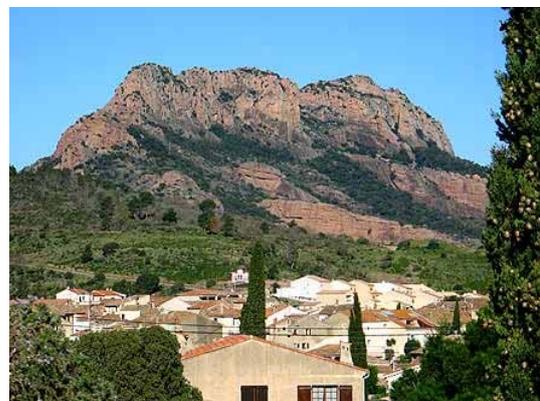




Communauté d'Agglomération Var Estérel Méditerranée



Plan de Déplacements Urbains



Décembre 2016

SOMMAIRE

0.	INTRODUCTION	1
0.1	UN PDU VOLONTAIRE.....	1
0.2	CADRAGE REGLEMENTAIRE	3
0.2.1	<i>Le code des transports</i>	3
0.2.2	<i>La coordination des démarches territoriales</i>	5
0.2.3	<i>Le Schéma Régional Climat Air Energie.....</i>	6
0.3	ELEMENTS DE DIAGNOSTIC SUR LA MOBILITE	8
0.3.1	<i>L'hégémonie de la voiture.....</i>	8
0.3.2	<i>Un territoire autonome et attractif.....</i>	9
0.3.3	<i>Le poids de Fréjus dans les déplacements internes.....</i>	10
0.3.4	<i>L'importance des générateurs ponctuels.....</i>	11
0.4	LES OBJECTIFS DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS	12
0.4.1	<i>Un PDU au service d'un projet de territoire</i>	12
0.4.2	<i>Un PDU pour contenir le trafic automobile.....</i>	13
0.4.3	<i>Un PDU pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.....</i>	15
0.4.4	<i>Quatre axes stratégiques complémentaires</i>	15
1.	AXE STRATEGIQUE 1 : UN TERRITOIRE OUVERT SUR L'EXTERIEUR ET QUI RAYONNE	16
1.1	COMPLETER LE RESEAU DE VOIRIE STRUCTURANTE.....	17
1.1.1	<i>Réaliser la voie de délestage de la RDN7.....</i>	19
1.1.2	<i>Requalifier la RDN7.....</i>	20
1.1.3	<i>Réaliser la voie de contournement de Roquebrune</i>	22
1.1.4	<i>Conduire des études exploratoires complémentaires</i>	23
1.2	CONFORTER L'ACCROCHE EN TC DE L'AGGLOMERATION AUX TERRITOIRES VOISINS	24
1.2.1	<i>Rouvrir les gares ferroviaires de Puget et Roquebrune.....</i>	25
1.2.2	<i>Améliorer l'accès aux gares</i>	26
1.2.3	<i>Conforter les lignes Varlib.....</i>	27
1.2.4	<i>Mettre en place des accords tarifaires.....</i>	28
1.3	PLANIFIER LA LOGISTIQUE URBAINE	29
1.3.1	<i>Réglementer les emplacements de livraison dans les PLU.....</i>	29
1.3.2	<i>Préserver et réserver le foncier nécessaire.....</i>	30
2.	AXE STRATEGIQUE 2 : UN TERRITOIRE INNOVANT DISPOSANT D'UN LARGE BOUQUET DE MOBILITE.....	32
2.1	AMELIORER L'ATTRACTIVITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS	33
2.1.1	<i>Augmenter et redéployer l'offre du réseau Agglobus.....</i>	34
2.1.2	<i>Réaliser des aménagements de voirie en faveur des TC.....</i>	35
2.1.3	<i>Améliorer le rabattement en voiture sur les lignes de bus.....</i>	36
2.1.4	<i>Assurer l'accessibilité d'Agglobus aux PMR.....</i>	37
2.1.5	<i>Renouveler le parc d'autobus avec des véