- Enseignements de la concertation

5- Enjeux du diagnostic  
6- Etat initial de l'environnement  
7- Annexes techniques

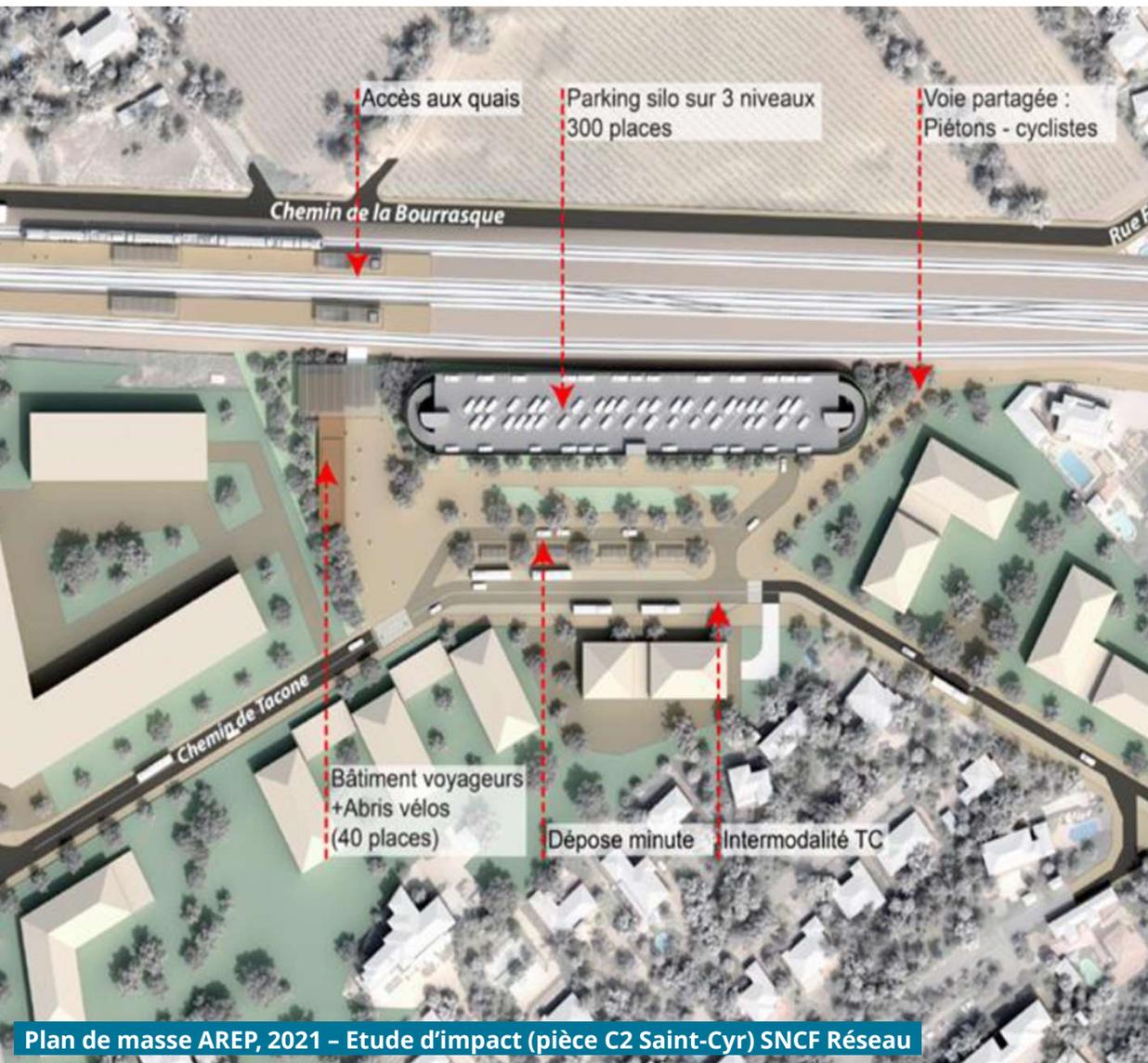


- **Déplacement et transformation en pôle d'échanges multimodal** de la gare de Saint-Cyr-les Lecques
  - Mise en place d'une gare **Origine-Terminus** à 4 voies à quai
  - **Rétablissement des voies fret** de 750m
- Offrir une fréquence de **4 TER/heure/sens** entre Saint-Cyr-sur-Mer et La Pauline
  - **Préserver le potentiel fret** de la ligne

- **Transformation de la gare de La Pauline en pôle d'échanges multimodal** avec 4 voies à quais
- Offrir une fréquence de **4 TER/heure/sens** en direction de Toulon et Saint-Cyr
- **Desservir l'est toulonnais**
- **Accroître la capacité et la régularité** en accueillant simultanément 2 trains dans chaque sens

## Projet RER toulonnais et marseillais

- **RER Toulonnais** en terminus Ouest à Saint-Cyr-sur-Mer et **Marseillais** en terminus Est à La Ciotat
  - RER constitué d'une offre de **TER diamétralisée autour de Toulon**, qui s'intègre dans le projet LNPCA et dessert les 3 gares du territoire
  - Offre cible
    - Cadencement au **quart-d'heure** entre Saint-Cyr et Toulon / La Pauline
    - Cadencement à la **demi-heure** entre Saint-Cyr et Aubagne / Marseille
  - Développement de l'offre qui induit un élargissement de la zone de chalandise **de nature à accroître la part modale d'accès en voiture** (confirmé par l'étude SNCF Réseau sur le PEM de St-Cyr)
- ➔ Travailler le **rabattement** sur les gares des usagers pour favoriser les **transports collectifs et modes actifs**



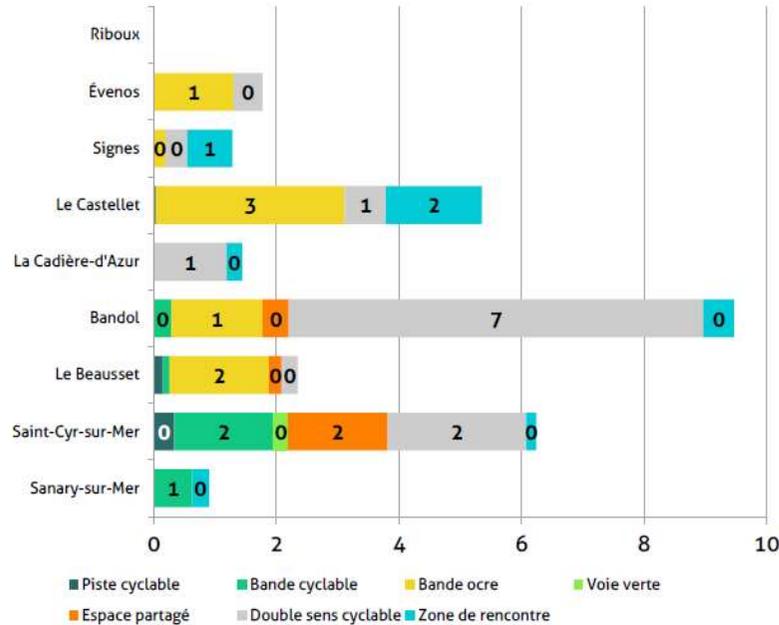
## PEM Saint Cyr sur Mer

- Une nouvelle gare à quelques centaines de mètres de la gare actuelle réaménagée pour accueillir le terminus du RER Toulonnais.
- Des aménagements du PEM qui comprennent:
  - Un parvis et jardin
  - Un bâtiment voyageur et des locaux de service ou commerciaux
  - **10 places** de stationnement pour les **taxis et le dépose minute**
  - **300 places** de stationnement dans un **parking silo** sur 3 étages
  - **4 emplacements de bus** pour accueillir une gare routière
  - **40 places** pour **vélos** dans un abri proche de l'accès aux quais
- ➔ Un aménagement du PEM à orienter **dans une perspective de rabattement** en modes actifs et transports collectifs sur la gare

# L'offre de mobilité actuelle et projetée

**C - Les aménagements et services  
dédiés aux modes actifs, engins  
de déplacements personnels et  
projets**





## Offre cyclable pour un usage quotidien

- En 2022, l'Audat.var a réalisé un diagnostic Schéma Cyclable sur le territoire de la CASSB afin de dresser un état des lieux de l'offre actuelle. Voici les principaux constats :

### Les aménagements / infrastructures cyclables

- 29 kilomètres d'aménagements cyclables sur la CASSB dont plus de la moitié dans 2 communes du littoral (Bandol et Saint Cyr).
- 8% des infrastructures constituent la V65.
- Parmi les infrastructures existantes, on recense peu d'aménagements en site propre (piste cyclable ou voie verte).

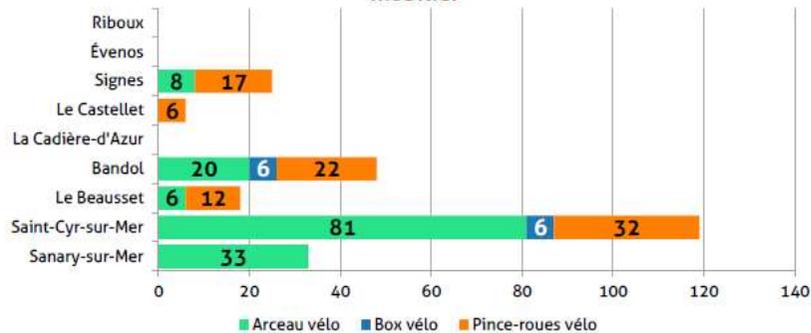
### Les zones de circulations apaisées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne)

- Les 9 communes du territoire ont mis en place au moins un type de ZCA et les 2/3 au moins 2 types : la zone 30 étant la plus répandue
- Plus de la moitié des zones 30 peu lisibles : identification du périmètre des zones difficile, peu d'aménagements marquant la zone et incitant au ralentissement, pas de marquage au sol pour souligner la réglementation de la zone.

### En termes de stationnement

- 239 places de stationnement au total sur la CASSB dont 37% sont des « pincettes ».
- Une offre de stationnement inégalement répartie sur le territoire.

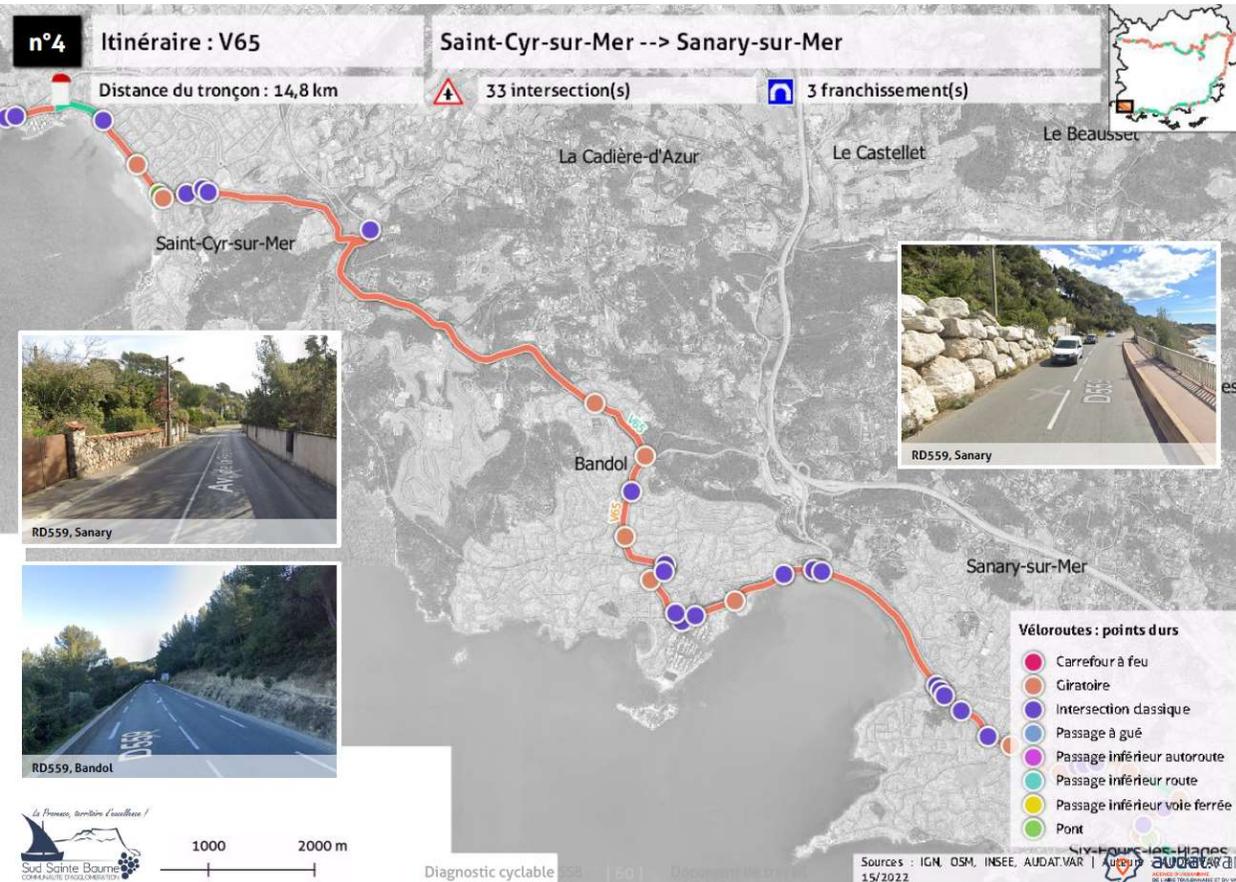
Nombre de places de stationnement cyclable par type de mobilier



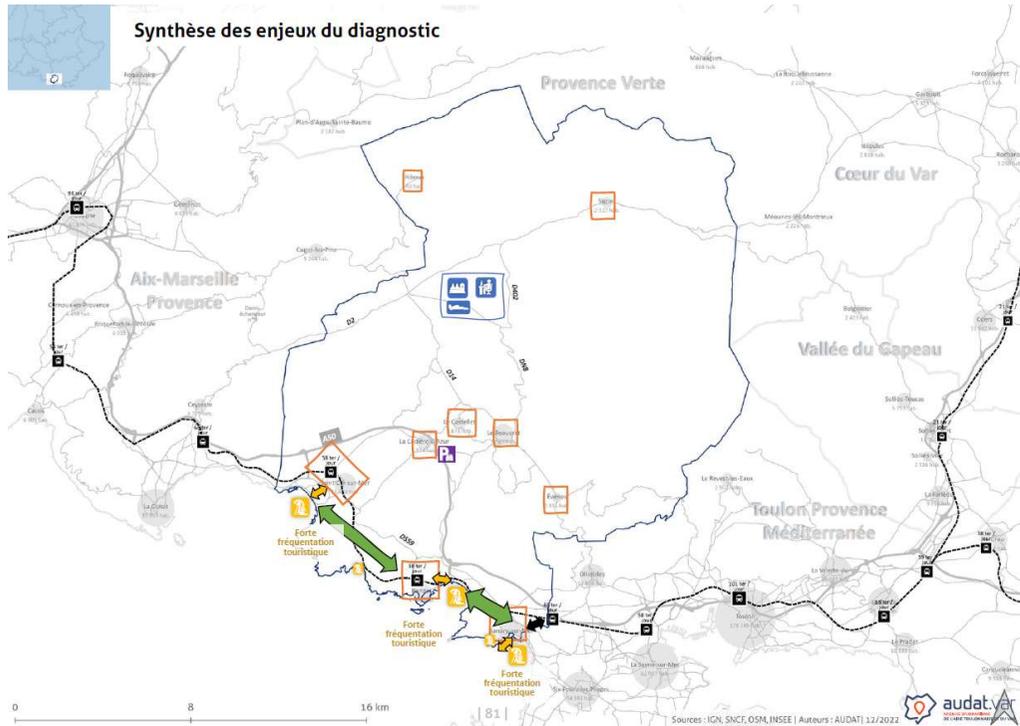
# Offre cyclable pour un usage touristique / loisirs

- Un territoire soumis à une forte influence touristique et pour lequel le vélo constitue également un levier d'attractivité important pour ce public (tourisme, loisirs).
- Enjeu du **passage de la véloroute V65 sur le territoire** via les trois communes littorales pour connecter Six-Fours aux Bouches du Rhône.
- Aucune structure labélisée accueil vélo sur le territoire

➔ Développer une offre à destination des **cycloportifs**



# Synthèse des enjeux du diagnostic cyclable de l'AUDAT



## 6 Synthèse des enjeux du diagnostic

### Dans les centres-villes

- Le développement du réseau cyclable au sein des centralités et la résorption des discontinuités.
- Le développement qualitatif des zones de circulation apaisée avec une signalétique complète et visible, des aménagements cohérents ou à minima du marquage au sol pédagogique.
- L'expérimentation de nouveaux types d'aménagements (vélorue...).
- La généralisation des sas vélo aux feux tricolores.
- Le déploiement massif d'arceaux cyclables.
- La création de stationnement sécurisé longue durée aux abords de la gare ferroviaire et des principaux pôles de transports.
- Le renforcement de l'accessibilité cyclable aux abords des établissements scolaires et des capacités de stationnement dans les enceintes. L'apprentissage de la pratique sécurisée du vélo.

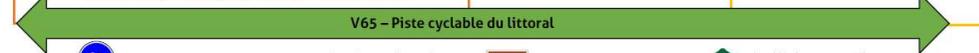
A noter la prise en compte du SCOT dans l'élaboration de ce diagnostic et dans la stratégie à venir (ex : bande cyclable entre Evenos et Ollioules identifiée comme liaison cyclable à aménager).

- Le développement du réseau cyclable pour l'accès aux sites touristiques littoraux.

### Sur le littoral

- La mise en place d'une signalétique directionnelle pour les voies vertes séparées du réseau routier.

- Le développement qualitatif des zones de circulation apaisée avec une signalétique complète et visible, des aménagements cohérents ou à minima du marquage au sol pédagogique.
- Le déploiement massif d'arceaux cyclables.



- La finalisation des aménagements du parcours.

- La mise en place d'une signalétique directionnelle complète sur l'itinéraire de la V65.

- La mise en place d'une signalétique touristique pour indiquer les sites remarquables aux abords de la V65.

- Le développement du Label accueil vélo autour du parcours.

- L'adoption et la promotion de références techniques locales et/ou nationales.

# Focus sur les résultats de l'enquête du **baromètre des villes cyclables 2021 (FUB)**

La Baromètre des Villes Cyclables est une **enquête nationale** réalisée chaque année par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). La dernière enquête a été réalisée entre le 14 septembre et le 30 novembre 2021. Cette enquête a permis de récolter 277 384 contributions au total (+50% par rapport à 2019) : 1 176 857 contributions graphiques dont 366 864 points de besoins en stationnement vélo.

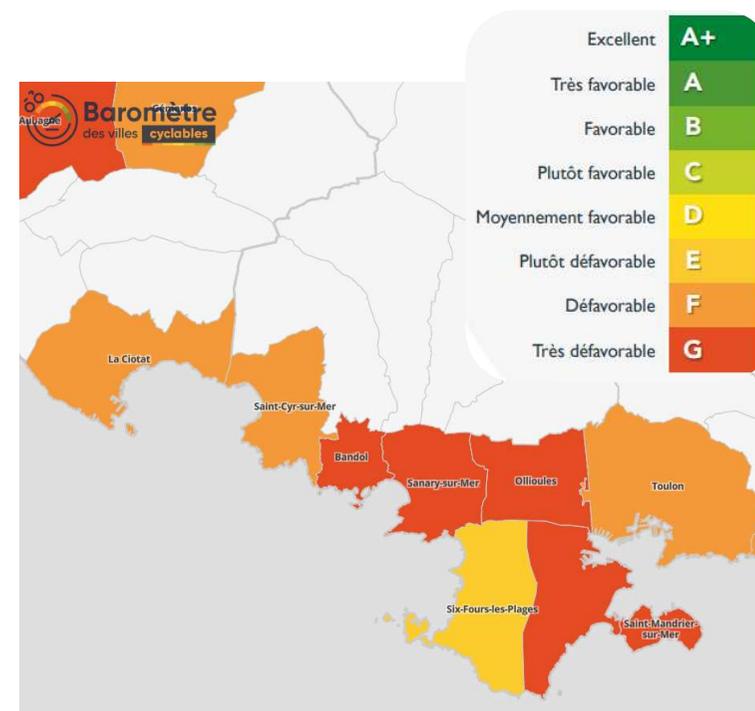
Seules les communes ayant atteint un minimum de réponses de cyclistes ont été classées. Sur la CASSB, 3 communes sont « qualifiées » :

- Saint Cyr sur Mer : 48 contributions,
- Bandol : 78 contributions,
- Sanary sur Mer : 81 contributions .

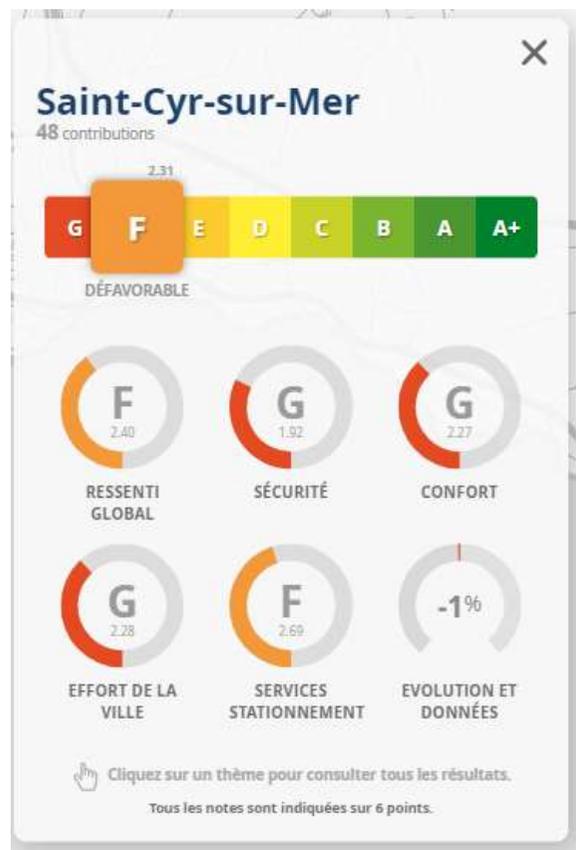
Le détail des notations de ces trois communes est donné sur la page suivante.

Méthodologie de l'enquête : « Pour chacune des 26 questions, réparties en cinq thématiques, les personnes répondantes ont pu attribuer une note entre 1 (négatif) à 6 (positif). Une note globale (moyenne à 3,5) a été calculée pour chaque ville à partir de la moyenne des cinq thématiques : ressenti général, sécurité, confort, efforts de la commune, stationnement et services vélo. En fonction de cette note globale, les villes ont été catégorisées sur une échelle de A+ à G allant de « climat vélo excellent » à « climat vélo très défavorable ». »  
Source : <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/>

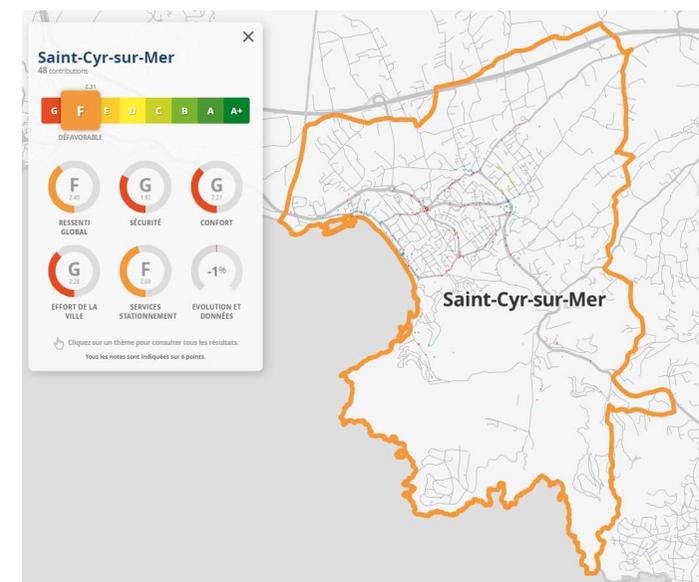
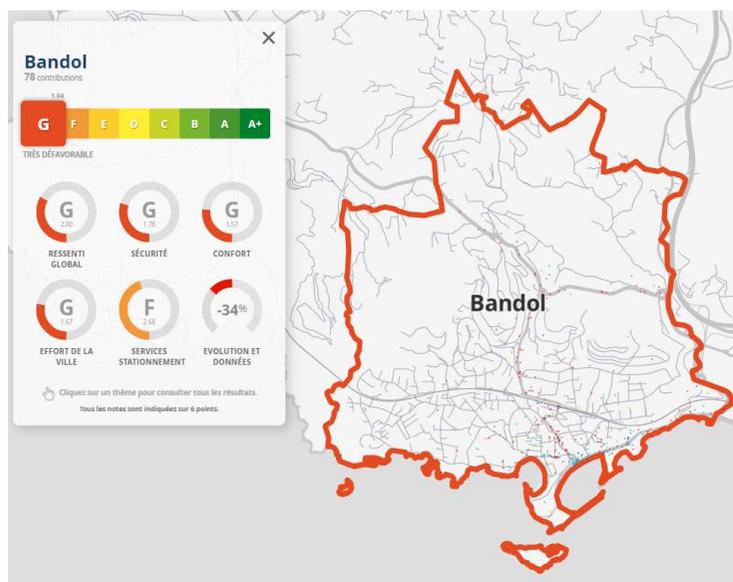
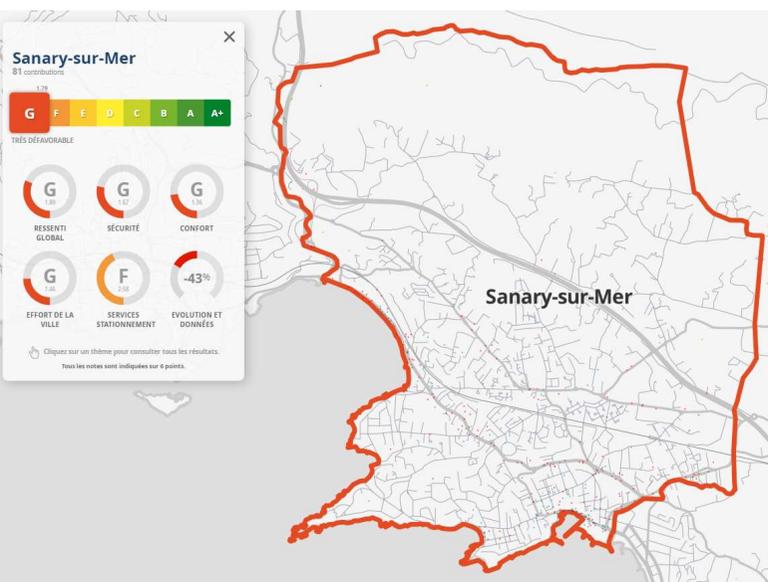
Plus d'infos sur : <https://barometre.parlons-velo.fr/>



# Focus sur les résultats de l'enquête du baromètre des villes cyclables 2021 (FUB)



# Focus sur les résultats de l'enquête du baromètre des villes cyclables 2021 (FUB)



- Un territoire globalement **peu favorable à la pratique cyclable** selon le baromètre des villes cyclables 2021.
- Un **score un peu plus élevé à Saint-Cyr** où le ressenti global, les efforts de la municipalité et le confort sont ressentis comme plus importants que sur les deux autres communes du littoral, selon les répondants.

- Des notes « G » sur l'essentiel des thématiques, sauf le ressenti général pour Saint-Cyr, mais également la **thématique « Services / Stationnement » où la note monte à F** dans les trois communes.

# Diagnostic cyclable : en images



Rue Victor Hugo à Saint Cyr sur Mer  
*Source : Iter, 2023*



Box vélos en gare de Sanary sur Mer  
*Source : Iter, 2023*



Bd Jean-Jaurès à Saint Cyr sur Mer  
*Source : Iter, 2023*

Quelques exemples d'aménagements et stationnements identifiés sur le terrain :

- Une piste cyclable le long du boulevard Edouard Seillon mais qui comporte une rupture de continuité au niveau de la rue Victor Hugo.
- Un box vélo sécurisé au niveau de la gare de Sanary sur Mer avec inscription préalable gratuite sur le site de Zou!
- Un double sens cyclable au niveau du boulevard Jean Jaurès c'est-à-dire que dans cette rue, un des sens est réservé uniquement aux cyclistes. A noter que les doubles sens cyclables ont été généralisés à l'ensemble des voies où la circulation des véhicules est limitée à 30km/h sauf disposition contraire du Maire. Lien vers code de la route : [Article R110-2](#)

# Les leviers d'action d'une politique cyclable

- Les leviers d'action d'une politiques cyclables sont de plusieurs ordres et interviennent progressivement dans le temps.
- La mobilisation de ces leviers doit se construire en cohérence avec le degré d'avancement de la stratégie du territoire.

## 1 - Équiper et Aménager



**La réglementation**  
Pour apaiser et créer de nouvelles possibilités de parcours



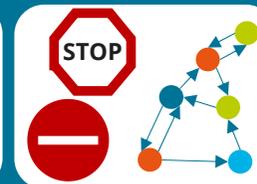
**Les aménagements**  
Pour équiper et sécuriser les déplacements à vélo



**Le jalonnement**  
Pour proposer des itinéraires plus sûrs

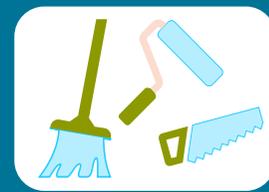


**Le stationnement**  
Pour sécuriser les cycles et compléter les chaînes de déplacements



**Les sens de circulation**  
Pour libérer de la place pour les aménagements et/ou la pratique

## 2 - Légitimer



**L'entretien**  
Pour maintenir la qualité des aménagements et la sécurité de l'usage



**Les services**  
Pour compléter l'écosystème, et ôter les freins techniques à la pratique



**Le contrôle**  
Pour sensibiliser, garantir le respect et la sécurité des cyclistes face aux conflits d'usages

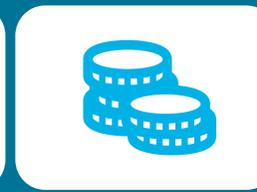


**La communication**  
Pour donner l'exemple, montrer l'ambition, ôter les freins psychologiques à la pratique

## 3 - Encourager



**L'urbanisme**  
Pour intégrer le vélo dans les projets urbains



**L'incitation à l'usage**  
Pour encourager l'usage du vélo (acquisition de vélo, équipement, réparation)

# L'offre en matière d'engins de déplacement personnel (EDP)

- Le ministère de la Transition Ecologique définit les engins de déplacement personnel motorisés comme « des engins tels que les différents modèles de trottinettes et patinettes électriques, les gyropodes, les monoroues ou les hoverboards. »
- Ces nouveaux moyens de déplacement sont aujourd'hui de plus en plus répandus et populaires en raison notamment de leur caractère pratique (petite taille, facilement transportable) et de leur rapidité. Ils sont particulièrement utilisés en milieu urbain mais pas seulement.
- Un article du Monde évoquait notamment une hausse de 42% des ventes de trottinettes électriques entre 2020 et 2021 et l'on peut imaginer que cette augmentation a été d'autant plus importante en 2022.

➔ **L'enjeu vis-à-vis de ces nouveaux modes de déplacement est d'anticiper et accompagner leur développement en particulier en intermodalité avec les transports collectifs.**



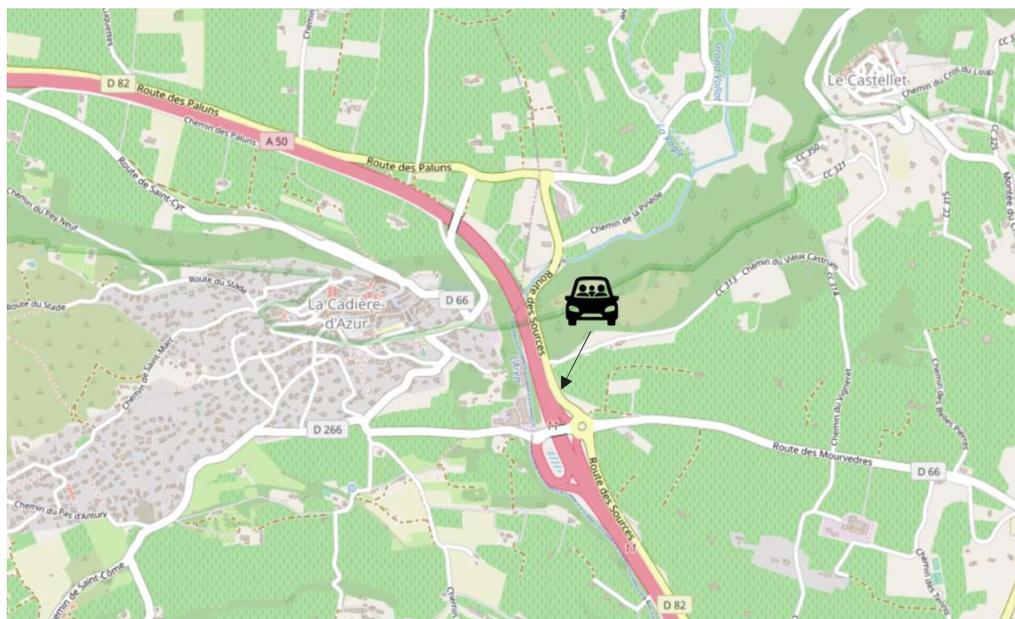
# L'offre de mobilité actuelle et projetée

**D - Les autres offres de mobilité :  
covoiturage, autopartage,  
livraison / marchandises,  
véhicules à faible émission**

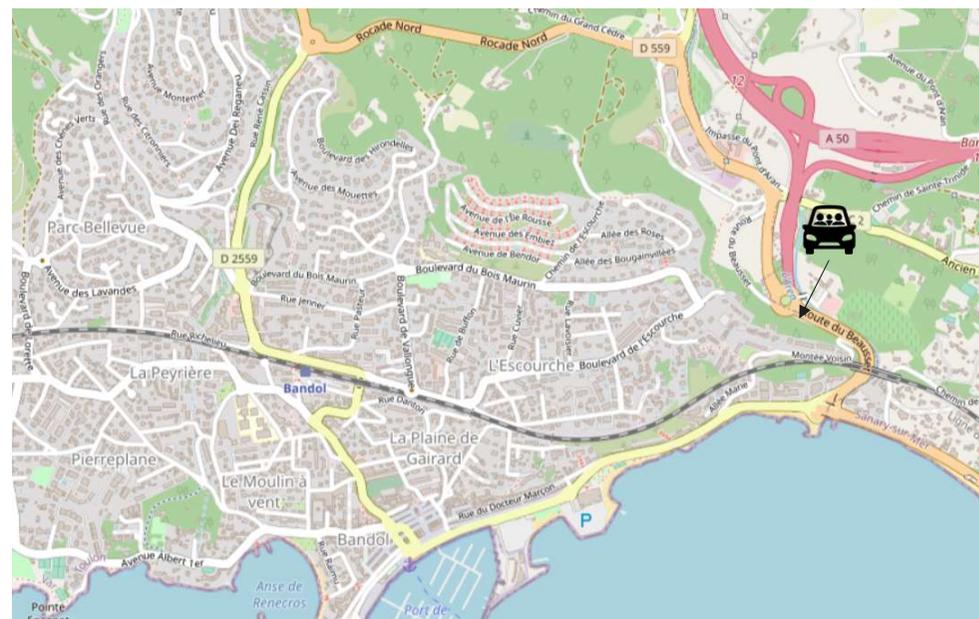


# Aires de covoiturage sur la CASSB

- Sur le territoire de la CASSB, deux aires de covoiturage officielles sont aménagées.
- La première est située à la limite de la Cadière d'Azur – Le Castellet (physiquement sur la commune du Castellet) au niveau de la route des Sources, échangeur 11 (A50).



- La seconde est située à Bandol au niveau de la sortie 12 (A50).
- Toutes deux semblent bien utilisées.



# Aires de **covoiturage** : en **images** sur le territoire



Aire de covoiturage aménagée – route des Sources La Cadière d'Azur / le Castellet.  
*Source : Iter 2023*

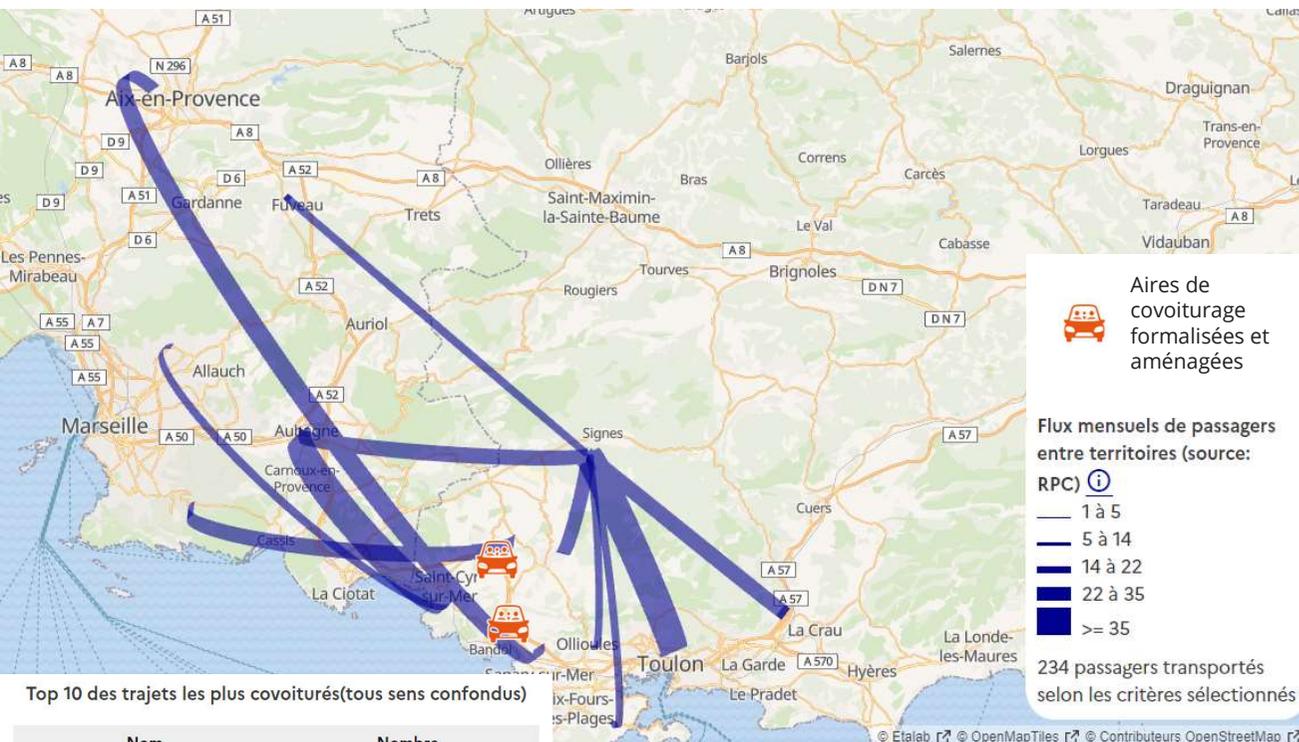


Aire de covoiturage aménagée – Bandol  
*Source : Iter 2023*

Quelques exemples d'aménagements et stationnements identifiés sur le terrain :

- L'aire de covoiturage située physiquement sur la commune du Castellet mais nommée de manière formelle « aire de la Cadière d'Azur » car située à la frontière de celle-ci. A noter que cette aire est très utilisée et a ainsi été prolongée le long de la route des sources (photo de gauche) car les emplacements situés sur le parking principal (photo du milieu) ne suffisaient plus pour répondre aux besoins.

- L'aire sur la commune de Bandol au niveau de la sortie 12 de l'A50. Cette aire est également formellement identifiée et bien utilisée par les usagers.



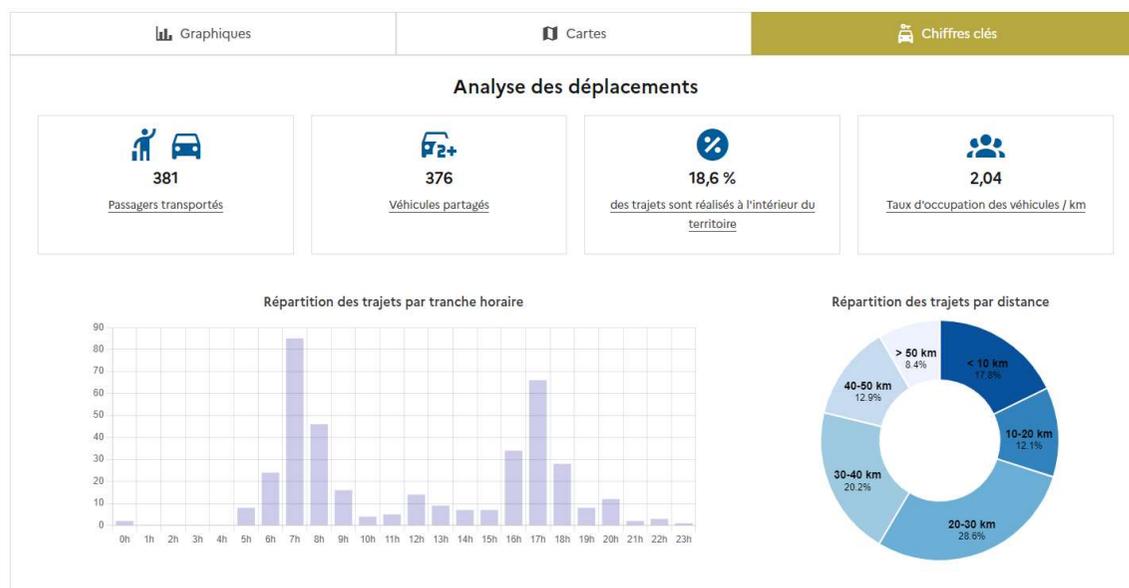
## Covoiturage

- L'observatoire national du covoiturage permet d'obtenir des données relatives aux pratiques de covoiturage en France sur des périodes mensuelles.
- Ainsi, en **octobre 2023**, sur le périmètre de la CASSB, **381 passagers ont été transportés soit 376 véhicules partagés**. Sur ce périmètre, les trajets sont principalement réalisés :
  - depuis et vers Signes (et sa zone d'activité)
  - entre Saint-Cyr et Aubagne
  - entre Sanary / La Cadière d'Azur et les agglomérations à l'Ouest du territoire (Aix en Provence, Marseille)

Top 10 des trajets les plus covoiturés (tous sens confondus)

Nom	Nombre
Signes - Toulon	40
Aubagne - Saint-Cyr-sur-Mer	35
Signes - Signes	28
La Farlède - Signes	26
Marseille 9e Arrondissement - Le Castellet	24
Le Beausset - Signes	22
Aubagne - Signes	18
Aix-en-Provence - Sanary-sur-Mer	18
La Seyne-sur-Mer - Signes	16
Ollioules - Signes	14

# Trajets réalisés en **covoiturage** sur la CASSB (octobre 2023)

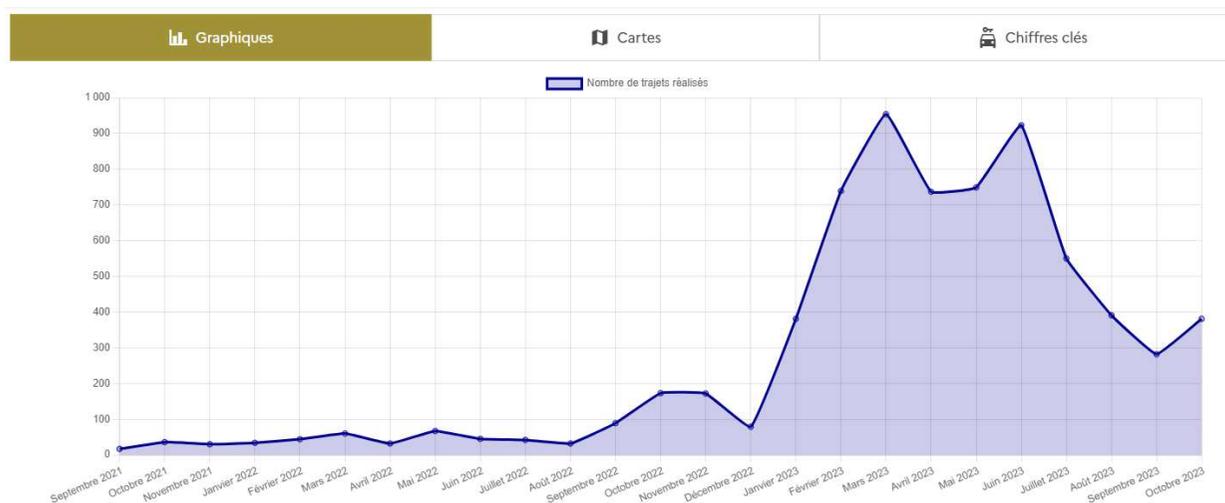


Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien via le registre des preuves de covoiturage. Données : Octobre 2023 sur la CASSB.

## Top 10 des trajets les plus covoiturés (tous sens confondus)

Nom	Nombre
Signes - Toulon	40
Aubagne - Saint-Cyr-sur-Mer	35
Signes - Signes	28
La Farlède - Signes	26
Marseille 9e Arrondissement - Le Castellet	24
Le Beausset - Signes	22
Aubagne - Signes	18
Aix-en-Provence - Sanary-sur-Mer	18
La Seyne-sur-Mer - Signes	16
Ollioules - Signes	14

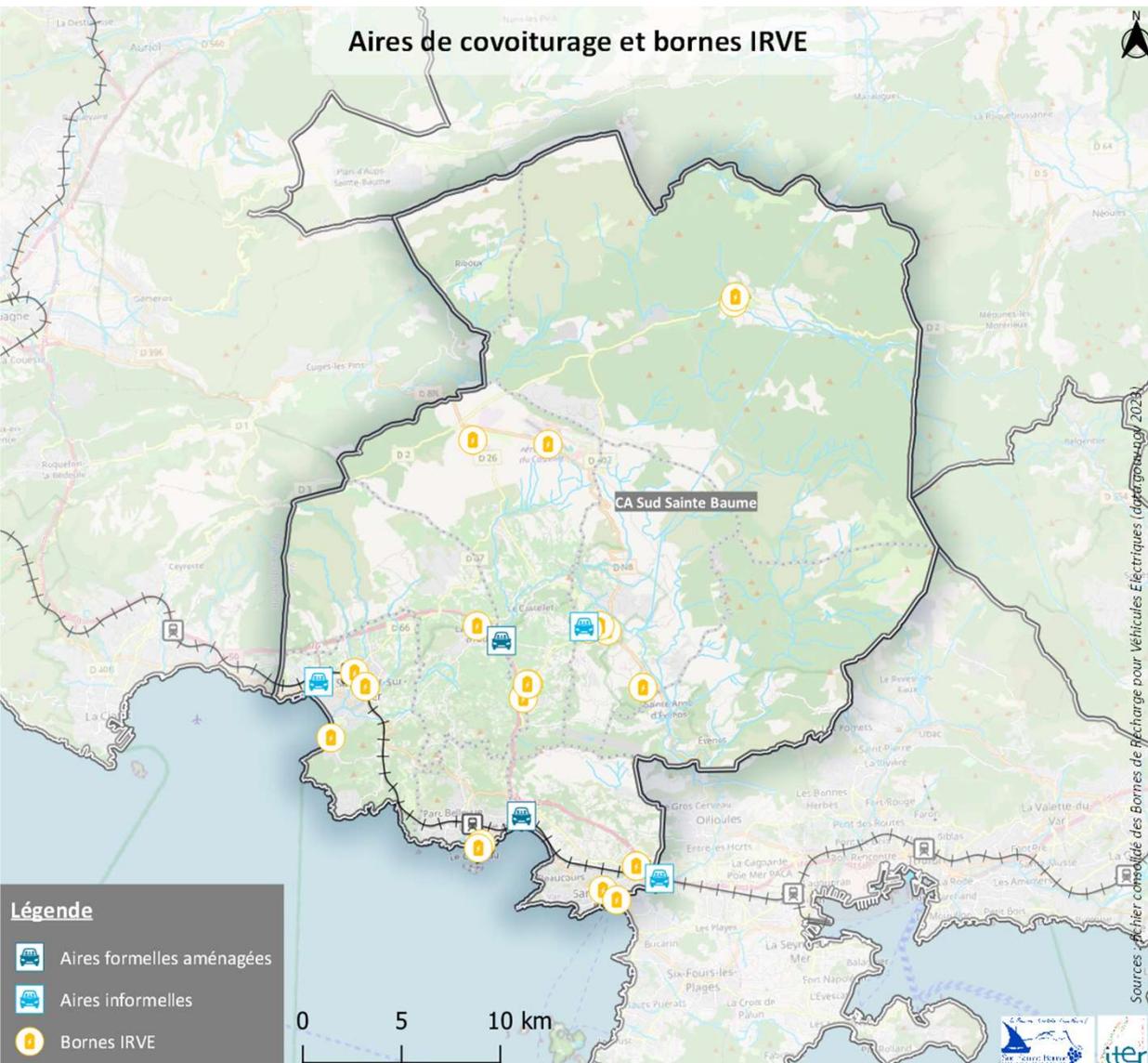
# Trajets réalisés en **covoiturage** sur la CASSB



- Le graphique ci-contre montre l'évolution du nombre de trajets effectués en covoiturage sur la CASSB entre septembre 2021 et octobre 2023.
- L'évolution du nombre de trajets réalisés observée à partir de janvier 2023 est probablement à mettre en lien avec le lancement de la prime\* de 100 euros pour les primo-conducteurs en 2023 annoncée par l'Etat en décembre 2022 et lancée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023.
- Une baisse du nombre de trajet est observée sur la période estivale, ce qui n'est pas étonnant car compte tenu de la répartition par tranche horaire des trajets (majoritairement des trajets effectués en heure de pointe), les trajets réalisés le sont principalement pour le motif travail. Il sera intéressant d'observer l'évolution du nombre de trajet entre septembre et décembre 2023.

\*Pour plus d'informations sur la prime covoiturage : <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16213>

Source : Observatoire national du covoiturage au quotidien via le registre des preuves de covoiturage. Données : Octobre 2023 sur la CASSB.



Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume  
2023

Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume  
Diagnostic et état initial de l'environnement

## Aires de covoiturage et IRVE

- Potentiel entre le territoire et les deux métropoles voisines (pour rappel, près de 15000 veh/j en moyenne au niveau de la D559 en 2021, 18000 veh/j sur la D11 à l'intersection Sanary / Ollioules).
- ➔ Enjeu pour le covoiturage **d'accompagner la pratique en informant** (localisation des aires, applications de mise en relation, dispositifs et primes d'incitation) **et en sensibilisant** : mise en avant les bénéfécies
- ➔ Un enjeu de **poursuite du déploiement des IRVE** (Infrastructures de Recharges de Véhicules Électriques) à proximités des principaux pôles générateurs de déplacements du territoire.

- 1- Introduction
- 2- Demande et besoin de mobilité
- 3- Offre de mobilité
- 4- Enseignements de la concertation

- 5- Enjeux du diagnostic
- 6- Etat initial de l'environnement
- 7- Annexes techniques

# Bornes de recharges pour véhicules électriques

Communes	Nombre de bornes disponibles (eborn uniquement)
Bandol	2
Evenos	/
La Cadière d'Azur	1
Le Beausset	3
Le Castellet	1
Riboux	/
Saint-Cyr-sur-Mer	4
Sanary-sur-Mer	2
Signes	2
<b>Total CASSB</b>	<b>15</b>

Source : <https://te83.fr/le-syndicat/nos-adherents/> octobre 2023

- L'ensemble des communes de la CASSB a transmis la compétence au Territoire d'énergie Var (TE83 anciennement appelé SYMIELECVAR).
  - La CASSB dispose de 15 eborn sur son périmètre, réparties de la manière suivante.
  - Des bornes de recharge principalement concentrées sur la partie Sud du territoire.
- ➔ **Un enjeu de poursuite du déploiement des Infrastructures de Recharges de Véhicules Électriques à proximités des principaux pôles générateurs de déplacements du territoire.**

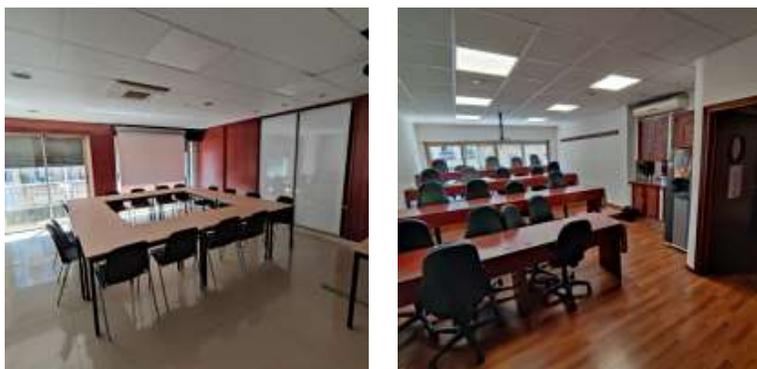
# L'offre de mobilité actuelle et projetée

## E - L'offre pour la non-mobilité et projets

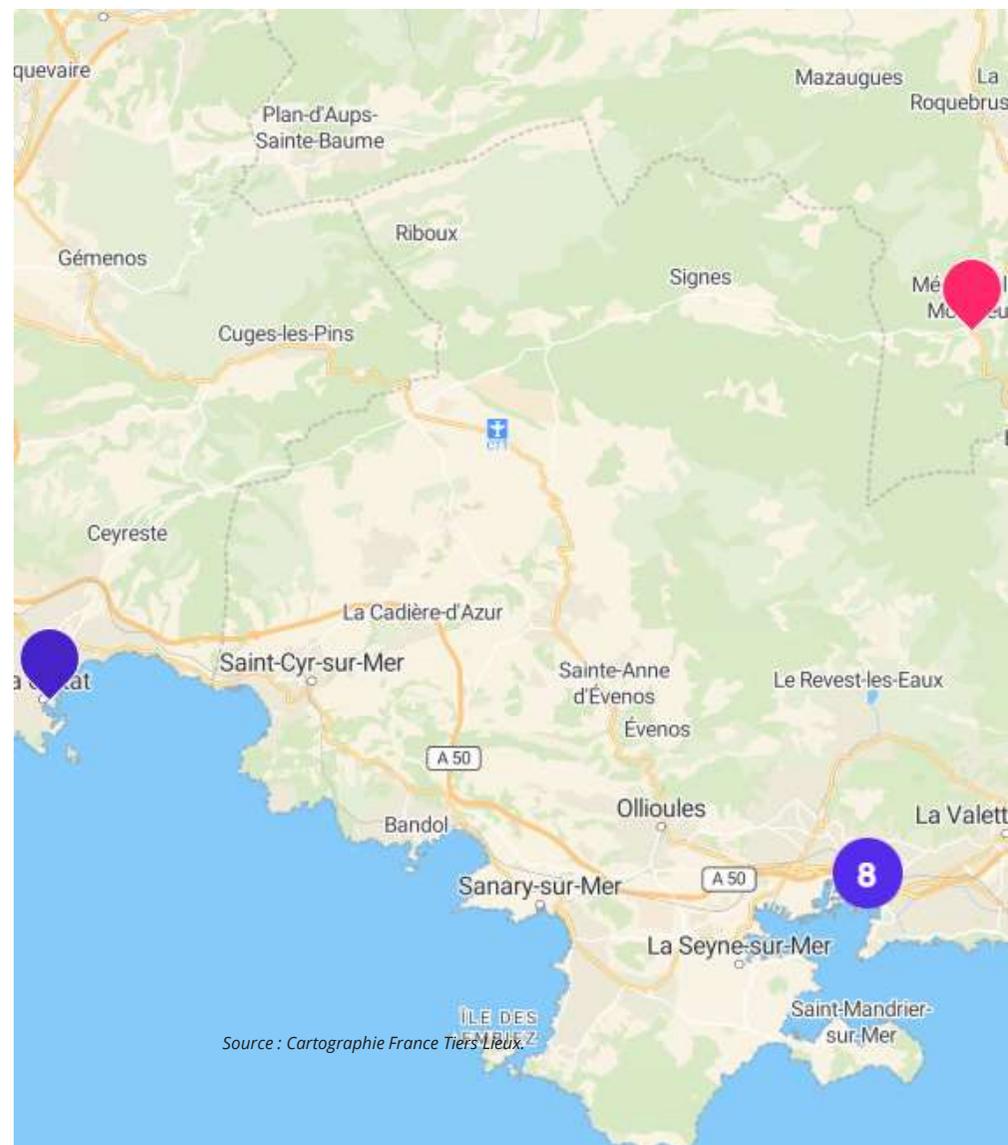


# L'offre pour la **démobilité** – **sobriété**

Aucun tiers lieu n'a été recensé sur le territoire de la CASSB sur le site France Tiers Lieux. Néanmoins, il existe plusieurs espaces à proximité du territoire notamment à Toulon.



Photos du tiers-lieu Le Générateur à Toulon.  
Source : France Tiers-Lieux



Source : Cartographie France Tiers Lieux.

# Livraison de marchandises en ville

Le tableau ci-dessous présente pour les 4 principaux pôles urbains, la réglementation en vigueur en matière de livraison (horaire et tonnage)

Commune		Horaires de livraison	Tonnage limite
Bandol	Règles générales centre-ville	De <b>5h à 10h30</b> pour les voies sur centre, Plus quelques emplacements dédiés <b>sans restriction d'horaire</b>	<b>13 t</b>
	Spécificité zone piétonne et zone de rencontre	De <b>5h à 9h30</b>	<b>9 t</b>
St-Cyr-sur-Mer	Règles générales centre-ville	De <b>9h à 11h</b> & de <b>13h30 à 16h</b>	<b>13 t</b> Dérogation nécessaire si supérieur à 13 t
	Spécificité Avenue du Port	<b>De 6h à 11h</b> de mai à septembre, <b>De 6h à 11h &amp; 14h-16h</b> le reste de l'année	<b>13 t</b> Dérogation nécessaire si supérieur à 13 t
Sanary-sur-Mer	Accès centre-ville piéton	Tous les jours <b>de 5h à 9h</b> , sauf le mercredi et le dimanche.	<b>Pas de limite</b> de tonnage
Le Beausset	Règles générales	Du lundi au samedi de <b>7h à 19h</b> , présence d'emplacements dédiés. Interdiction pour les poids-lourds de circuler à proximité des écoles aux heures d'entrée et de sortie.	<b>Pas de limite</b> de tonnage, mais dimensions limites sur certaines voies

Les horaires de livraisons dans les centres-villes des communes du littoral sont **réglementées**. Elles sont parfois limitées aux matins, parfois également autorisées l'après-midi, pour un tonnage sans limite autorisé ou variable de 9 à 13t sans dérogation. Des **places de stationnement** sont souvent **dédiées**.

➔ **Un enjeu d'harmonisation en découle, pour coordonner les réglementations des livraisons en centres-villes et faciliter le processus au sein de la communauté d'agglomération.**

# Livraison de marchandises

## Exemples de signalétiques liées aux livraisons



Source : google street view

Place de stationnement réservée aux livraisons, à Bandol, quai De Gaulle.



Source : google street view

Entrée de la zone piétonne, à Sanary-sur-Mer, centre-ville.



Source : google street view

Emplacement dédié aux livraisons, au Beausset, 2 Av. de la Libération.



# L'offre de mobilité actuelle et projetée

## F - Le management de la mobilité



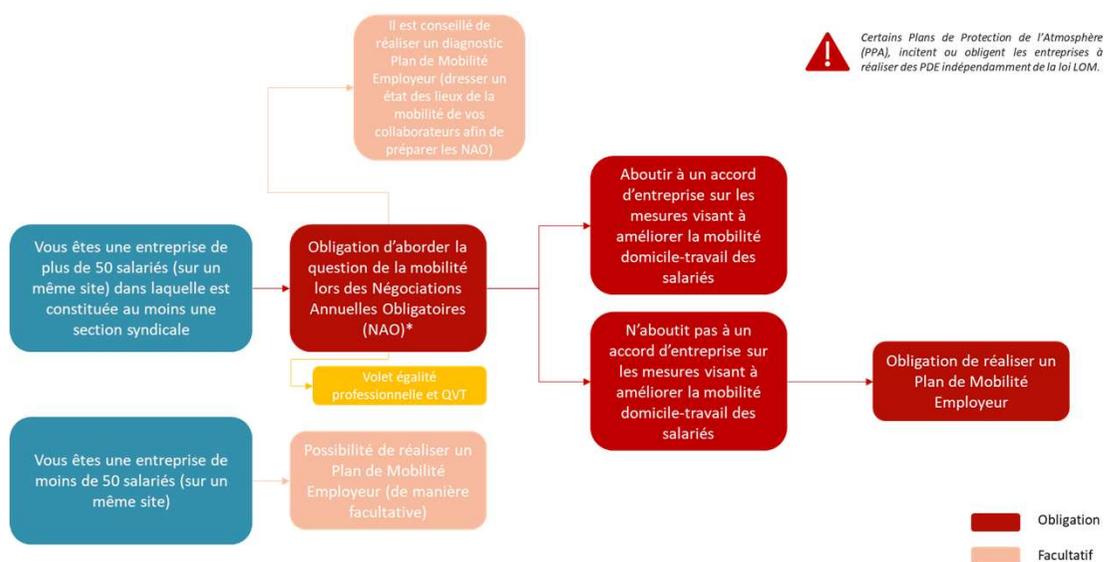
# Le management de la mobilité : définition

- « Le management de la mobilité renvoie à diverses stratégies visant à changer les comportements de mobilité (comment, pourquoi, où et quand les personnes se déplacent), afin d'améliorer l'efficacité des systèmes de transport et d'atteindre certains objectifs spécifiques, comme la réduction de la pollution atmosphérique ou des nuisances sonores. » - Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.
- Le spectre des actions du management de la mobilité est assez large, il peut s'agir de : la mise en place de solutions alternatives à la voiture individuelle (sujet traité dans les sous parties précédentes), l'amélioration de l'information voyageurs, la communication / sensibilisation, l'articulation entre l'urbanisme et la mobilité, la coordination des actions entre les différents acteurs, etc.
- La partie suivante abordera notamment la question du management de la mobilité en entreprise (comment accompagner les employeurs et les salariés dans une mobilité plus vertueuse ?), dans les établissements scolaires et enfin la question de la communication / l'information auprès des usagers.



Chaque année, le Cerema, l'ADEME, le CNFPT organisent les rencontres nationales du management de la mobilité à destination des collectivités locales, services de l'État, associations, bureaux d'études, experts, chercheurs, etc.

# Quelques éléments de compréhension



## Loi d'Orientation des Mobilités (LOM - 2019), de nouvelles obligations pour les entreprises :

- Obligation pour les **sites d'entreprises de plus de 50 salariés** à mener des négociations avec les représentants du personnel au sujet des mobilités. Si aucun accord n'est trouvé à la suite des NAO, il y a alors obligation de réaliser un Plan de Mobilité Employeur.\*
- Création d'un **Forfait Mobilité Durable (FMD)**, pour aller au travail en vélo ou en covoiturage (et EDP : engins de déplacements personnels, autopartage ...) : modes de déplacements éligibles et montant des plafonds variables en fonction du public et du privé.
- Plus d'infos sur le FMD : <https://www.ecologie.gouv.fr/faq-forfait-mobilites-durables-fmd>

\*Avant la LOM et depuis la loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (TECV) en 2018, l'élaboration d'un plan de mobilité employeur était obligatoire pour les établissements de plus de 100 travailleurs sur un même site situées sur un périmètre de plan de déplacements urbains (PDU).

# Démarches Plan de Mobilité Employeur

Les intérêts et objectifs d'un Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE)



- Un Plan de Mobilité est une démarche visant à **optimiser les déplacements liés à l'activité d'un établissement ou groupe d'établissements** (trajets domicile-travail, dépose des élèves, déplacements professionnels, sorties scolaires, livraisons et transport de marchandises) **en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle**, tels que la marche ou la nouvelle glisse urbaine, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, et à réduire l'impact de la mobilité en favorisant les véhicules plus « propres ».
- Une démarche de Plan de Mobilité Employeur peut être réalisée à l'échelle d'une seule entreprise ou administration ou bien de manière groupée à l'échelle d'une zone d'activité par exemple.
- Une démarche de Plan de Mobilité Employeur pourrait tout à fait être adaptée à la zone d'activité du Plateau de Signes en continuité de l'enquête menée actuellement auprès des collaborateurs pour identifier les pratiques actuelles afin d'identifier des synergies d'actions entre les établissements présents. Cela est d'autant plus intéressant que des actions d'accompagnement peuvent être portées directement par l'entreprise (ex : mise en place du forfait mobilité durable, stationnement vélo, emplacements covoiturage ...)

# Les champs d'actions et avantages du Plan de Mobilité Employeur

## Environnemental



- Réduction de la pollution et des gaz à effet de serre (GES)
- Maîtrise de la consommation d'énergie

## Economique



- Optimisation des déplacements
- Réduction du budget transport pour l'établissement comme pour les salariés, agents ou usagers

## Social



- Amélioration pour les salariés/agents ou usagers de l'accessibilité et de la sécurité des déplacements



## Managérial

- Gestion du temps de travail
- Management environnemental



## Image, Communication

- Valorisation interne et externe de l'établissement



# Une fiscalité : le versement mobilité (VM)

- La Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son territoire, et des services réguliers de transports de personnes sont y organisés (sur les communes littorales). A ce titre, la CASSB peut lever le versement mobilité (VM) auprès des employeurs du territoire. Le Versement Mobilité est une fiscalité prélevée sur la masse salariale brute des employeurs de plus de 11 salariés du ressort territorial dédiée aux AOM (hors Région).
- Déjà en place avec un taux de 0,55 % jusqu'à fin juin 2023, le taux du versement mobilité a été réévalué à **0,80 %** (effectif **au 1er juillet 2023**) à la suite d'une délibération votée par la CA en avril 2023.
- Ce taux correspond au **taux maximal admissible** pour une AOM de moins de 100 000 habitants, considérant la majoration de 0,25 % intégrée au taux en vigueur. En effet, la qualité d'EPCI de la CASSB permet une majoration de 0,05 % et la présence de communes touristiques sur le territoire de 0,20 %
- Ce versement mobilité a vocation à participer au **financement de l'exploitation et de la mise en place d'offres de mobilité** sur le territoire.

➔ **Le versement mobilité représente une source de financement mais il y a un enjeu à étudier l'ensemble des leviers de financement du transport public (recettes tarifaires, budget général de la CA, etc.)**

Population	inférieure à 10 000 habitants et dont le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques	comprise entre 10 000 et 100 000 habitants	comprise entre 10 000 et 100 000 habitants avec infrastructure de transport collectif en site propre	de plus de 100 000 habitants	de plus de 100 000 habitants avec infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé
Taux	0,55 %	0,55 %	0,85 %	1,00 %	1,75 %
Majoration possible					
EPCI	-	+ 0,05 %	+ 0,05 %	+ 0,05 %	+ 0,05 %
Communes touristiques	-	+ 0,20 %	+ 0,20 %	+ 0,20 %	+ 0,20 %

Source : URSSAF

# Bilan de l'offre de mobilité actuelle et projetée

## Atouts

- Une offre ferroviaire qui structure bien le territoire d'est en ouest, attractive et performante pour la desserte des communes littorales en connexion avec le cœur urbain des métropoles toulonnaise et marseillaise.
- Un PEM d'envergure régionale en développement en lieu et place de la gare de St-Cyr-Les-Lecques-La-Cadière
- Une interconnexion des transports publics avec le réseau Mistral à Toulon existante et sur laquelle s'appuyer pour faciliter la desserte de la métropole toulonnaise.
- Un réseau urbain organisé par l'agglomération avec une tarification harmonisée mais dont la structuration de desserte est organisée sur chaque commune littorale.
- Un réseau Zou ! interurbain reliant une partie des communes entre elles et garantissant une desserte minimale de l'ensemble des communes du territoire (à l'exception de Riboux).
- Une pratique du covoiturage autour du plateau de Signes et avec l'autoroute déjà existante et non négligeable.
- Des aires de covoiturage dont la localisation est adaptée mais qui sont victimes de leur succès (stationnement sauvage sur les abords de l'aire attestant de leur saturation).

## Opportunités

- Une augmentation de la capacité et de la performance de l'offre ferroviaire à venir avec les projets de RER métropolitain et LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur).
- L'opportunité d'interconnexions avec les réseaux de transports publics marseillais à l'ouest à étudier.
- Un souhait de développer un réseau de transports collectifs à l'échelle de l'agglomération avec des lignes structurantes intercommunales et d'envisager l'expérimentation d'une offre de transport à la demande pour desservir les secteurs ruraux et peu denses du territoire.
- La véloroute 65 traverse le territoire d'est en ouest et pourra représenter un tremplin au développement de la pratique cyclable touristique mais également quotidienne (desserte de nombreux pôles générateurs de déplacements).
- Des distances relativement limitées et une topographie compensée par le développement du vélo à assistance électrique : un potentiel important pour le développement de la pratique cyclable quotidienne et loisirs / tourisme.
- Un potentiel important pour le développement du covoiturage du quotidien (planifié) autour de la desserte du plateau de Signes mais également de l'axe autoroutier.
- Une étude sur l'accessibilité du plateau de Signes en cours.
- L'intérêt de la collectivité à promouvoir les PMEC sur le territoire peut représenter un levier fort pour le développement de la mobilité durable chez les actifs.
- Un taux de couverture numérique de bon niveau qui permet de promouvoir la démobilité (services nomade, télétravail), même dans les zones rurales et peu denses.
- Une enquête menée par la CCI auprès de l'ensemble des entreprises du Plateau de Signes afin d'identifier les pratiques actuelles, comprendre les problématiques rencontrées dans les déplacements des collaborateurs et enfin sonder les besoins / attentes en matière de mobilité.

# Bilan de l'offre de mobilité actuelle et projetée

## Faiblesses

- Une très faible intermodalité physique et tarifaire entre les réseaux routiers et ferroviaires.
- Un réseau Zou ! Interurbain existant mais à vocation essentiellement scolaire et dont le niveau d'offre ne permet pas de possibilités de séjours suffisantes pour les motifs de déplacements pendulaires et de vie quotidienne.
- Une carence d'offre en transports collectifs pour les communes de l'intérieur qui impacte notamment les conditions d'accès au plateau de Signes.
- Un point dur de circulation routière au cœur du Beausset et dans l'accès à la zone d'activité du plateau de Signes.
- Une hétérogénéité des réglementations relatives à la livraison en milieu urbain.
- Pas de continuité ni jalonnement cyclable à l'échelle de la CA.
- Très peu d'aires de covoiturage à l'exception des échangeurs autoroutiers ne permettant pas de mailler le territoire.
- Pas de tiers-lieux sur le territoire.
- Des informations sur les offres de mobilité peu accessibles et peu lisibles qui contribuent à la faible attractivité des offres alternatives existantes.

## Menaces

- Le projet de RER marseillais prévu en terminus à La Ciotat et ne permettant pas une liaison entre les deux projets de RER.
- Des nouveaux projets routiers qui soulèvent un risque de faire augmenter le trafic global dans le secteur, sauf à promouvoir et accompagner fortement les modes alternatifs.
- Le développement massif des engins de déplacement personnel en milieu urbain avec des pratiques parfois dangereuses doit être mieux anticipé en termes de réglementation et de services dédiés (stationnement, consignes, etc.).
- Le déploiement d'une politique globale de mobilité peut être un facteur d'augmentation des conflits d'usage, entre les modes mais également entre les habitants et les publics occasionnels.
- Des difficultés potentielles de recrutement au regard des conditions d'accès, notamment pour les zones d'emploi les plus excentrées, qui se cumulent aux difficultés de logement sur le territoire.

# Les enseignements de la concertation

## A - Les résultats de l'enquête en ligne



# L'enquête mobilité

- Une enquête en ligne a été réalisée **du 12/07/2023 au 20/10/2023**.
- Cette enquête était destinée aux personnes résidant et/ou travaillant sur le territoire mais aussi également aux touristes et visiteurs présents sur le territoire notamment lors de la période estivale.
- Au total, l'enquête a permis de recueillir plus de 1800 contributions dont 1376 exploitables.
- L'objectif de cette enquête était de recueillir le ressenti et le vécu des habitants de la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume concernant leurs conditions actuelles de déplacements et leurs habitudes pour leurs trajets quotidiens (domicile-travail, loisirs etc) ainsi que leurs difficultés et besoins de mobilité sur ces trajets.
- Une enquête structurée autour de 3 grandes parties :
  - Pour vous connaître
  - Vos déplacements au quotidien
  - Vos futurs déplacements
- Pour les visiteurs / touristes, l'objectif était d'avoir leur ressenti sur l'accessibilité du territoire, les solutions proposées pour se déplacer et les éléments qui leur permettrai d'améliorer leurs déplacements sur le territoire.
- Le traitement de l'enquête sera ainsi scindé en deux : une partie correspondant uniquement aux visiteurs / touristes (5% des répondants) et l'autre partie aux personnes qui résident (tout ou partie de l'année), travaillent ou seront amenés à y vivre / y travailler prochainement.

**DÉFI ENQUÊTE DES HABITANTS MOBILITÉ SUD SAINTE BAUME**

La Provence, territoire d'excellence !  
Sud Sainte Baume  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION SUD SAINTE BAUME  
LANCE L'ÉLABORATION DU PLAN DE  
**VOTRE MOBILITÉ !**

✓ **LES DÉPLACEMENTS AU QUOTIDIEN**  
✓ **LES MOBILITÉS ESTIVALES**  
✓ **L'USAGE DU VÉLO EN TOUTE SÉCURITÉ**  
✓ **UNE QUALITÉ DE L'AIR PRÉSERVÉE**

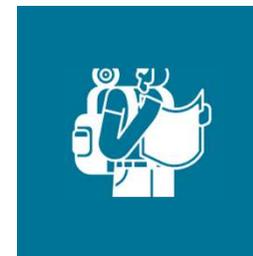
Scannez ce QR code  
pour participer à l'enquête

Enquête ouverte jusqu'au  
30 septembre 2023

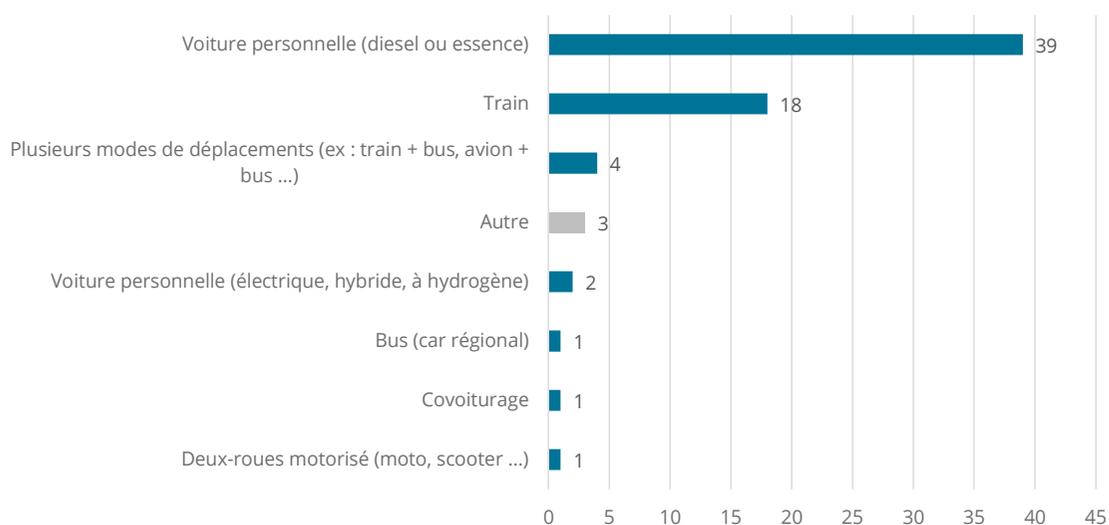
Participez à l'enquête en ligne  
concernant vos habitudes  
et vos besoins  
en déplacement  
sur notre territoire !

Lien de l'enquête : <https://enquete.plandemobilite.fr/index.php/533237?lang=fr>

# Visiteurs / touristes : profil et mode utilisé pour venir sur la CASSB



Avec quel mode de déplacement êtes-vous venus sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume ?



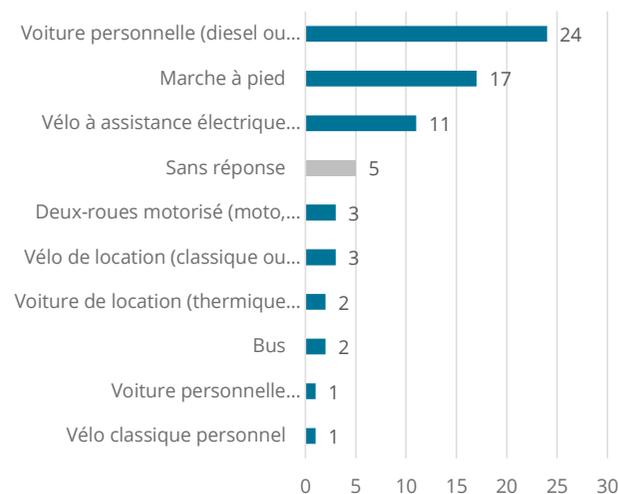
- Parmi les 69 répondants visiteurs / touristes, 1/3 logeaient sur Bandol et un autre tiers sur Sanary-sur-Mer au moment de l'enquête.
- La catégorie des 45 – 59 ans est la plus représentée parmi le panel de répondants (39%), vient ensuite la catégorie des 60 – 74 ans (28%) puis celle des 30 – 44 ans (20%).
- De fait, une majorité de touristes visiteurs sont des salariés ou travailleurs indépendants (59%) et des retraités (32%). Les autres catégories sont plus faiblement représentées.
- Plus de la moitié des répondants se sont rendu sur le territoire en véhicule thermique (diesel, essence). Néanmoins, on observe toutefois une bonne utilisation du train pour environ 1/4 des personnes. Pour les personnes ayant coché « autre » il s'agit du vélo pour 2 personnes.



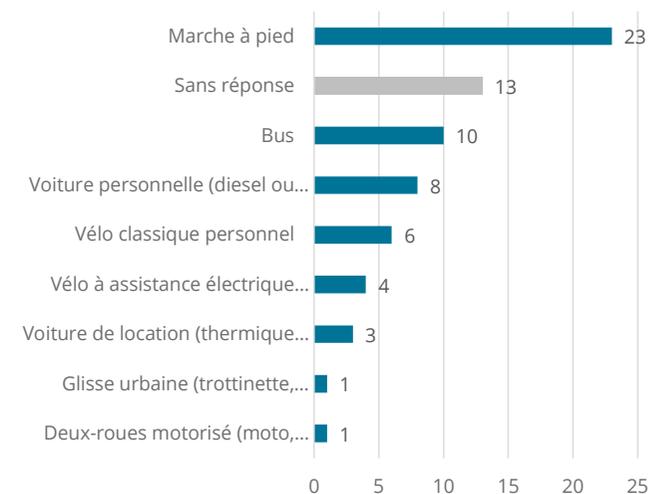
## Visiteurs / touristes : mode utilisé sur la CASSB

- Pour cette question, les répondants devaient classer par ordre les principaux modes de déplacement utilisés pour se déplacer une fois arrivés sur le territoire. Les graphiques ci-contre montrent les modes renseignés en position 1 et 2 du classement.
- Même si la voiture est encore utilisée par un peu plus d'un tiers des répondants, **on constate ici une plus forte utilisation des modes actifs** (marche à pied, vélo classique, vélo à assistance électrique personnels ou en location).

Une fois sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume, comment vous déplacez-vous ? **Classement 1**



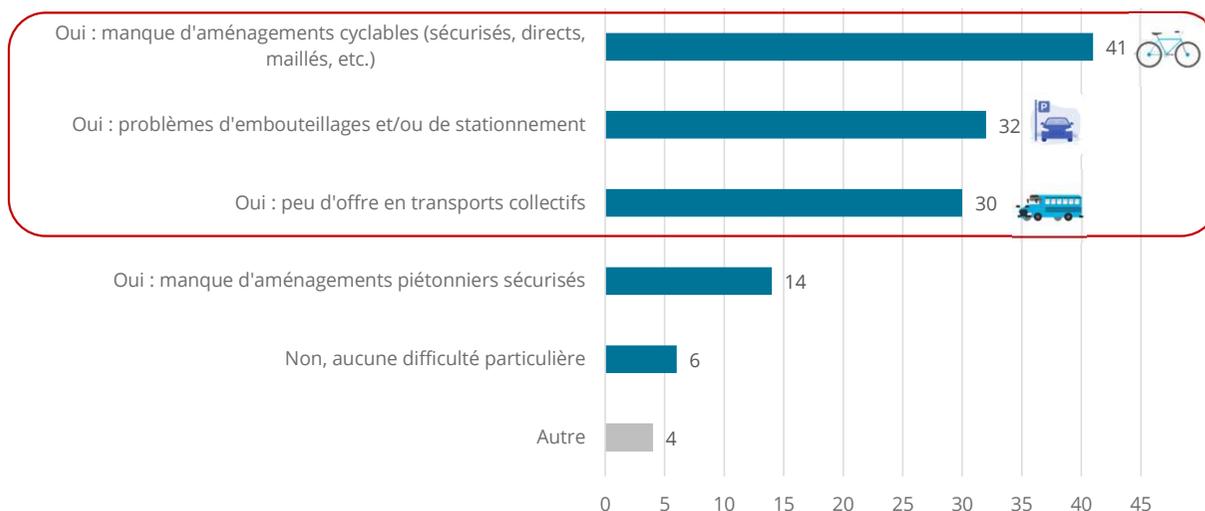
Une fois sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume, comment vous déplacez-vous ? **Classement 2**





## Visiteurs / touristes : difficultés rencontrées

Rencontrez-vous des difficultés pour vous déplacer sur le territoire ? Si oui, lesquelles ?

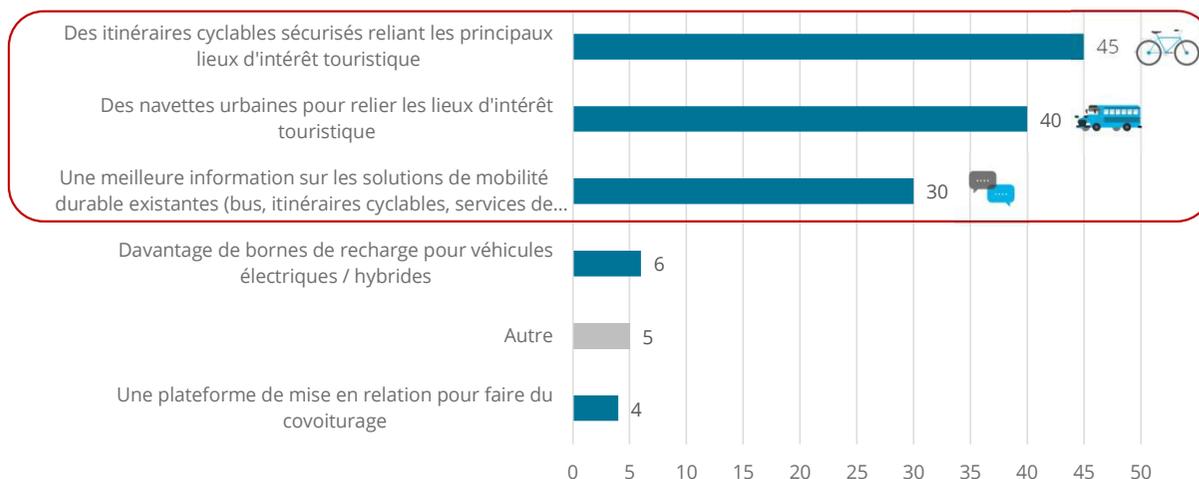


- Cette question était à choix multiples : une personne pouvait cocher plusieurs items parmi ceux proposés.
- La principale difficulté rencontrée pour se déplacer sur le territoire de la CASSB selon les visiteurs et touristes est le manque d'aménagements cyclables (sécurisés, directs, maillés...).
- Les deux autres éléments pointés par ce public sont : les problématiques d'embouteillages et de stationnement sur la CASSB ainsi qu'un déficit d'offre en transports collectifs.
- Autres : « TER fréquemment annulés, pas fiable » ; « Pas de trottoir proche de la gare et difficulté pour traverser et aller vers le boulevard de l'Escourche » ; « Gros problème de stationnement » ; « pas de navette l'après-midi pour aller à Athena Port »



# Visiteurs / touristes : améliorations à envisager

Selon vous, quelles seraient les améliorations à envisager pour améliorer les déplacements des visiteurs / touristes sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume ?

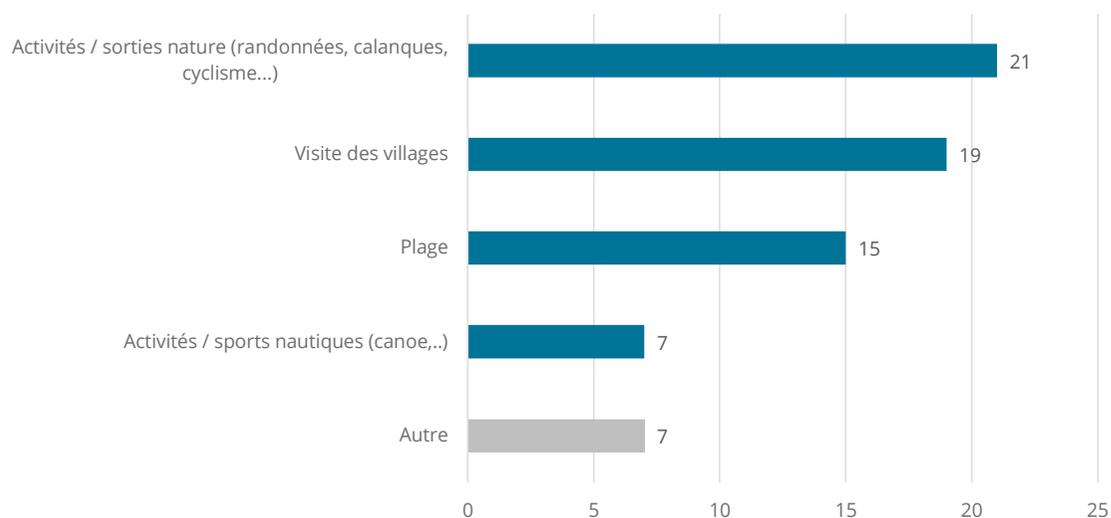


- Cette question était à choix multiples : une personne pouvait cocher plusieurs items parmi ceux proposés.
- Parmi les solutions à envisager permettant d'améliorer les déplacements des touristes / visiteurs sur la CASSB, deux éléments ressortent majoritairement : la création d'aménagements cyclables sécurisés et/ou la mise en place de navettes urbaines pour relier les principaux lieux d'intérêt touristiques.
- Autres : « Améliorer les liaisons entre les gares ferroviaires et les villages alentours » ; « Renforcer les rotations de la navette 3 et l'étendre à l'après midi » ; « Création de parking...parking des aires et des alentours toujours saturé » ; « Navettes inexistantes l'après-midi sur la ligne 3 navette estivale qui ne m'emmène pas à Athena port, il faut faire 500 mètres à pied en côte » ; « Plus de fréquence des bus ».



# Visiteurs / touristes : activité principale

Pendant votre séjour sur la Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume, quelle est votre activité principale ?



- Les activités des touristes / visiteurs venus sur le territoire de la CASSB sont assez variées allant des activités ou sorties nature à la page tout en passant par des visites de villages.
- *Autres* : « Visite de mes petits enfants et leurs parents » ; « Visite et plage » ; « Voir ma famille » ; « Activités diverses : visites et balades ».

# Visiteurs / touristes : synthèse



Pour venir sur le territoire : **majorité d'utilisation de la voiture thermique pour se rendre sur le territoire (57%)** mais quelques pratiques alternatives avec notamment l'utilisation du train pour un peu plus d'un quart des répondants.

Une fois sur le territoire : des pratiques alternatives plus importantes avec **46% des répondants se déplacent majoritairement en modes actifs sur le territoire** (marche, vélo, vélo à assistance électrique : personnel ou en location). Toutefois, encore 35% des répondants utilisant la voiture pour se déplacer sur le territoire.

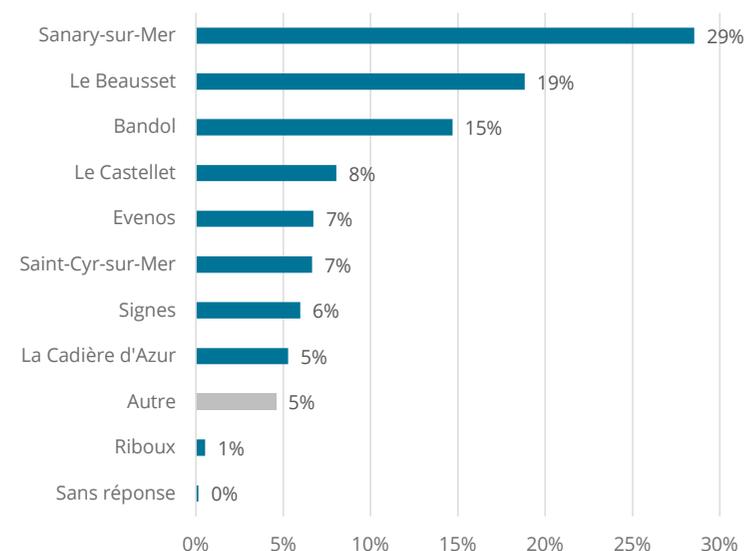
La principale difficulté rencontrée pour se déplacer sur le territoire de la CASSB selon les visiteurs et touristes est le **manque d'aménagements cyclables (sécurisés, directs, maillés...)**. Les deux autres éléments pointés par ce public sont : les problématiques d'embouteillages et de stationnement sur la CASSB ainsi qu'un déficit d'offre en transports collectifs.

Parmi les solutions à envisager permettant d'améliorer les déplacements des touristes / visiteurs sur la CASSB, deux éléments ressortent majoritairement : la **création d'aménagements cyclables sécurisés** et/ou la **mise en place de navettes urbaines pour relier les principaux lieux d'intérêt touristiques**.

# Résidents / travailleurs ... : profil des répondants

- Parmi les 1307 répondants qui résident (tout ou partie de l'année), travaillent ou seront amenés à y vivre / y travailler prochainement, **la moitié résident sur l'une des 3 communes du littoral de la CASSB** (Sanary sur Mer, Bandol, Saint Cyr sur Mer). En réalité, ces trois communes représentent environ 60% du poids total de la population de la CASSB, **l'échantillon de répondants est donc plutôt assez bien représentatif d'un point de vue géographique.**
  - A noter que la majorité des 1307 répondants (95% - 1245) résident sur l'une des 9 communes de la CASSB.
  - Pour les personnes qui les « autres » communes mentionnées, il s'agit notamment de communes proches géographiquement comme Six Fours les Plages, Toulon, Ollioules, La Ciotat, La Seyne sur Mer.
  - Une majorité de femmes a répondu à cette enquête (63%) contre 36% d'hommes.
  - **La catégorie de 60-74 ans est la plus représentée parmi les répondants, vient ensuite la catégorie des 45-59 ans (30%) puis celle des 30-44 ans (24%).** A noter que le public des très jeunes (moins de 18ans) et des séniors (plus de 90 ans) est très peu voire pas représenté du tout (moins de 1%) ce qui est assez classique sur ce type d'enquête. Le public des jeunes actifs (19-29 ans) est également peu représenté avec seulement 3% des répondants.
  - Les répondants sont majoritairement des salariés pour un peu plus de la moitié et un peu plus d'un tiers (36%) sont des retraités. Seulement 3% sont des personnes sans activités et 2% en recherche d'emploi.
- ➔ Ces éléments sont importants à garder à l'esprit pour l'analyse des réponses.

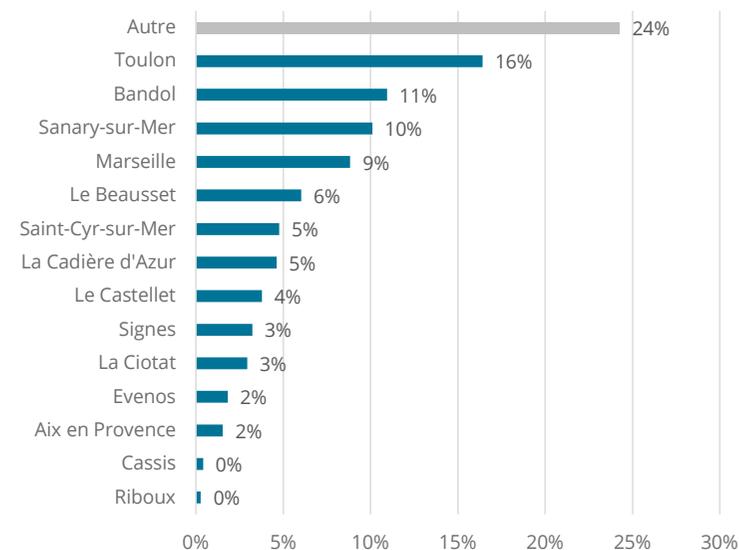
Quelle est votre commune de résidence ?



## Résidents / travailleurs ... : destination travail / études

- Cette question concernait uniquement le panel de répondants amenés à réaliser des déplacements domicile-travail / études.
- Seulement une partie des répondants sont concernés par des trajets domicile-travail / études. Pour ces personnes, l'objectif était de connaître leur commune de destination pour ce motif.
- Le graphique de droite donne les réponses uniquement pour les personnes qui résident sur la CASSB et qui sont concernés par les déplacements vers le lieu de travail / études. **Parmi les personnes ayant répondu à cette question, un peu moins de la moitié des personnes qui résident sur la CASSB travaillent / étudient en « interne » sur l'une des communes de la CASSB contre 54% vers l'extérieur (sur une commune extérieure au territoire).**
- Viennent en premier les communes à l'est de la CASSB comme par exemple Toulon, La Seyne sur Mer, Ollioules, Six Fours les Plages puis en second les communes de l'ouest du territoire comme par exemple Aubagne, Marseille.
- Le tableau de la page suivante donne le détail de la répartition pour chacune des communes de la CASSB.

Sur quelle commune travaillez/étudiez-vous ?



# Résidents / travailleurs ... : destination travail / études

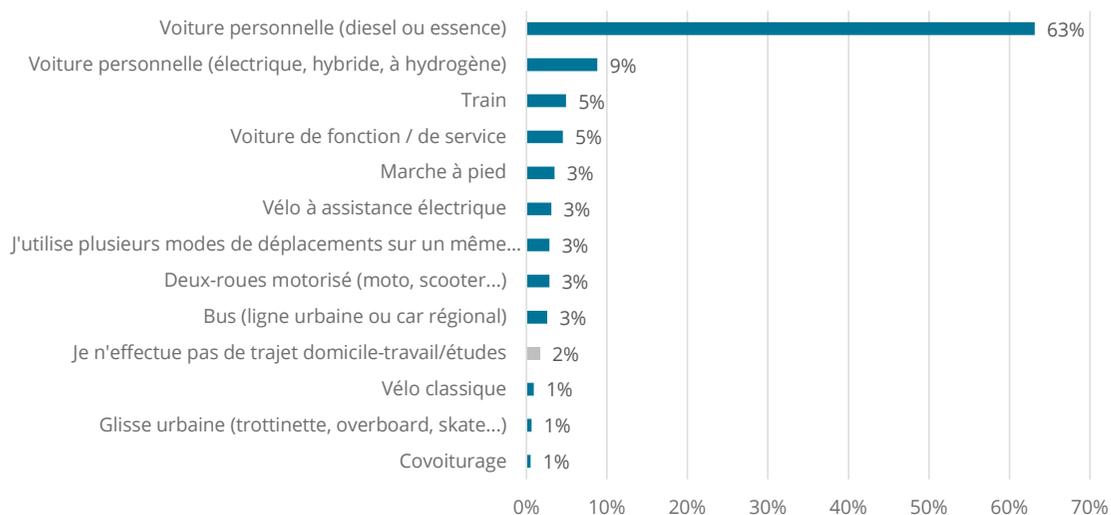
Les pourcentages se lisent en ligne.

		Commune de destination pour le travail / études															
		Aix en Provence	Autre	Bandol	Cassis	Evenos	La Cadière d'Azur	La Ciotat	Le Beausset	Le Castellet	Marseille	Riboux	Saint-Cyr-sur-Mer	Sanary-sur-Mer	Signes	Toulon	
Commune de résidence sur la CASBB	Bandol	4%	15%	43%	0%	1%	2%	0%	1%	0%	11%	0%	2%	8%	1%	12%	95
	Evenos	0%	24%	5%	2%	13%	2%	2%	9%	2%	4%	0%	4%	0%	2%	33%	55
	La Cadière d'Azur	2%	21%	10%	0%	0%	23%	2%	6%	4%	13%	0%	10%	2%	0%	6%	48
	Le Beausset	1%	26%	5%	1%	2%	6%	6%	16%	1%	8%	0%	4%	4%	3%	17%	170
	Le Castellet	0%	23%	6%	1%	0%	6%	4%	3%	21%	12%	0%	4%	1%	4%	15%	78
	Riboux	0%	0%	33%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	67%	0%	0%	0%	0%	3
	Saint-Cyr-sur-Mer	2%	27%	10%	0%	2%	2%	4%	0%	0%	16%	0%	27%	2%	0%	8%	51
	Sanary-sur-Mer	1%	28%	6%	0%	0%	2%	1%	1%	1%	6%	0%	1%	32%	0%	21%	156
	Signes	4%	26%	2%	0%	0%	0%	5%	5%	7%	9%	0%	0%	7%	23%	12%	57
	Total général	2%	24%	11%	0%	2%	5%	3%	6%	4%	9%	0%	5%	10%	3%	16%	

Volume de réponses

# Résidents / travailleurs ... : mode travail / études

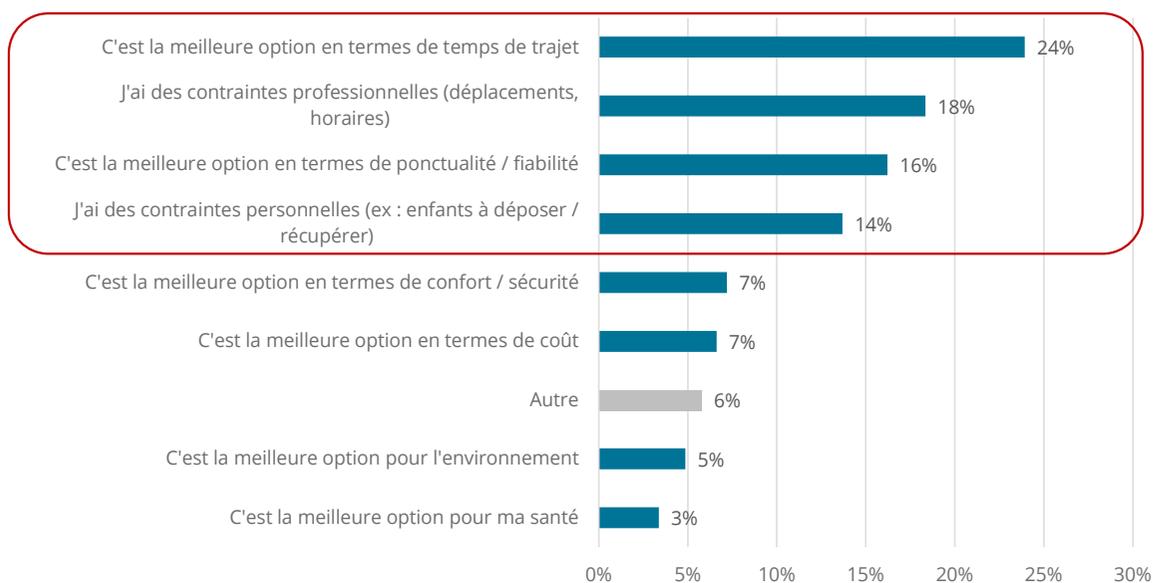
Pour aller travailler ou étudier, quel est votre mode de déplacement principal (celui que vous utilisez le plus souvent) ?



- Cette question concernait uniquement le panel de répondants amenés à réaliser des déplacements domicile-travail / études (hors retraités et personnes sans activité).
- Quel que soit la commune de résidence (sur la CASSB ou hors CASSB), **la voiture personnelle thermique est le mode le plus souvent utilisé pour se rendre sur son lieu de travail/études ou d'études (à hauteur de 63%)**.
- **Toutefois, il existe quelques pratiques alternatives** : notamment la voiture à plus faible émission ou encore le train (la gare de Bandol étant celle qui est la plus utilisée avant celle de Saint Cyr puis de Sanary).
- Les modes actifs (marche, vélo classique, VAE) sont utilisés à hauteur de 7% et concernent des déplacements de courte distance (personne qui travaillent sur leur commune de résidence ou une commune proche).
- A noter que l'utilisation du bus concerne pour la moitié des collégiens/ lycéens / étudiants.
- A noter également que parmi les répondants salarié.es / travailleurs indépendants, environ 29% déclarent pratiquer le télétravail de manière plus ou moins fréquente.

# Résidents / travailleurs ... : mode travail / études

Quelles sont les principales raisons qui vous conduisent à utiliser ce(s) mode(s) ?



■ Cette question concernait uniquement le panel de répondants amenés à réaliser des déplacements domicile-travail / études et était à choix multiples : une personne pouvait cocher plusieurs items parmi ceux proposés.

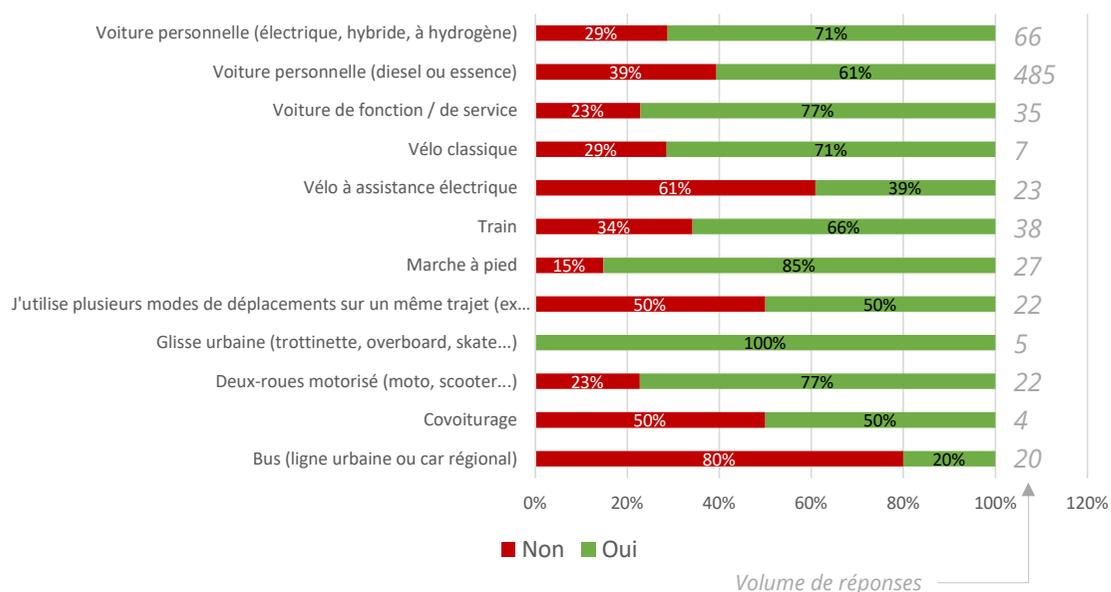
■ A noter que 77% des répondants ayant coché l'item « c'est la meilleure option en termes de temps de trajet » sont des utilisateurs actuels de la voiture individuelle (thermique, à plus faible émission ou de fonction / service).

➔ L'enjeu ici sera de mettre en avant tous les autres avantages que peuvent avoir les modes alternatifs à la voiture individuelle en dehors du gain de temps par rapport aux transports collectifs par exemple. A noter toutefois, qu'à certaines périodes de l'année ou à certaines heures de la journée les conditions de circulation peuvent être compliquées notamment sur les communes du littoral et au Beausset et cet atout de la voiture en termes de trajet n'est donc peut-être pas la réalité toute l'année.

# Résidents / travailleurs ... : niveau de satisfaction trajet domicile-travail/études



## Votre organisation actuelle en termes de déplacements domicile-travail/études vous convient-elle ?



■ En global, quel que soit la destination ou le mode de déplacement utilisé, un peu moins des 2/3 (62%) des répondants concernés par des déplacements domicile-travail/études estiment que leur organisation actuelle en termes de déplacement leur convient.

➔ **62% des personnes concernées par des déplacements domicile-travail / études satisfaites de leur organisation actuelle.**

■ Le graphique ci-contre fait un zoom sur le niveau de satisfaction des personnes en fonction du mode de déplacement principal utilisé sur ce trajet. On constate notamment un niveau d'insatisfaction assez élevé sur le bus et le vélo à assistance électrique.

■ *Attention toutefois, ce graphique reste à nuancer car il doit être lu en correspondance avec le volume de réponses associé (ex : 100% de personnes utilisant la glisse urbaine satisfaites, néanmoins cela concerne seulement 5 personnes).*

# Résidents / travailleurs ... : extraits verbatim



« J'ai envisagé le vélo électrique mais le trajet n'est pas suffisamment sécurisé et équipé pour cela »

« J'aimerais utiliser le vélo mais la nationale est trop dangereuse. Il faudrait une piste cyclable entre signes et la zone d'entreprise »

« J'aimerais utiliser plus de vélo mais pas des pistes cyclables entre Bandol et Sanary et Sanary -ouest et centre de ville »

« Je souhaiterais me rendre en vélo jusqu'à la gare de Sanary mais absence de piste cyclable, donc trop dangereux »

« Je voudrais venir en vélo électrique, mais cela à un coût et nous n'avons pas d'aide de la CASSB »

« Je souhaiterais faire mes trajets à vélo, si seulement ce n'était pas si dangereux (pas de piste cyclable) »



« J'aimerais pouvoir utiliser les transports collectifs mais les horaires et les parcours sont totalement déconnectés de la réalité. »

« Je passe beaucoup de temps en voiture et je pollue malgré moi même car les transports en commun sont inexistant. »

« Je souhaiterais prendre les transports en commun mais le temps d'un trajet effectué en bus est 3 fois plus long qu'en voiture. »

« Les trains du matin en direction de Toulon sont rarement à l'heure (même régulièrement supprimés) »

« Trop peu de bus, mon lycée étant à la Seyne je suis obligé de passer par la gare routière ( 30min de bus ) et attendre 45min le 888 pour monter à Saint âne d'Evenos . Les bus scolaires ne passent pas assez donc pour récupérer mon petit frère et ma petite sœur je suis obligé de faire comme ça. »

« Il faudrait que les soient plus fiables et plus rapide vers entre bandol et Marseille et vice versa. Les semi directes s'arrêtant à Sanary sont une bonne option. »



« Je travaille à 93km de chez moi. Je pratique le covoiturage. Je ne peux pas faire mieux il n'y a pas d'alternative »

« Le covoiturage est parfois difficile à trouver aux horaires qui me conviennent car peu de personnes proposent des trajets au départ du centre-ville, et la gare se trouve à 3/4 d'heure de marche de chez moi. »

« J'aimerais opter pour une solution électrique »

« Je vise l'achat d'un véhicule électrique à moyen terme. »

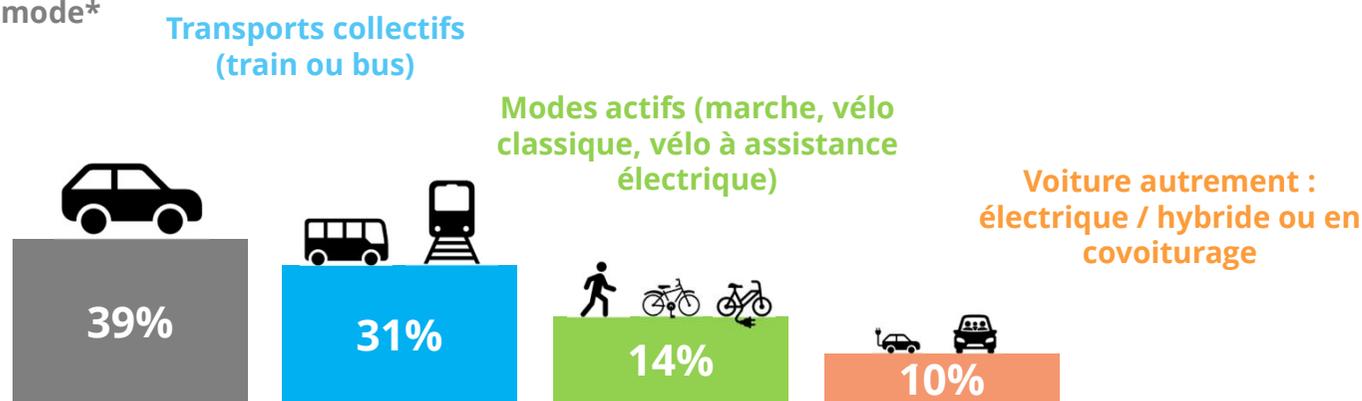


« J'apprécierai de pratiquer le télétravail un ou deux jours dans la semaine »

« Très heureuse d'avoir 2 jours de télétravail pour limiter les déplacements en voiture. »

# Résidents / travailleurs ... : propension au changement des utilisateurs de la voiture individuelle

Ne souhaitent pas changer de mode\*

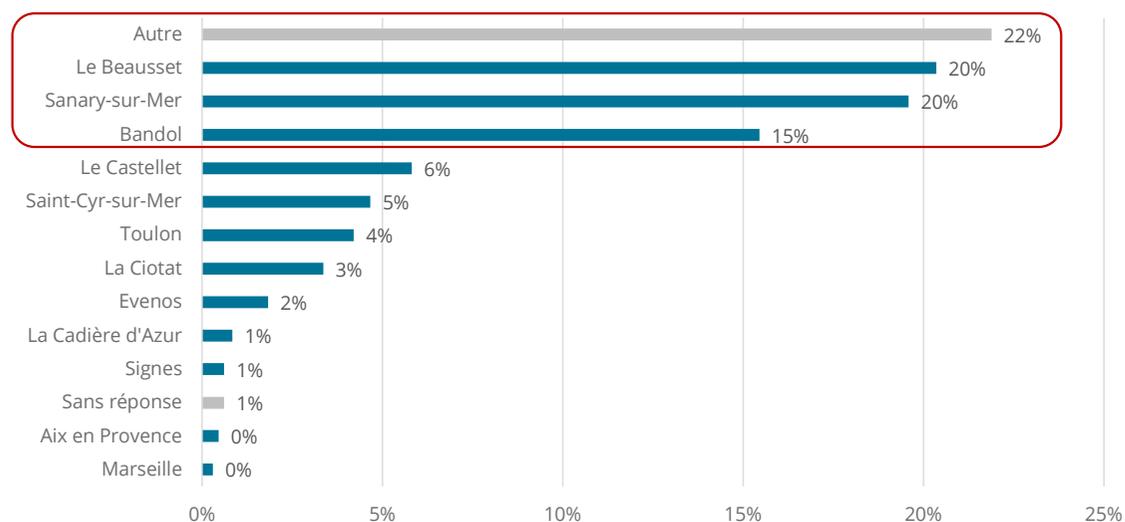


Ces données concernent uniquement le panel de répondants utilisant actuellement une voiture de fonction / service ou bien la voiture personnelle thermique pour leur trajet domicile-travail/études.

18% de ces répondants indiquent qu'ils pourraient utiliser les modes actifs si l'offre était mieux adaptée à leur besoin. Néanmoins, au vu des distances domicile-travail / études de 15 de ces personnes (CASSB > Toulon par exemple qui semble trop important pour la pertinence de ces modes), il a été retenu le chiffre de 14% en excluant les personnes pour lesquelles la distance à effectuer apparaissait hors potentiel.

# Résidents / travailleurs ... : destination courses de la vie quotidienne

Pour vos courses de la vie quotidienne (alimentation, achats courants...), quelle est votre commune principale de destination ?



- Cette question concernait tout le panel de répondants (1307) et était à choix unique.

- Pour les personnes ayant coché l'item « autre » voici les 4 principales communes qui ressortent : La Seyne Sur Mer, Ollioules, Aubagne et Six Fours les Plages (représentant un peu plus de 80% des destinations de l'item « autre »).

→ Qu'il s'agisse des déplacements pour le motif travail/ études ou bien pour les courses de la vie quotidienne, on constate un fort lien entre le territoire et les communes limitrophes (Ollioules, La Seyne, Six Fours et plus loin vers Aubagne).

- A l'intérieur même de la CASSB, Le Beausset, Sanary et Bandol ressortent comme des pôles attractifs pour les achats de la vie quotidienne. Alors que Sanary sur Mer et Bandol ressortent essentiellement comme destination pour des personnes qui résident déjà sur la commune respective, on constate que **Le Beausset attire des personnes résidant sur Le Beausset mais aussi d'Evenos, la Cadière d'Azur, le Castellet et enfin Riboux (cf slide suivante).**

→ Forte attractivité du Beausset pour les communes limitrophes pour les courses de la vie quotidienne.

# Résidents / travailleurs ... : destination courses de la vie quotidienne

Commune de destination pour les courses de la vie quotidienne

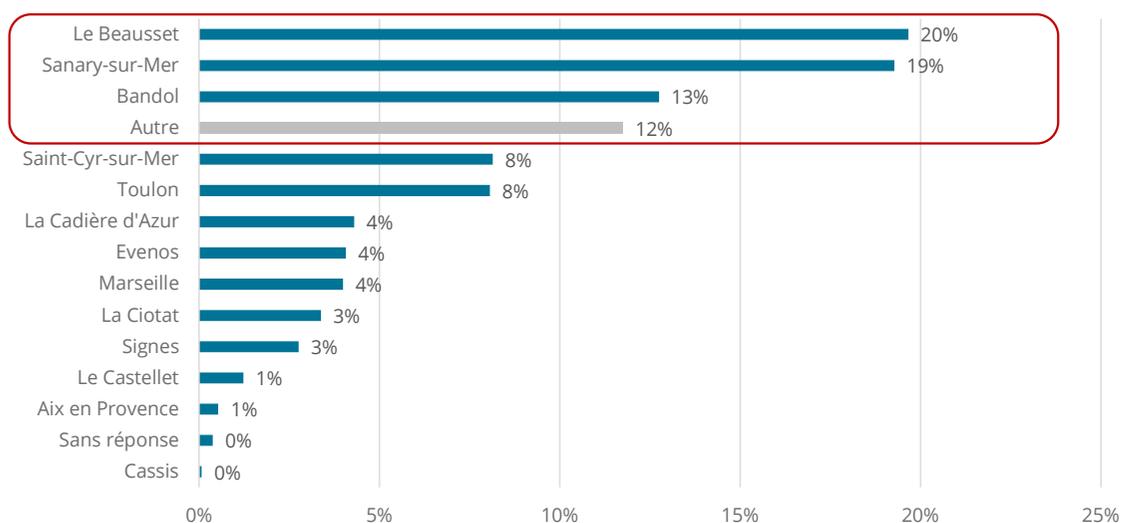
Les pourcentages se lisent en ligne.

Commune de résidence	Commune de destination													Volume de réponses
	Aix en Provence	Autre	Bandol	Evenos	La Cadière d'Azur	La Ciotat	Le Beausset	Le Castellet	Marseille	Saint-Cyr-sur-Mer	Sanary-sur-Mer	Signes	Toulon	
Autre	0%	48%	2%	0%	0%	7%	5%	0%	3%	3%	15%	0%	17%	60
Bandol	2%	18%	69%	0%	1%	1%	2%	4%	0%	0%	3%	0%	2%	191
Evenos	0%	26%	0%	14%	0%	0%	43%	3%	0%	1%	2%	0%	10%	87
La Cadière d'Azur	0%	14%	19%	0%	6%	6%	25%	10%	0%	20%	0%	0%	0%	69
Le Beausset	0%	22%	1%	4%	1%	3%	57%	7%	0%	1%	0%	0%	4%	246
Le Castellet	0%	10%	15%	0%	0%	3%	38%	30%	0%	1%	0%	0%	3%	105
Riboux	0%	43%	0%	0%	0%	0%	57%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	7
Saint-Cyr-sur-Mer	1%	5%	15%	0%	1%	23%	2%	7%	1%	45%	0%	0%	0%	87
Sanary-sur-Mer	0%	23%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	65%	0%	4%	367
Signes	0%	42%	0%	4%	3%	5%	22%	4%	1%	1%	0%	10%	8%	78
<b>Total général</b>	<b>0%</b>	<b>22%</b>	<b>16%</b>	<b>2%</b>	<b>1%</b>	<b>3%</b>	<b>20%</b>	<b>6%</b>	<b>0%</b>	<b>5%</b>	<b>20%</b>	<b>1%</b>	<b>4%</b>	

Volume de réponses

# Résidents / travailleurs ... : destination santé

Pour vos déplacements liés à la santé (médecin généraliste), quelle est votre principale commune de destination ?



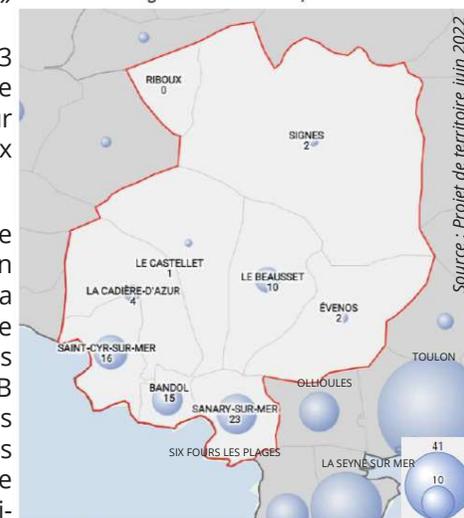
■ Cette question concernait tout le panel de répondants (1307) et était à choix unique.

■ Pour les déplacements liés à la santé, Le Beausset, Sanary et Bandol sont les 3 principales pôles de destination des répondants à l'enquête.

■ Parmi les « autres » communes mentionnées, les 3 principales sont encore une fois La Seyne sur Mer, Ollioules et Six Fours les Plages.

■ Les réponses à cette question sont en cohérence avec la répartition du nombre de médecins généralistes sur la CASSB et les communes voisines identifiés dans le cadre du projet de territoire (cf carte ci-contre).

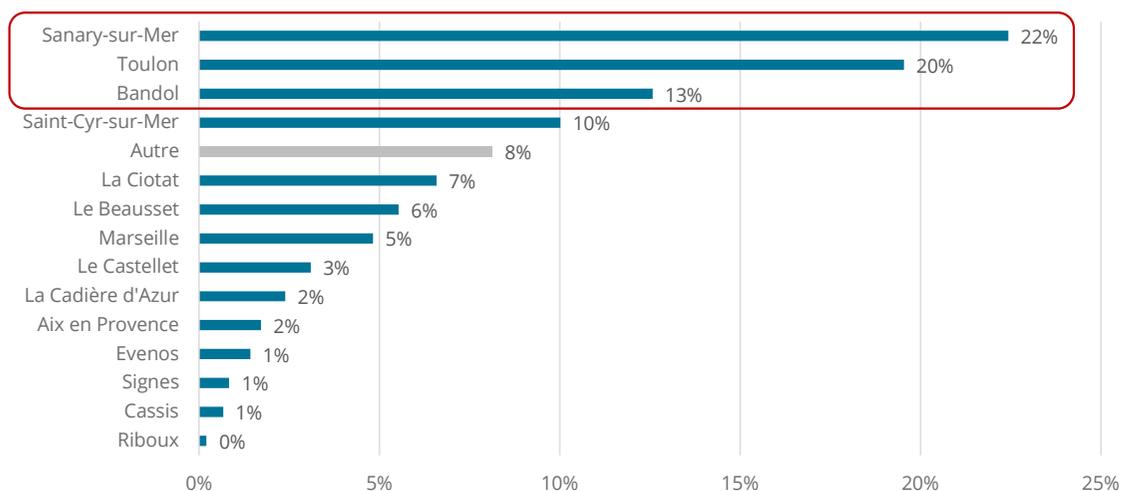
Nombre de médecins généralistes libéraux par tranche d'âge en activité au 31/12/2021



Source : FNPS, CarroSanté

## Résidents / travailleurs ... : destination loisirs

Pour vous rendre sur vos lieux de loisirs réguliers (sport, cinéma, piscine ...), quelle(s) est (sont) votre (vos) principale(s) commune(s) de destination ?

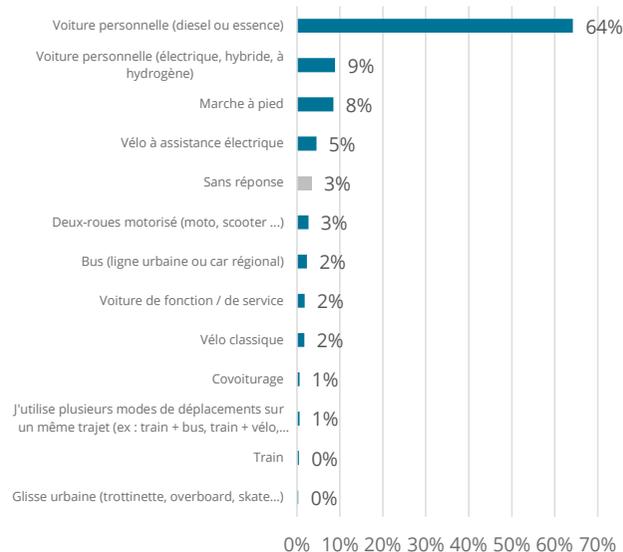


- Cette question concernait tout le panel de répondants (1307) et était à choix multiples : une personne pouvait cocher plusieurs items parmi ceux proposés.
- Pour les loisirs du quotidien, les 3 communes principales qui ressortent sont Sanary sur Mer, Toulon et Bandol.

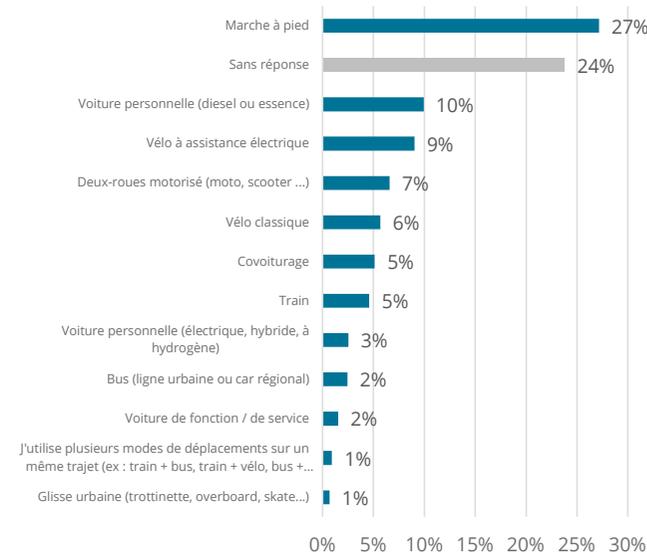
# Résidents / travailleurs ... : mode autres motifs

- Cette question concernait tout le panel de répondants (1307).
- Au même titre que les déplacements pour le travail / les études, la voiture personnelle thermique (diesel ou essence) est le plus le mode le plus largement utilisé pour les déplacements vers les lieux d'achats, de santé ou de loisirs (près des 2/3 des répondants).
- Dans une bien moindre mesure, quelques pratiques alternatives sont observées avec le recours aux modes actifs notamment la marche à pied ou encore le vélo, le vélo à assistance électrique pour quelques personnes (une grande partie de ces personnes résident sur la commune de Sanary sur Mer).

Pour ces motifs (courses, santé, loisirs), veuillez classer par ordre de priorité les principaux modes de déplacement que vous utilisez ? **Classement 1**



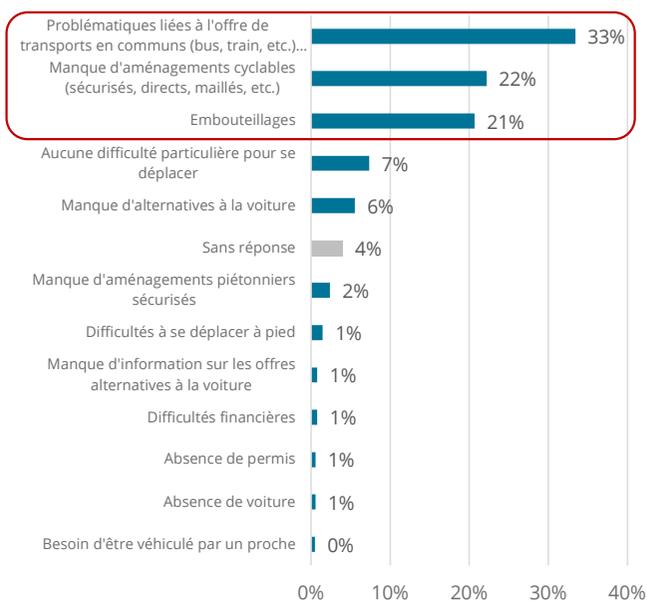
Pour ces motifs (courses, santé, loisirs), veuillez classer par ordre de priorité les principaux modes de déplacement que vous utilisez ? **Classement 2**



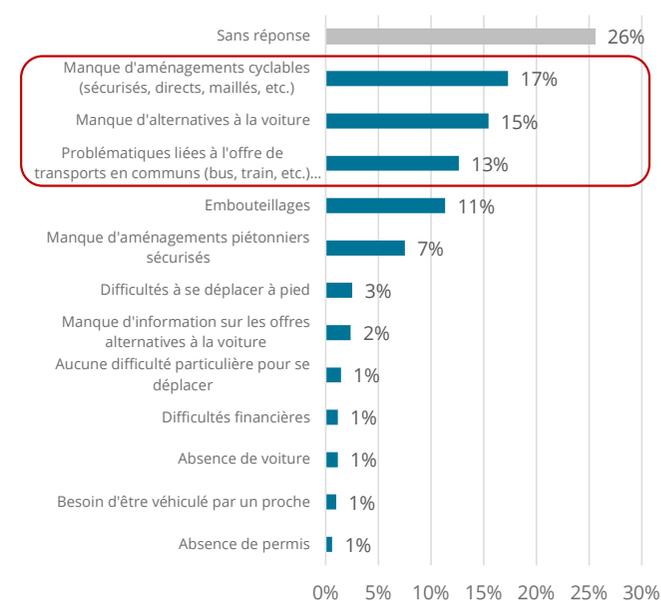
# Résidents / travailleurs ... : difficultés rencontrées

- Cette question concernait tout le panel de répondants (1307).
- Les **trois principales difficultés rencontrées** pour les déplacements liés aux achats, à la santé et aux loisirs sont les suivants :
  - **Problématiques liées à l'offre de transports en communs** (bus, train, etc.) : amplitude horaires, fréquence, fiabilité, confort, etc.
  - **Manque d'aménagements cyclables** (sécurisés, directs, maillés, etc.)
  - **Embouteillages**

Classez dans l'ordre vos principales difficultés rencontrées lors de vos déplacements quotidiens (courses, santé, loisirs). **Classement 1**



Classez dans l'ordre vos principales difficultés rencontrées lors de vos déplacements quotidiens (courses, santé, loisirs). **Classement 2**



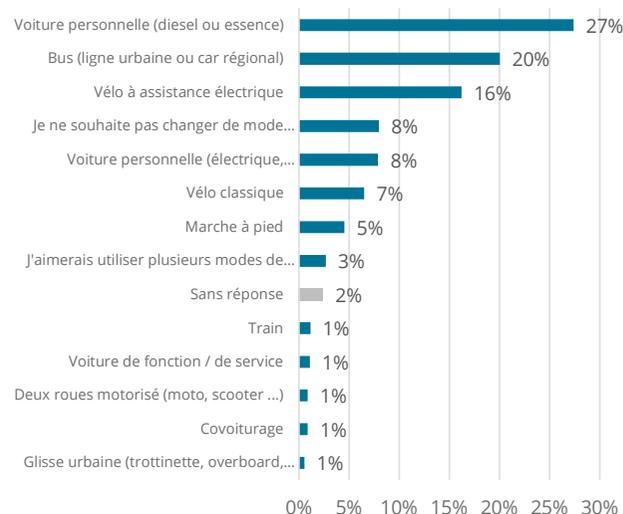
# Résidents / travailleurs ... : propension au changement autres motifs

- Cette question concernait tout le panel de répondants (1307), quelque soit le mode de déplacement utilisé actuellement.
- Parmi les personnes ayant coché la voiture personnelle (diesel ou essence), il s'agit à 81% de personnes ayant déjà recours à ce mode pour ces différents motifs.
- En revanche, ce qu'il est intéressant de voir c'est que parmi les 20% de répondants qui seraient intéressés pour utiliser le bus, presque 2/3 sont des utilisateurs actuels de la voiture personnelle thermique.
- De même, 57% des personnes intéressés par les modes actifs (vélo, VAE, marche) sont des utilisateurs actuels de la voiture personnelle thermique.

➔ Une propension au changement davantage tournée vers les bus et le vélo à assistance électrique.

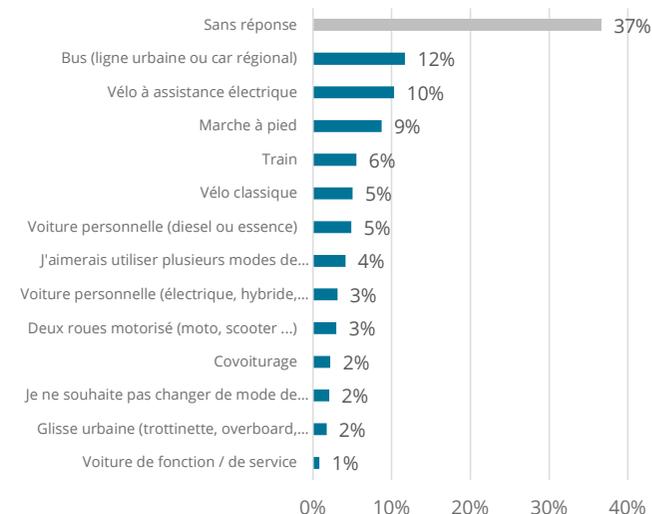
Pour vos autres trajets (courses, santé, ...), classez par ordre de préférence les modes de déplacements que vous pourriez utiliser si l'offre était mieux adaptée à vos besoins ?

**Classement 1**



Pour vos autres trajets (courses, santé, ...), classez par ordre de préférence les modes de déplacements que vous pourriez utiliser si l'offre était mieux adaptée à vos besoins ? **Classement 2**

**2**

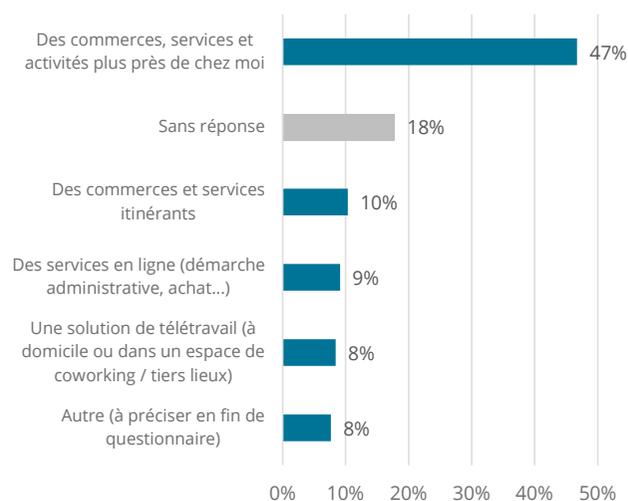


# Résidents / travailleurs ... : solutions à développer

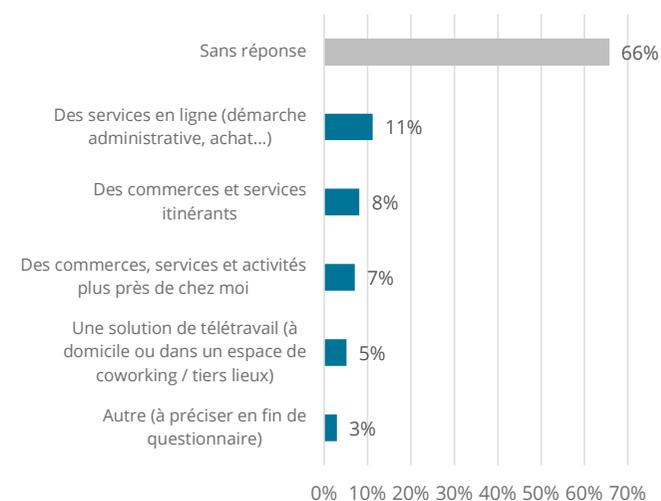
■ Cette question concernait tout le panel de répondants (1307).

➔ Une majorité de répondants qui souhaiterait avoir des commerces, services et activités au plus près de leur lieu de domicile.

Selon vous, pour éviter de vous déplacer, trop souvent ou trop loin, quelles mesures faudrait-il développer ? **Classement 1**



Selon vous, pour éviter de vous déplacer, trop souvent ou trop loin, quelles mesures faudrait-il développer ? **Classement 2**



# Résidents / travailleurs ... : synthèse



# Les enseignements de la concertation

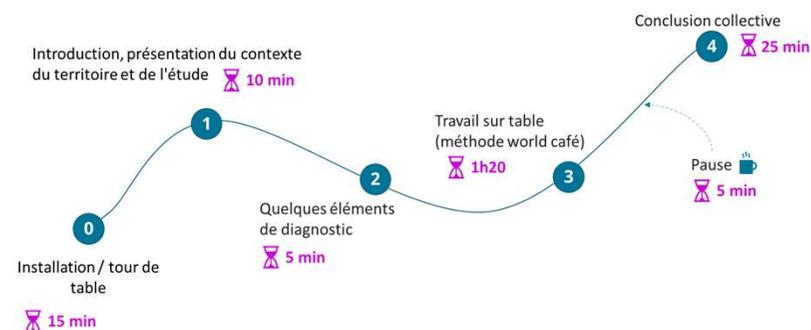
## B - L'atelier de concertation



# Objectifs de l'atelier et déroulé

- Dans le cadre du diagnostic, un atelier de travail avec des représentants de la société civile a été organisé le 28/11/2023.
- L'objectif de cet atelier était **de mieux connaître les pratiques actuelles de mobilité sur le territoire (ce qui fonctionne bien et moins bien), les besoins et, le cas échéant, les solutions imaginées ou identifiées comme pertinentes.**
- Cet atelier a permis de différencier ces éléments en fonction de la « thématique modale » :
  - Les transports collectifs (bus, car, train),
  - Les modes actifs,
  - La voirie, circulation, stationnement, les mobilités partagées (covoiturage, autopartage), décarbonées (véhicules à faibles émissions) et enfin la démobilité (le fait de réduire le nombre de déplacements ou bien la distance des trajets).
- L'idée étant de pouvoir identifier les points forts et les difficultés en lien avec différents publics : seniors, jeunes, personnes en difficultés, etc.
- Cet atelier a été organisé avec la méthode du « world café » : les participants se sont répartis sur les 3 tables thématiques puis « tournaient » toutes les 30 min afin de traiter de l'ensemble des thématiques.

## ■ Déroulé des ateliers :



- Le détail des structures présentes lors des ateliers est présenté sur les slides suivantes.

# L'atelier : en images



Photos : CASSB, novembre 2023

# Synthèse de l'atelier avec les représentants de la société civile par mode



- **Enjeu d'avoir un RER métropolitain Marseillais (RER+)** cadencé à 15 mn (St Charles – Aubagne – La Ciotat) **qui devrait être prolongé jusqu'au futur PEM de Saint-Cyr**, ce qui permettrait de raccorder au RER métropolitain Toulonnais
- **Enjeu de dessertes des gares** et notamment le futur PEM de Saint Cyr pour les communes des « hauts »



- **Enjeu d'offrir des dessertes depuis les communes du haut pays** vers les plages mais également vers les villages touristiques
- **Enjeu de développer un réseau urbain à l'échelle de la CASSB** en complément du réseau ZOU (peu lisible et ne répondant pas aux besoins de mobilité hors publics scolaires)
- **Enjeu de développement de desserte de navettes communales** (Signes, Le Beausset) pour se rendre au marché. Réflexion sur des navettes type TAD mutualisées à l'échelle de la CASSB ?
- **Enjeu de faciliter la mobilité des personnes en situation de précarité** (mobilité inclusive) qui éprouve des difficultés à se rendre dans les points d'accueil (CAF, pôles d'emploi, Missions locales) situés dans la Métropole Toulonnaise



- **Enjeu à garantir une bonne desserte piétonne autour des équipements les plus sensibles** (écoles, collèges, lycée, équipements sportifs, etc.)
- **Enjeu de rabattement en modes actifs vers les principaux pôles générateurs de déplacements**
- **Enjeu spécifique de rabattement vers les gares** avec de bonnes conditions de stationnement vélo à développer
- **Enjeu de sécurisation** des déplacements à vélo sur le territoire
- **Enjeu de jalonnement** des itinéraires vélo et piéton

# Synthèse de l'atelier avec les représentants de la société civile par mode



- **Un enjeu à développer les aires de covoiturage** sur le territoire et les rendre plus visible
- **Un enjeu à travailler avec les entreprises du territoire** (notamment les entreprises situées sur la zone du plateau de Signes)
- **Un enjeu de réflexion également à l'échelle territoire** sur la mise en relation via une plateforme pour du covoiturage du quotidien
- **Un enjeu à développer de l'autopartage dans les villages**



- **Un enjeu à mieux informer, communiquer sur la localisation des bornes de recharge et leur utilisation**
- **Un enjeu de réflexion sur les incitations financières** : tarifs préférentiels ?
- **Un enjeu à développer des bornes de recharge** pour vélos à assistance électriques



**Un enjeu à sensibiliser et inciter les entreprises à développer le télétravail** pour réduire le nombre de trajets

**Un enjeu d'exemplarité des établissements publics** (CASSB, mairies notamment) sur le sujet du télétravail

**Un enjeu à travailler sur un rapprochement des services au plus près des habitants** ...Cela signifie développer des services itinérants ou bien organiser des permanences dans les différentes communes

# Enjeux du diagnostic

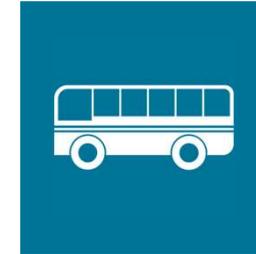


# Les orientations inscrites dans le SCOT (DOO)

- exécutoire depuis le 4 décembre 2019



**ORIENTATION 2** - Organiser le développement en suivant les principes de recentrage et de cohérence urbanisme-transport



**ORIENTATION 18** - Désenclaver par les transports en commun les secteurs qui le nécessitent



**ORIENTATION 19** - Planifier un maillage complet et continu d'aménagements dédiés aux modes actifs



**ORIENTATION 20** - Développer et répartir les aires de covoiturage



**ORIENTATION 22** : Développer l'intermodalité



**ORIENTATION 23** : Développer les mobilités propres



**ORIENTATION 23** : Réduire et mieux organiser les flux de transport de marchandises

# Les orientations inscrites dans le SCOT (DOO)

exécutoire depuis le 4 décembre 2019

Dans le cadre de ses grands objectifs (4 au total), le SCOT affiche ses ambitions en matière de mobilité dans l'objectif n°2 « Définir le cadre des grands axes de développement pour définir une stratégie de développement métropolitain et économique, pour garantir une offre de logements adaptée aux besoins et la mixité sociale, pour passer à l'ère des déplacements en transports collectifs performants et généralisés »

Les orientations en matière de mobilité intéressant le territoire sont les suivantes

## ■ Orientation n° 3: Organiser le développement en suivant les principes de recentrage et de cohérence urbanisme-transport :

- **Conforter les pôles intercommunaux dans leur rôle de « bourg-centre »** : assurer une bonne connexion de Saint-Cyr-sur-Mer, Bandol et Sanary-sur-Mer au cœur métropolitain toulonnais ,
- **Conforter et limiter des déplacements des pôles communaux et de proximité** : La Cadière d'Azur, Le Castellet (village et hameau du Plan), Signes, Evenos (Sainte-Anne d'Evenos et Riboux) et garantir l'accessibilité des centres-villes (politique d'offre et tarification du stationnement, aménagements cyclables, visibilité et accessibilité des arrêts en transports commun)
- **Favoriser le développement urbain dans les secteurs desservis par le transport collectif** : Les aménagements les plus générateurs de déplacements (grands programmes d'habitat, grands équipements, grands commerces, parcs tertiaires ...) se localisent de manière préférentielle dans un périmètre de l'ordre de 5 min à pied autour d'un arrêt d'une ligne structurante de transports en commun tels que définie dans l'orientation 18, ou dans un rayon de l'ordre de 10 min à pied autour d'une gare.

## ■ Orientation n° 18: Désenclaver par les transports en commun les secteurs qui le nécessitent, notamment :

- 18 A – Désenclaver par les transports en commun les secteurs qui le nécessitent :
  - Les espaces de l'ouest métropolitains (cf. orientation n°3),
  - les sites d'affirmation de l'ambition métropolitaine, à savoir sur le territoire, le plateau de Signes – le Castellet (Parc d'Activités de Signes, Circuit et l'aéroport du Castellet) par d'une amélioration de sa desserte par les transports en commun (orientations 18A, 18C et 18<sup>E</sup>) et de sa desserte routière (orientation 24B), avec notamment une optimisation de l'accès au plateau de Signes, en étudiant à une échelle inter-SCoT) la possibilité d'aménager une nouvelle voirie depuis l'A50 jusqu'au plateau ;
- 18B - Développer le RER Toulonnais
- 18C - Développer des lignes de transport à haut niveau de service (CHNS) sur les corridors Le Beausset-MTPM/Toulon et Saint-Cyr - Bandol – Sanary – MTPM/Toulon

# Les orientations inscrites dans le SCOT (DOO)

exécutoire depuis le 4 décembre 2019

## ■ Orientation n° 18 (suite) : Désenclaver par les transports en commun les secteurs qui le nécessitent, notamment :

- 18E – Structurer un réseau urbain de transports en commun en Sud Sainte Baume
  - Axe littoral : Saint-Cyr-sur-Mer/Bandol/Sanary-sur-Mer ;
  - Axe littoral/Haut Pays : ZA de Signes / Le Beausset / La Cadière / Saint-Cyr ;
  - Axe littoral/ Haut Pays : ZA de Signes / Le Beausset / Le Plan / Bandol / Sanary.

Il pourra être complété par trois réseaux spécifiques :

- un réseau interne dans chacune des 3 communes littorales ; du transport à la demande sur les villages perchés ; la desserte de Sainte-Anne d'Evenos et du village de Signes.

Ce réseau veillera à être articulé avec : Les gares du réseau TER ; Les aires de covoiturages ; Les autocars interurbains (cars à haut niveau de services) ; Le réseau Mistral de la Métropole Toulon Provence Méditerranée ; Les réseaux des territoires voisins (La Ciotat, Aubagne, Aix-en-Provence, Marseille).

Enfin, ce réseau devra être adapté à la saisonnalité, avec la possibilité d'un renforcement ou même de création de certaines lignes l'été.

## ■ Orientation n° 19 : Planifier un maillage complet et continu d'aménagements dédiés aux modes actifs

- 19A – Faire du vélo un mode de déplacement quotidien à part entière : aménagement V65 (Schéma National des Véloroutes Voies Vertes) et notamment la section Saint-Cyr – Bandol- Sanary et les liaisons intercommunales (Saint-Cyr-La Cadière-Le Beausset, Bandol - Le Plan du Castellet - Le Beausset, Ollioules - Saint-Anne d'Evenos – Le Beausset, La liaison Centre-ville de Sanary-sur-Mer/Gare d'Ollioules-Sanary)
- 19B – Conforter la marche à pied, 2<sup>ème</sup> mode de déplacement le plus usité

## ■ Orientation n° 20 : Développer et répartir les aires de covoiturage : En cohérence avec le schéma départemental, sont concernées les aires à agrandir (échangeur de la Cadière) et les aires à créer (Saint-Cyr-Sur-Mer, entrée de ville du Beausset, échangeur Ollioules Sanary)

# Les orientations inscrites dans le **SCOT (DOO)**

exécutoire depuis le 4 décembre 2019

## ■ Orientation n° 22 : Développer l'intermodalité

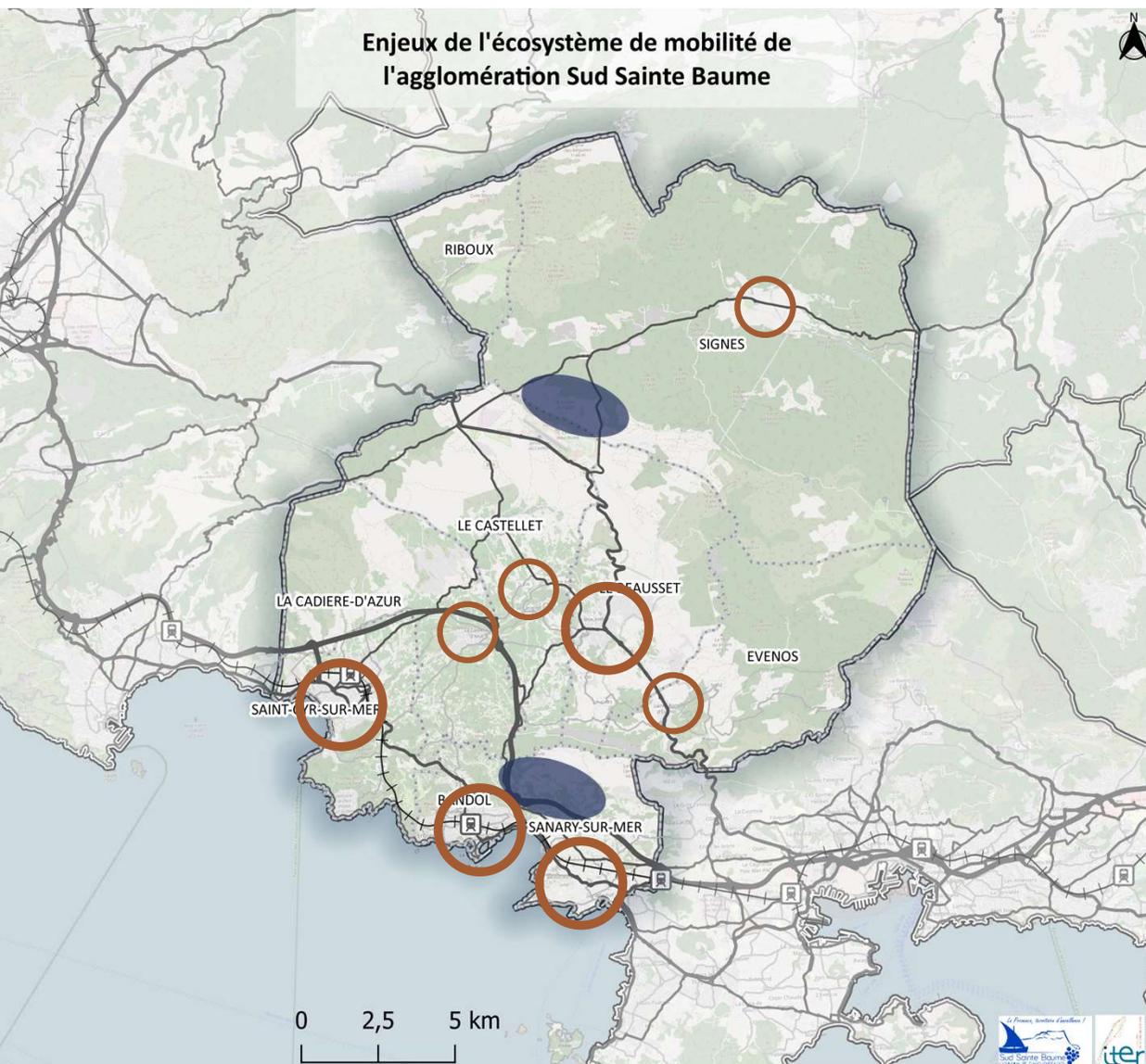
- La gare d'entrées de la métropole toulonnaise Ollioules – Sanary ont un rôle essentiel de rabattement voiture, et d'interconnexion avec le réseau de transport interurbains et les réseaux urbains de transports, du réseau urbain de transport (Columbus et à terme du réseau global de la CA Sud-Sainte-Baume), ainsi que de l'accessibilité par les modes actifs.
- Les gares du bassin qui ont un rôle de rabattement local en voiture pour les communes et territoires voisins (Saint Cyr) avec un parking suffisamment dimensionné et une interconnexion avec le réseau de cars interurbains.;
- La gare locale de Bandol a un enjeu particulier de bonne desserte par les modes actifs.

## ■ Orientation n° 23 : Développer les mobilités propres

- 23A – Développer le réseau public de bornes de recharges pour l'ensemble des modes de déplacements électriques.
- 23B – C- D Développer le projet Hynovar à travers plusieurs applications innovantes (mobilité terrestres et maritime, infrastructure et centre de mobilité durable et innovante, la filière Biométhane, et de développement de véhicules bénéficiant de motorisation propre : électrique, hybride, biogaz, production de biométhane à partir des stations d'épuration, agro-carburant ... (Cf. orientation 37-B).

## ■ Orientation n° 23 : Réduire et mieux organiser les flux de transport de marchandises

- En étudiant les possibilités d'optimiser les flux de marchandises par l'harmonisation des règles, le développement des aires de livraisons, la création de plates-formes permettant de mutualiser les livraisons en zones urbaines.



Enjeux de l'écosystème de mobilité de l'agglomération Sud Sainte Baume

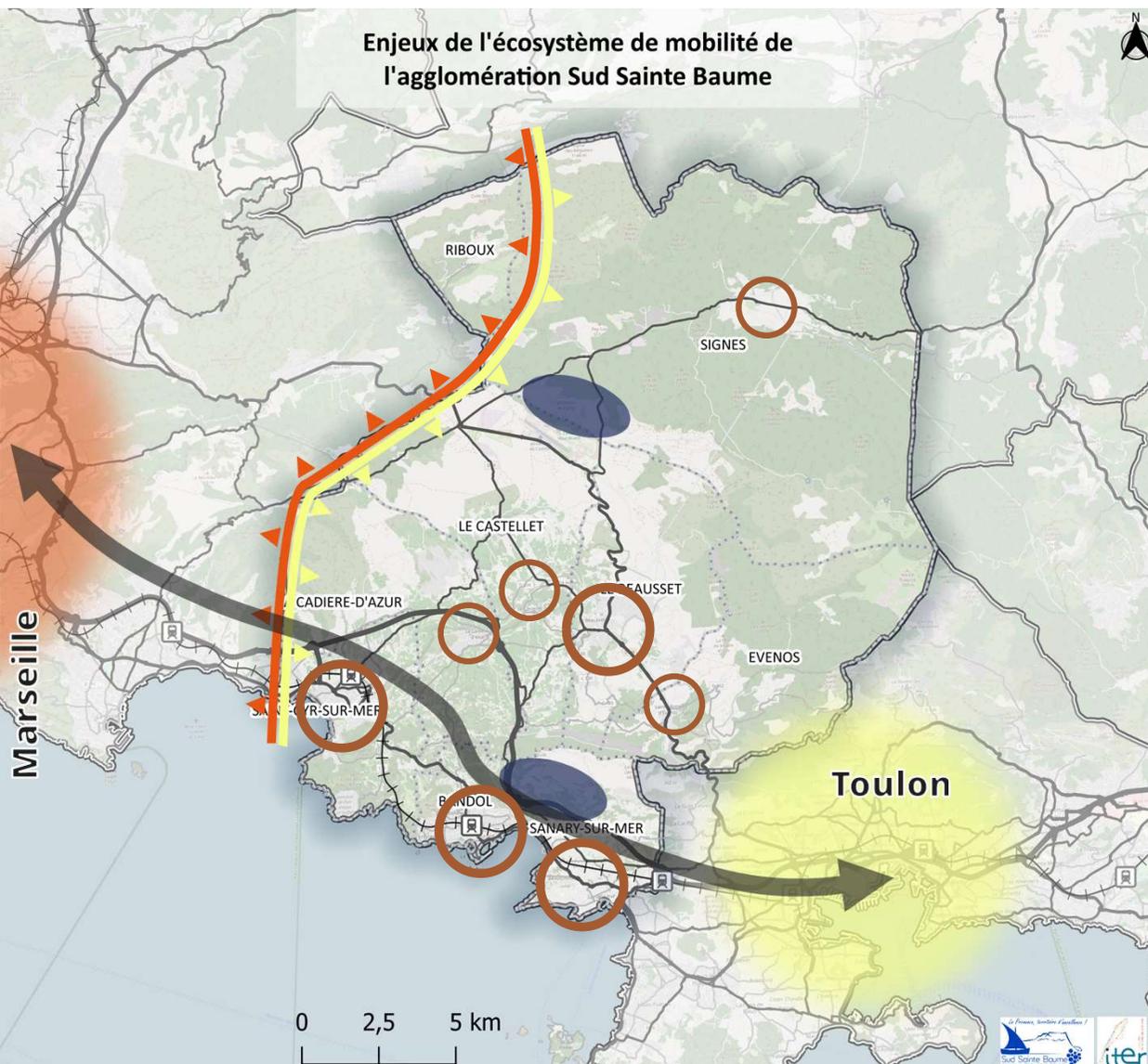
## Des polarités sur le littoral et dans les terres

Des polarités multi-fonctionnelles...

 principales

 et de proximité

 Complétées par des polarités économiques



Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume  
2023

Plan de mobilité de la Communauté d'Agglomération Sud  
Sainte Baume  
**Diagnostic et état initial de l'environnement**

## Un territoire entre deux métropoles

Deux métropoles structurantes

 **Marseille** à l'Ouest

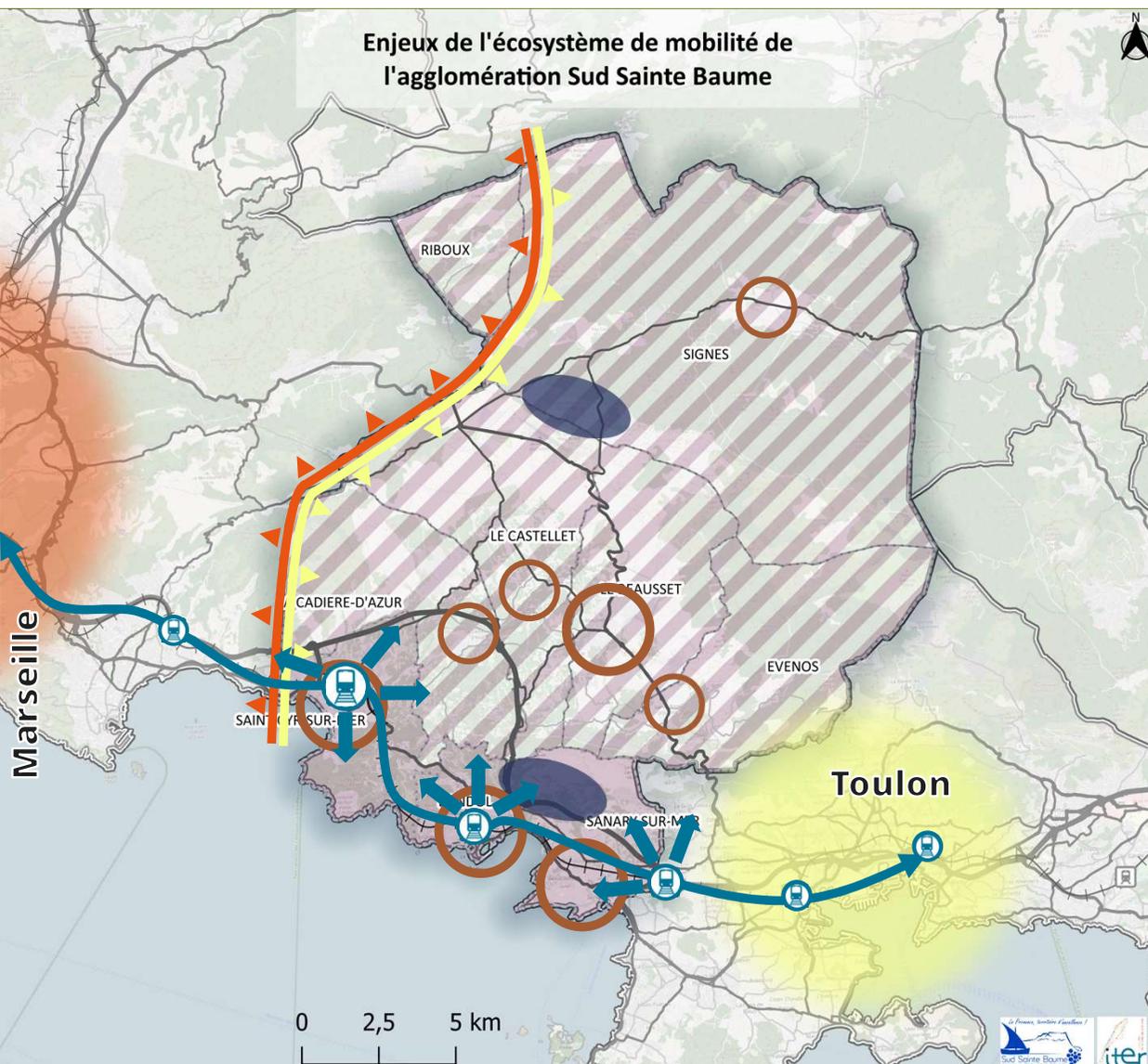
 **Toulon** à l'Est

 Dont les **aires d'attractivité scindent** la CA SSB

 Et qui génèrent un **corridor de déplacement structurant** le territoire

- 1- Introduction
- 2- Demande et besoin de mobilité
- 3- Offre de mobilité
- 4- Enseignements de la concertation

- 5- Enjeux du diagnostic
- 6- Etat initial de l'environnement
- 7- Annexes techniques



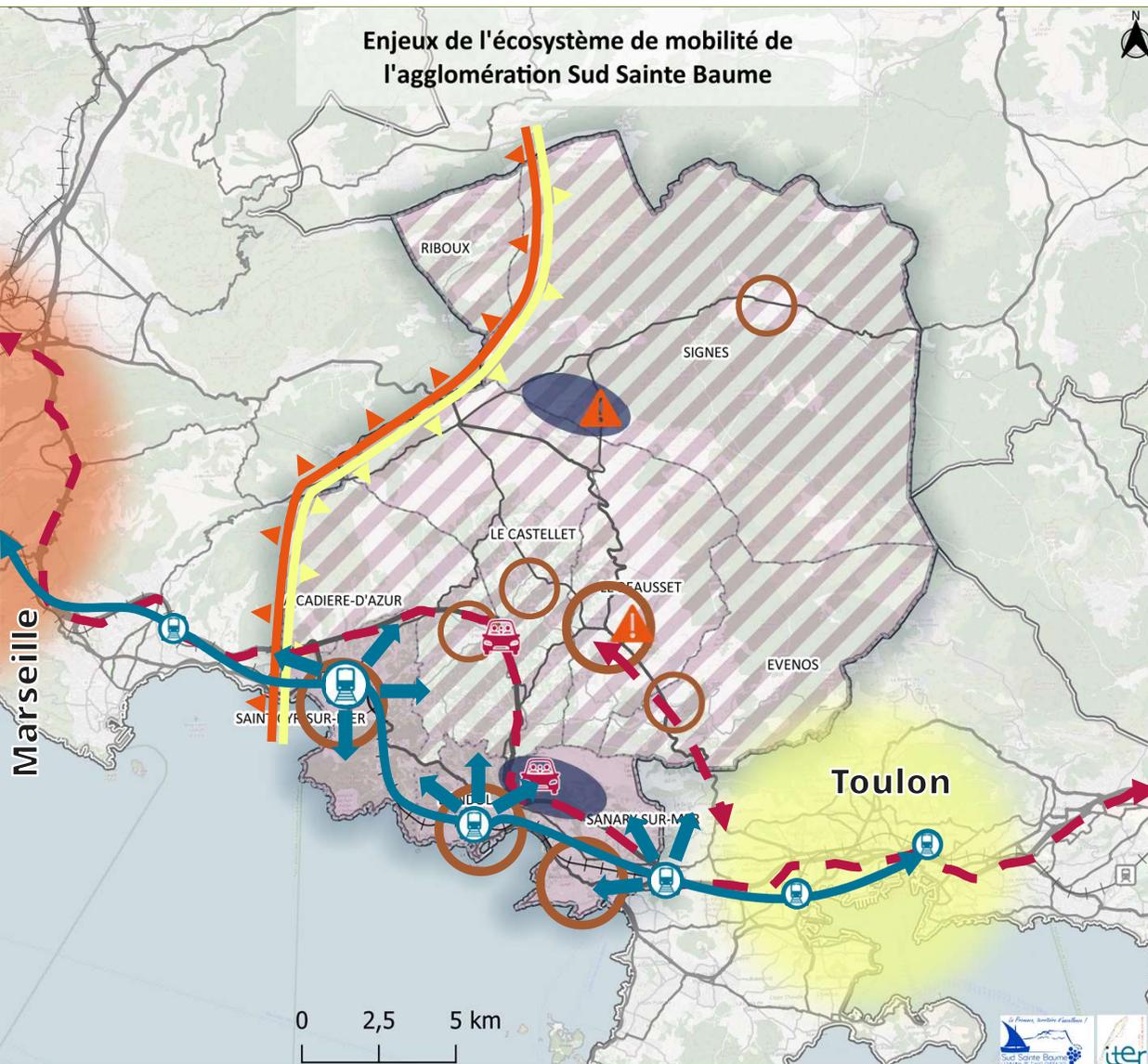
## Des transports collectifs à conforter et développer

### Une offre de transports publics urbains...

-  ... existante sur les trois **communes du littoral** à restructurer pour répondre aux besoins des administrés et favoriser des liaisons avec les métropoles voisines
-  ... à organiser sur le reste du territoire, en partie par du **transport à la demande** ou des dispositifs de **covoiturage** courte distance

### Un territoire avec une desserte ferroviaire...

-  ... reliant Toulon à Marseille
-  ... desservant 3 gares de la CASSB
-  ... dont le **rayonnement et le rabattement** restent à améliorer



# Un enjeu de développement du covoiturage

## Des corridors routiers

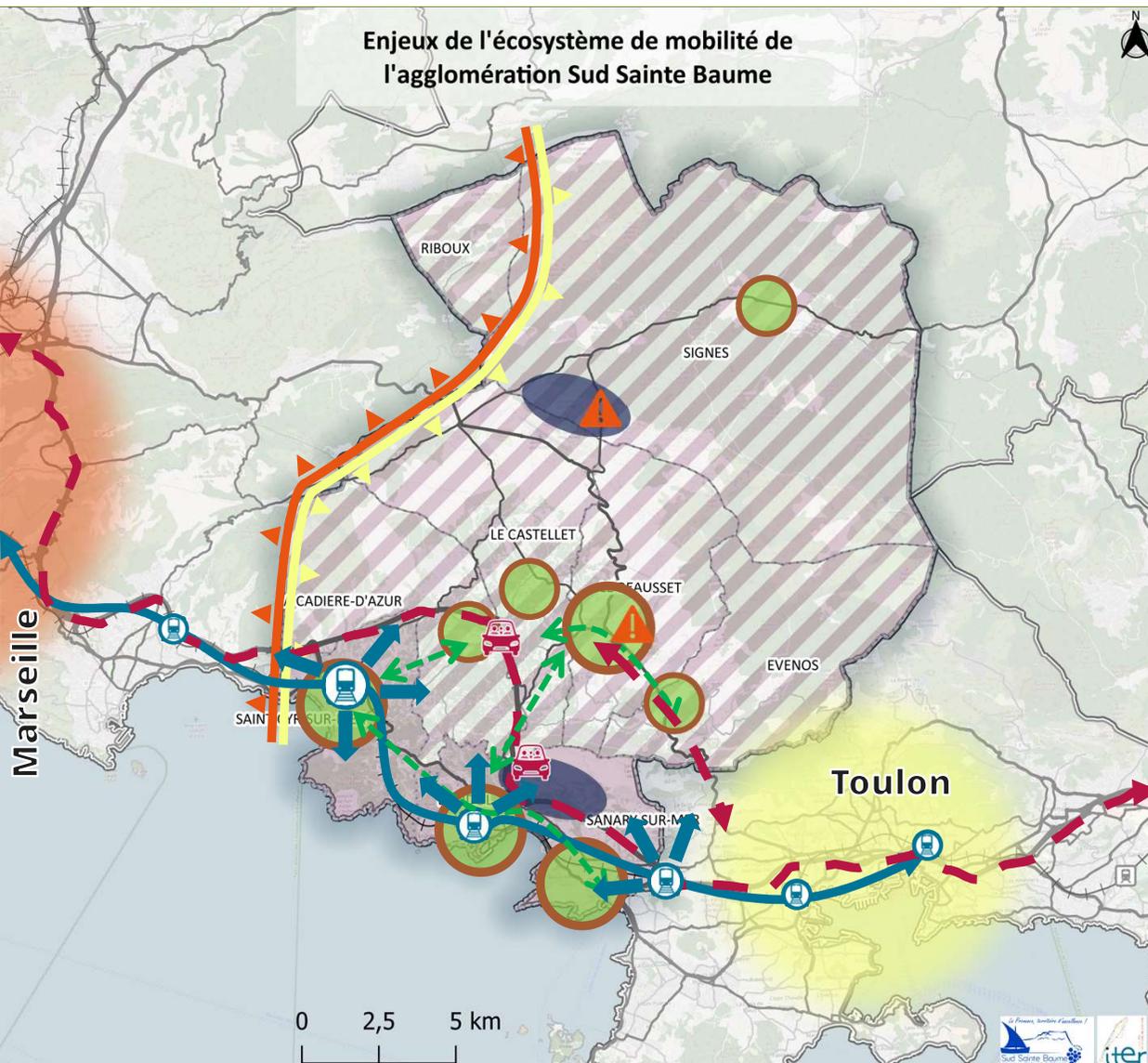
... adaptés pour une **ligne de covoiturage dynamique** ou **des lignes de car express**



... d'ores et déjà bordé **d'aires de covoiturage**



Des **points durs**, en matière de déplacements routiers, **au croisement de plusieurs flux**, en réflexion ou projet



Enjeux de l'écosystème de mobilité de l'agglomération Sud Sainte Baume

## Des enjeux de liaisons douces

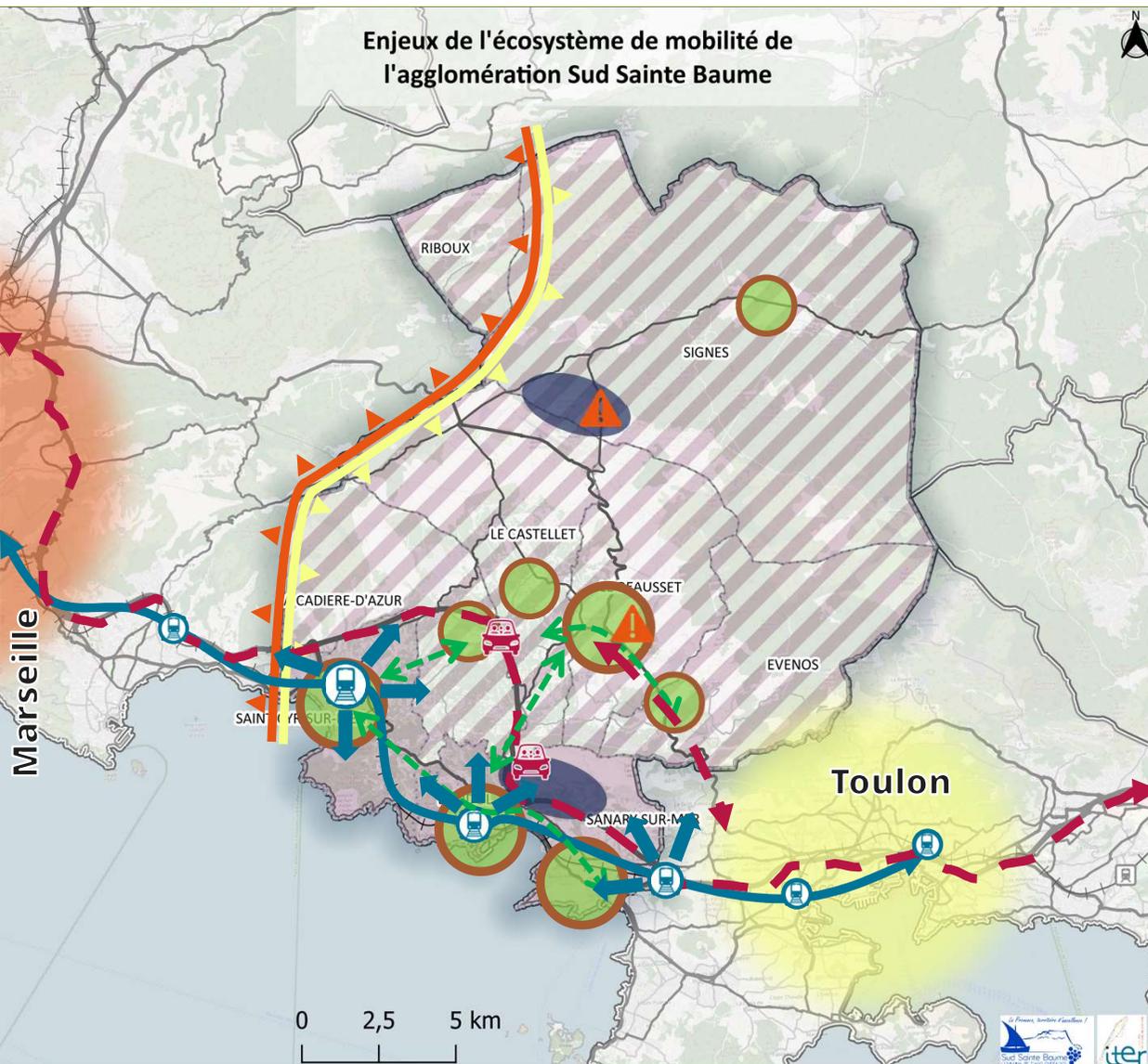
Des modes actifs à développer sur le territoire par un développement :

... de **liaisons douces** le long du littoral, des cours d'eau et entre les communes

... d'aménagements pour **apaiser le trafic** au cœur des bourgs

- 1- Introduction
- 2- Demande et besoin de mobilité
- 3- Offre de mobilité
- 4- Enseignements de la concertation

- 5- Enjeux du diagnostic
- 6- Etat initial de l'environnement
- 7- Annexes techniques



## Des enjeux sur l'ensemble du territoire



Des **services vélo** à développer dans les bourgs et sur l'ensemble du territoire pour favoriser la pratique cyclable



Des **bornes de recharge pour véhicules électriques** à déployer pour accompagner la transition du parc automobile



Des employeurs à intégrer dans cette transition des mobilités, au travers de **plans de mobilité employeurs** (PME) et plans de mobilité employeurs en commun (PMEC)



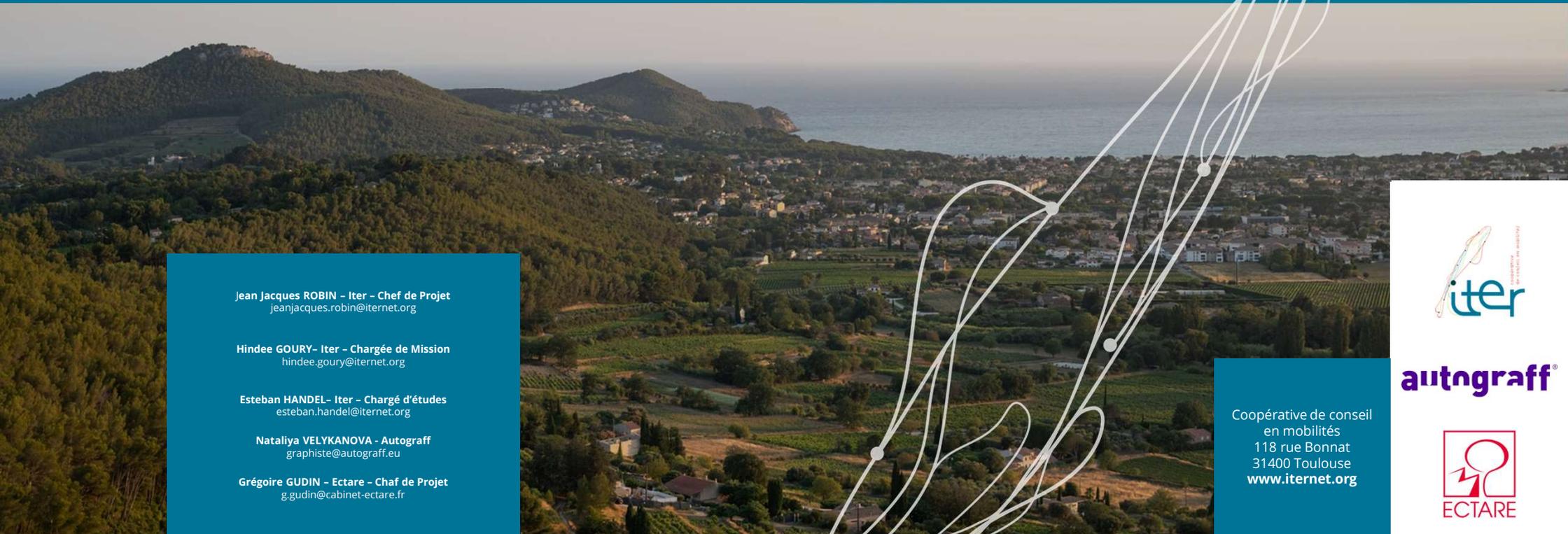
Des stratégies à penser et mettre en œuvre pour faire évoluer les pratiques : **management de la mobilité**



Optimiser les flux de transport de marchandises en menant une **réflexion sur le dernier kilomètre**

- 1- Introduction
- 2- Demande et besoin de mobilité
- 3- Offre de mobilité
- 4- Enseignements de la concertation

- 5- Enjeux du diagnostic
- 6- Etat initial de l'environnement
- 7- Annexes techniques



**Jean Jacques ROBIN - Iter - Chef de Projet**  
jeanjacques.robin@iternet.org

**Hindee GOURY - Iter - Chargée de Mission**  
hindee.goury@iternet.org

**Esteban HANDEL - Iter - Chargé d'études**  
esteban.handel@iternet.org

**Nataliya VELYKANOVA - Autograff**  
graphiste@autograff.eu

**Grégoire GUDIN - Ectare - Chaf de Projet**  
g.gudin@cabinet-ectare.fr

Coopérative de conseil  
en mobilités  
118 rue Bonnat  
31400 Toulouse  
[www.iternet.org](http://www.iternet.org)



**autograff®**



# Etat initial de l'environnement

Volet annexe du PDM





# Etat initial de l'environnement

- Le Plan de mobilité est règlementé par le code des transports. L'article L.1214-1 du Code des transports précise en effet que le PDM vise à contribuer :
  - à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports,
  - de lutte contre la pollution de l'air et contre la pollution sonore et de préservation de la biodiversité.
- À ce titre, une annexe doit d'ailleurs être jointe au PDM pour évaluer les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques générés par les déplacements sur le territoire qu'il couvre.
- L'état initial de l'environnement vise ainsi à étudier la situation initiale de l'environnement sur le territoire, utilisé ensuite comme un niveau de référence dans l'évaluation des impacts environnementaux en phase de stratégie et plan d'action du PDM.

# Annexes techniques

## Caractéristiques démographiques du territoire



# Taux de motorisation

Équipement automobile des ménages en 2019 : détail	Au moins une voiture	1 voiture	2 voitures ou plus
RIBOUX	<b>100%</b>	40%	<b>60%</b>
EVENOS	<b>96,70%</b>	38,80%	<b>57,90%</b>
SIGNES	<b>93,10%</b>	39,10%	<b>54,00%</b>
LE CASTELLET	<b>94,30%</b>	43,80%	<b>50,50%</b>
LA CADIÈRE-D'AZUR	<b>94,80%</b>	38,90%	<b>55,90%</b>
BANDOL	<b>84,20%</b>	55,40%	<b>28,90%</b>
LE BEAUSSET	<b>92,70%</b>	46,50%	<b>46,30%</b>
SAINT-CYR-SUR-MER	<b>89,60%</b>	52,30%	<b>37,30%</b>
SANARY-SUR-MER	<b>85,40%</b>	53,70%	<b>31,70%</b>

# Annexes techniques

## Définition du besoin de mobilité



# Les déplacements pour le motif travail

## Matrice des flux intracommunaux et intercommunaux (au sein de la CASSB)

Les trois tableaux ci-après présentent le nombre de flux de déplacement pour le motif travail. Les données de ces tableaux ont fait office de référence pour construire les trois cartes de flux domicile-travail présentées dans les pages précédentes.

Méthodologie de lecture des tableaux :

En ligne, vous trouverez l'origine (ou lieu d'habitat) de l'individu, et en colonne sa destination (ou lieu d'emploi).

Le nombre inscrit dans les cases correspond au nombre d'individus qui effectuent le déplacement entre l'origine et la destination.

Exemple : quotidiennement, 129 personnes se rendent du Beausset à Bandol pour le motif travail.

 Flux les plus importants (> 500)

ORIGINE / DESTINATION	Sanary-sur-Mer	Saint-Cyr-sur-Mer	Le Beausset	Bandol	La Cadière-d'Azur	Le Castellet	Signes	Évenos	Riboux
Sanary-sur-Mer	1 801	46	28	216	7	26	15	4	
Saint-Cyr-sur-Mer	54	1 182	55	75	61	29	38		
Le Beausset	64	138	1 058	129	40	193	208	15	
Bandol	136	75	35	1 185	15	10	15		
La Cadière-d'Azur	50	254	75	85	529	85	20		
Le Castellet	40	70	95	80	25	340	26		
Signes	5	20	30			66	354		
Évenos	30	15	120	35	10	15	30	165	
Riboux									

Source : INSEE 2018

# Les déplacements pour le motif travail

## Matrice des flux entrants (principales communes hors CASSB à proximité)

 Flux les plus importants (> 200)

ORIGINE / DESTINATION	Sanary-sur-Mer	Saint-Cyr-sur-Mer	Le Beausset	Bandol	La Cadière-d'Azur	Le Castellet	Signes	Évenos	Riboux
Aubagne							42		
Belgentier							20		
Carqueiranne	20								
Cuges-les-Pins							20		
Garéoult							20		
Hyères	39						22		
La Ciotat	23	179	20	28			50		
La Farlède	28								
La Garde				20			22		
La Seyne-sur-Mer	401	95	104	172		39	123		
La Valette-du-Var	54								
Marseille	35	67	22	43		31	148		
Méounes-lès-Montrieux							45		
Ollioules	241	37	46	101			60		
Saint-Mandrier-sur-Mer	30								
Six-Fours-les-Plages	633	40	62	226	20	25	76		
Solliès-Pont							28		
Toulon	368	109	125	268		55	131		

Source : INSEE 2018

# Les déplacements pour le motif travail

## Matrice des flux sortants (principales communes hors CASSB à proximité)

 Flux les plus importants (> 500)

DESTINATION ORIGINE	Aix-en-Provence	Aubagne	Cassis	Gémenos	Hyères	La Ciotat	La Farlède	La Garde	La Penne-sur-Huveaune	La Seyne-sur-Mer	La Valette-du-Var	Marseille	Méounes-lès-Montrieux	Ollioules	Roquefort-la-Bédoule	Six-Fours-les-Plages	Toulon
Sanary-sur-Mer		50			56	87	21	64		431	82	222		240		389	832
Saint-Cyr-sur-Mer	65	207	34	43		524		23	33	123	28	728		30	21	74	245
Le Beausset	54	89		25		158	35	64	40	242		282		153		203	475
Bandol	25	50				75		30		100	30	191		96		45	221
La Cadière-d'Azur	40	80				170				85		314		25		65	175
Le Castellet	25	65		20		80				71		186		50		40	80
Signes		56		31		61	26	31		36		102	20				91
Évenos										90		65		60		55	220
Riboux																	

Source : INSEE 2018

# Annexes techniques

Comparaison des coûts et temps  
de parcours pour l'accès aux  
métropoles voisines



# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des temps de parcours selon les modes pour des trajets occasionnels

## Depuis Bandol

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture		
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût (résident)	Coût (touriste)	Temps de trajet	Coût
Toulon	Bandol	Marche	27 min			26 min	3,52 €
		Vélo	22 min	3,10 €	4,40 €		
		VAE	20 min				
		Bus	18 min	4,10 €	5,40 €		
		Voiture	19 min	3,23 €	4,53 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	Bandol	Marche	56 min			62 min	9,71 €
		Vélo	51 min	8,10 €	11,50 €		
		VAE	49 min				
		Bus	47 min	9,10 €	12,50 €		
		Voiture	48 min	8,23 €	11,63 €		
Aéroport Aix-Marseille Provence	Bandol	Marche	98 min			76 min	12,15 €
		Vélo	93 min	10,90 €	15,50 €		
		VAE	91 min				
		Bus	89 min	11,90 €	16,50 €		
		Voiture	90 min	11,03 €	15,63 €		

### Condition durée

Durée du trajet rabattement + train  $\leq$  110 % de la durée du trajet complet en voiture

### Condition coût

Coût < coût du trajet complet en voiture ou > avec un écart de moins de 1€

Durée du trajet rabattement + train > 130 % de la durée du trajet complet en voiture

Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 5€

# L'accès aux métropoles voisines : comparaison des temps de parcours selon les modes pour des trajets occasionnels

## Depuis Saint-Cyr

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture		
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût (résident)	Coût (touriste)	Temps de trajet	Coût
Toulon	St-Cyr-les-Lecques	Marche	35 min			28 min	5,57 €
		Vélo	26 min	4,20 €	5,90 €		
		VAE	24 min				
		Bus	24 min	5,20 €	6,90 €		
		Voiture	24 min	4,32 €	6,02 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	St-Cyr-les-Lecques	Marche	52 min			53 min	6,96 €
		Vélo	43 min	7,20 €	10,30 €		
		VAE	41 min				
		Bus	41 min	8,20 €	11,30 €		
		Voiture	41 min	7,32 €	10,42 €		
Aéroport Aix-Marseille Provence	St-Cyr-les-Lecques	Marche	94 min			69 min	9,45 €
		Vélo	85 min	10,00 €	14,30 €		
		VAE	83 min				
		Bus	83 min	11,00 €	15,30 €		
		Voiture	83 min	10,12 €	14,42 €		

### Condition durée

Durée du trajet rabattement + train ≤ 110 % de la durée du trajet complet en voiture

### Condition coût

Coût < coût du trajet complet en voiture ou > avec un écart de moins de 1€

Durée du trajet rabattement + train > 130 % de la durée du trajet complet en voiture

Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 5€

# L'accès au métropoles voisines : comparaison des temps de parcours selon les modes pour des trajets occasionnels

## Depuis Sanary

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture		
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût (résident)	Coût (touriste)	Temps de trajet	Coût
Toulon	Ollioules-Sanary	Marche	40 min			20 min	1,70 €
		Vélo	20 min	2,00 €	2,90 €		
		VAE	18 min				
		Bus	18 min	3,00 €	3,90 €		
		Voiture	17 min	2,60 €	3,50 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	Ollioules-Sanary	Marche	81 min			62 min	10,98 €
		Vélo	61 min	9,00 €	12,80 €		
		VAE	59 min				
		Bus	59 min	10,00 €	13,90 €		
		Voiture	58 min	9,60 €	13,40 €		
Aéroport Aix-Marseille Provence	Ollioules-Sanary	Marche	123 min			76 min	13,42 €
		Vélo	103 min	11,70 €	16,70 €		
		VAE	101 min				
		Bus	101 min	12,70 €	17,70 €		
		Voiture	100 min	12,30 €	17,30 €		

Condition durée	Condition coût
Durée du trajet rabattement + train ≤ 110 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture ou > avec un écart de moins de 1€
Durée du trajet rabattement + train > 130 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 5€

# L'accès au métropoles voisines : comparaison des temps de parcours selon les modes pour des trajets occasionnels

## Depuis La Cadière d'Azur

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture		
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût (résident)	Coût (touriste)	Temps de trajet	Coût
Toulon	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	44 min	4,20 €	5,90	25 min	4,69 €
		VAE	39 min				
		Bus	32 min	5,70 €	8,00 €		
		Voiture	28 min	4,80 €	6,50 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	61 min	7,20 €	10,30 €	56 min	7,48 €
		VAE	56 min				
		Bus	49 min	8,70 €	12,40 €		
		Voiture	48 min	7,80 €	10,90 €		
Aéroport Aix-Marseille Provence	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	103 min	10,00 €	14,30 €	71 min	9,96 €
		VAE	98 min				
		Bus	91 min	11,50 €	16,40 €		
		Voiture	90 min	10,60 €	14,90 €		

Condition durée	Condition coût
Durée du trajet rabattement + train ≤ 110 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture ou > avec un écart de moins de 1€
Durée du trajet rabattement + train > 130 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 5€

→ Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

→ Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès au métropoles voisines : comparaison des temps de parcours selon les modes pour des trajets occasionnels

## Depuis Le Beausset

Destination	Gare de rabattement	Mode de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
			Temps de trajet	Coût (résident)	Coût (touriste)	Temps de trajet	Coût
Toulon	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	64 min	4,20 €	5,90 €	27 min	4,92 €
		VAE	54 min				
	Ollioules-Sanary	Bus	35 min	3,50 €	5,00 €		
		Voiture	23 min	5,87 €	6,77 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	81 min	7,20 €	10,30 €	58 min	7,64 €
		VAE	71 min				
		Bus	58 min	8,70 €	11,80 €		
		Voiture	51 min	8,28 €	11,38 €		
Aéroport Aix-Marseille Provence	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	123 min	10,00 €	14,30 €	73 min	10,10 €
		VAE	113 min				
		Bus	100 min	11,50 €	15,80 €		
		Voiture	93 min	11,08 €	15,38 €		

Condition durée	Condition coût
Durée du trajet rabattement + train ≤ 110 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture ou > avec un écart de moins de 1€
Durée du trajet rabattement + train > 130 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 5€

→ Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

→ Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès au métropoles voisines : comparaison des temps de parcours selon les modes pour des trajets occasionnels

## Depuis Le Castellet

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture		
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût (résident)	Coût (touriste)	Temps de trajet	Coût
Toulon	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	61 min	4,20 €	5,90 €	29 min	4,97 €
		VAE	51 min				
		Bus	42 min	5,70 €	8,00 €		
		Voiture	33 min	5,17 €	6,87 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	78 min	7,20 €	10,30 €	58 min	7,59 €
		VAE	68 min				
		Bus	59 min	8,70 €	11,80 €		
		Voiture	50 min	8,17 €	11,27 €		
Aéroport Aix-Marseille Provence	St-Cyr-les-Lecques	Vélo	120 min	10,00 €	14,30 €	73 min	10,05 €
		VAE	110 min				
		Bus	101 min	11,50 €	15,80 €		
		Voiture	92 min	10,97 €	15,27 €		

Condition durée	Condition coût
Durée du trajet rabattement + train ≤ 110 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture ou > avec un écart de moins de 1€
Durée du trajet rabattement + train > 130 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 5€

→ Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

→ Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès au métropoles voisines : comparaison des temps de parcours selon les modes pour des trajets occasionnels

## Depuis Evenos

Destination	Gare de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture		
		Mode de rabattement	Temps de trajet	Coût (résident)	Coût (touriste)	Temps de trajet	Coût
Toulon	Ollioules-Sanary	VAE	56 min	2,00 €	2,90 €	29 min	1,45 €
		Bus	27 min	3,50 €	4,40 €		
		Voiture	26 min	2,97 €	3,87 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	Ollioules-Sanary	VAE	97 min	9,00 €	12,80 €	64 min	8,14 €
		Bus	68 min	10,50 €	14,30 €		
		Voiture	67 min	9,97 €	13,77 €		
Aéroport Aix-Marseille Provence	Ollioules-Sanary	VAE	139 min	11,70 €	16,70 €	79 min	10,57 €
		Bus	110 min	13,20 €	18,20 €		
		Voiture	109 min	12,67 €	17,67 €		

### Condition durée

### Condition coût

Durée du trajet rabattement + train  $\leq$  110 % de la durée du trajet complet en voiture

Coût < coût du trajet complet en voiture ou > avec un écart de moins de 1€

Durée du trajet rabattement + train > 130 % de la durée du trajet complet en voiture

Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 5€

Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès au métropoles voisines : comparaison des temps de parcours selon les modes pour des trajets occasionnels

## Depuis le plateau de Signes

Destination	Gare de rabattement	Mode de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
			Temps de trajet	Coût (résident)	Coût (touriste)	Temps de trajet	Coût
Toulon	St-Cyr-les-Lecques	VAE	72 min	4,20 €	5,90 €	39 min	6,09 €
		Bus	48 min	3,50 €	5,00 €		
	Voiture	35 min	6,99 €	7,89 €			
Marseille (Gare Saint-Charles)	St-Cyr-les-Lecques	VAE	89 min	7,20 €	10,30 €	64 min	4,86 €
		Bus	68 min	8,70 €	12,40 €		
		Voiture	60 min	9,30 €	12,40 €		
Aéroport Aix-Marseille Provence	St-Cyr-les-Lecques	VAE	131 min	10,00 €	14,30 €	79 min	7,30 €
		Bus	110 min	11,50 €	16,40 €		
		Voiture	102 min	12,10 €	16,40 €		

Condition durée	Condition coût
Durée du trajet rabattement + train $\leq$ 110 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût < coût du trajet complet en voiture ou > avec un écart de moins de 1€
Durée du trajet rabattement + train > 130 % de la durée du trajet complet en voiture	Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 5€

→ Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

→ Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès au métropoles voisines : comparaison des temps de parcours selon les modes pour des trajets occasionnels

## Depuis Riboux

Destination	Gare de rabattement	Mode de rabattement	Trajet rabattement + train		Trajet complet en voiture		
			Temps de trajet	Coût (résident)	Coût (touriste)	Temps de trajet	Coût
Toulon	St-Cyr-les-Lecques	Bus	59 min	5,70 €	8,00 €	45 min	6,72 €
		Voiture	53 min	9,86 €	11,56 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	Aubagne	Bus	59 min	4,60 €	6,60 €	63 min	4,72 €
		Voiture	51 min	5,70 €	7,10 €		
Aéroport Aix-Marseille Provence	Aubagne	Bus	99 min	8,10 €	11,50 €	78 min	7,06 €
		Voiture	91 min	9,20 €	12,00 €		

### Condition durée

Durée du trajet rabattement + train  $\leq$  110 % de la durée du trajet complet en voiture

### Condition coût

Coût < coût du trajet complet en voiture ou > avec un écart de moins de 1€

Durée du trajet rabattement + train > 130 % de la durée du trajet complet en voiture

Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 5€

Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# L'accès au métropoles voisines : comparaison des temps de parcours selon les modes pour des trajets occasionnels

## Depuis Signes

Destination	Gare de rabattement	Mode de rabattement	Trajet rabattement + train			Trajet complet en voiture	
			Temps de trajet	Coût (résident)	Coût (touriste)	Temps de trajet	Coût
Toulon	Ollioules-Sanary	Bus	59 min	3,50 €	5,00 €	43 min	6,60 €
		Voiture	39 min	7,52 €	8,42 €		
Marseille (Gare Saint-Charles)	St-Cyr-les-Lecques	Bus	76 min	8,70 €	12,40 €	67 min	5,05 €
		Voiture	66 min	9,56 €	12,66 €		
Aéroport Aix-Marseille Provence	St-Cyr-les-Lecques	Bus	118 min	11,50 €	16,40 €	81 min	7,53 €
		Voiture	108 min	12,36 €	16,66 €		

### Condition durée

Durée du trajet rabattement + train  $\leq$  110 % de la durée du trajet complet en voiture

### Condition coût

Coût < coût du trajet complet en voiture ou > avec un écart de moins de 1€

Durée du trajet rabattement + train > 130 % de la durée du trajet complet en voiture

Coût supérieur au trajet complet en voiture avec un écart de plus de 5€

Le trajet rabattement + train est concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

Le trajet rabattement + train n'est pas suffisamment concurrentiel par rapport au trajet complet en voiture (durée et/ou coût).

# Annexes techniques

## Analyse de l'accidentologie cyclable



## 2 5 L'accidentologie cyclable

### 47 cyclistes victimes d'un accident de la circulation en Sud Sainte Baume entre 2010 et 2021

Le fichier national des accidents corporels de la circulation recense les accidents survenus sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et ayant fait au moins une victime ayant nécessité des soins.

Entre 2010 et 2021, 2 cyclistes ont perdu la vie dans un accident de la circulation, 29 ont été hospitalisés, et 16 légèrement blessés. Annuellement, le nombre de victimes est très variable et on ne dénote pas de tendance d'évolution particulière, ni à la hausse, ni à la baisse. Sanary représente 35% des cyclistes tués ou hospitalisés.

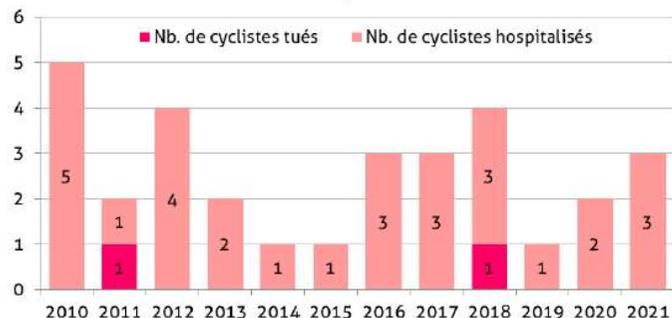
### Les cyclistes sont sur-représentés dans les accidents par rapport à la moyenne du département

À l'échelle du Var les cyclistes représentent 5% des victimes tuées ou hospitalisées sur la période 2010-2021. Cette proportion est à peu près similaire (5,6 %) dans la communauté d'agglomération sur la même période.

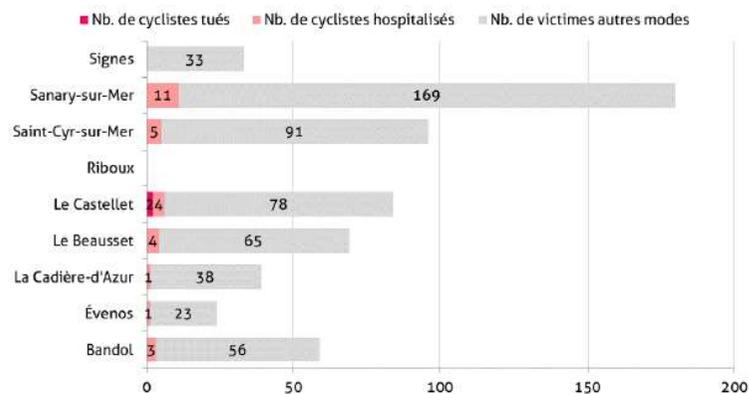
Les volumes étant trop faibles pour produire des statistiques significatives à l'échelle de l'agglomération, les caractéristiques des accidents ont été analysées ci-après à l'échelle du département sur la période 2010-2019. Elles permettent d'avoir des informations de contexte et d'en tirer des éléments de pédagogie pour d'éventuels supports ou évènements de sensibilisation.

# Accidentologie cyclable

Nb. de cyclistes tués ou blessés hospitalisés en Sud Sainte Baume par année



Nb. de cyclistes tués ou blessés hospitalisés en Sud Sainte Baume par commune entre 2010 et 2021



## 2 5 L'accidentologie cyclable : qui, quand et dans quel contexte ?

### 516 cyclistes victimes d'un accident de la circulation dans le Var entre 2010 et 2019

Sur les 12 561 victimes d'un accident corporel dans le Var, on dénombre 516 cyclistes soit 4,1% des victimes, 3,8% des tués et 5,1% des blessés graves. En l'absence de données sur la part modale globale du vélo à l'échelle du Var, il n'est pas possible de conclure à une sur ou sous-représentation des cyclistes dans les victimes. Le nombre de victimes annuelles varie entre 39 et 63 et connaît une relative diminution depuis 2015.

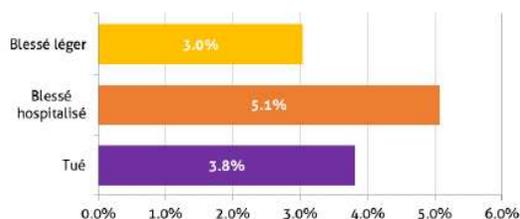
### Presque la moitié des cyclistes tués a 65 ans ou plus

Les seniors apparaissent comme particulièrement concernés par la mortalité à vélo : les 65 ans et plus représentent moins de 28% des cyclistes victimes d'un accident mais près de la moitié des cyclistes tués ces dernières années (46%). On observe de manière générale que la gravité des blessures augmente avec l'âge des victimes.

### 81% des victimes sont des hommes

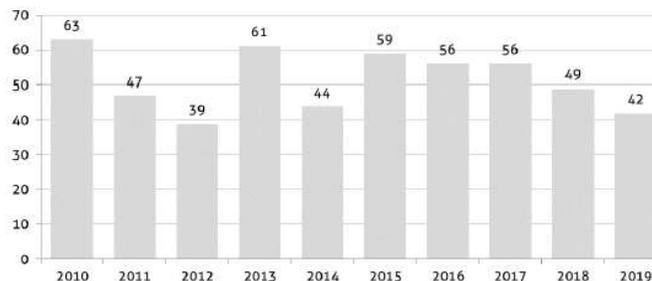
On peut également noter une forte représentation des hommes (81% des victimes cyclistes) par rapport aux 67% d'hommes dans les victimes tous véhicules confondus. Bien que la comparaison ait ses limites, cette forte présence masculine se retrouve dans l'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail en 2018 : 75% étaient des hommes contre 52% pour la voiture.

### Part des cyclistes dans les victimes d'accidents de la circulation dans le Var - 2010 à 2019

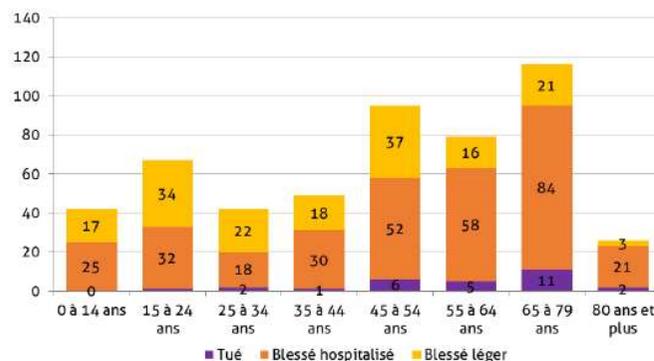


# Accidentologie cyclable

### Nombre de cyclistes victimes d'accidents de la route dans le Var - 2010 à 2019



### Âge des cyclistes victimes d'accidents de la route dans le Var - 2010 à 2019



## 2 5 L'accidentologie cyclable : qui, quand et dans quel contexte ?

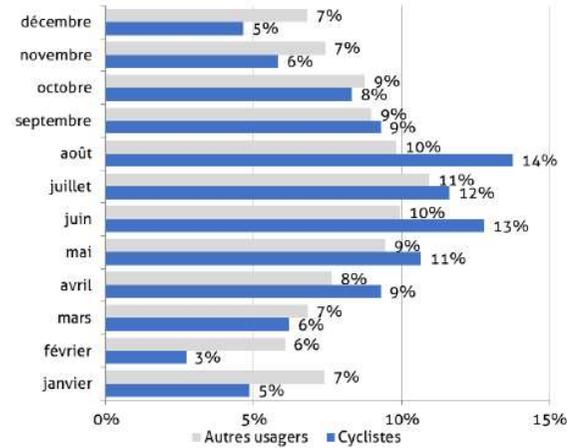
### Davantage d'accidents en saison estivale et en matinée

De manière générale, on dénombre un accroissement de l'accidentologie routière entre le mois de mai et le mois d'août (40% des victimes) et en particulier pour le mois de juillet, qui peut probablement être expliqué en partie par la forte affluence de la population touristique qui vient augmenter la pression sur la circulation locale. Cette augmentation est encore plus marquée pour les cyclistes avec près de la moitié (49%) des victimes pendant cette période. Les conditions météorologiques favorables à la pratique du vélo de loisir ou utilitaire peuvent également expliquer une présence accrue des cyclistes sur les routes varoises durant cette période.

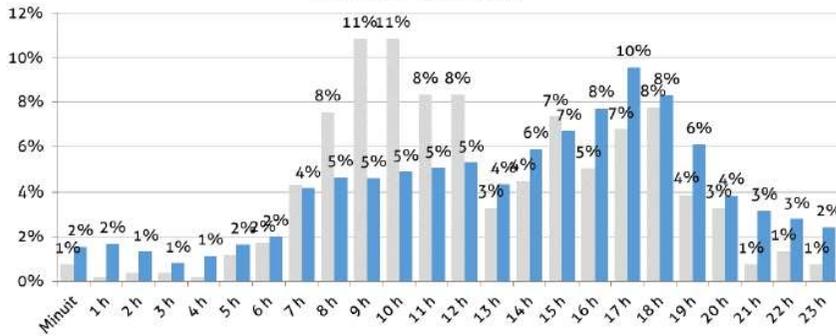
On peut aussi noter une concentration des accidents non cyclistes entre 8h et 12h avec 46% des victimes contre 24% chez les cyclistes. L'après-midi, les accidents de cyclistes suivent à peu près la même courbe que celle des autres usagers. En revanche, l'analyse hebdomadaire ne fait ressortir qu'un léger pic d'accidents le mardi et le mercredi sans que cela ne s'avère particulièrement significatif.

# Accidentologie cyclable

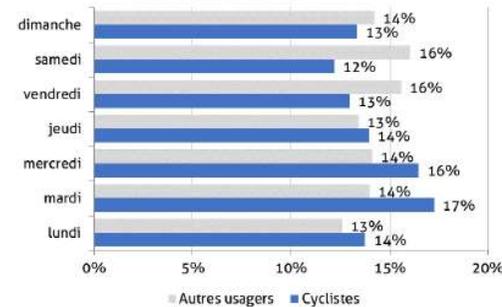
## Saisonnalité de l'accidentologie



## Heures des accidents



## Jour des accidents





## 2 5 L'accidentologie cyclable : qui, quand et dans quel contexte ?

# Accidentologie cyclable

### La majorité des accidents en agglomération et hors intersection

Bien que concentrant moins de 30% des accidents, les intersections sont des secteurs de circulation particulièrement délicat à aborder pour les cyclistes puisqu'elles sont le lieu des manœuvres dans lesquelles les changements de direction et les angles morts peuvent provoquer les collisions. Les giratoires arrivent en tête des intersections les plus accidentogènes (13% des cyclistes contre 3% chez les autres usagers), suivis par les intersections en T puis par les autres types de croisement.

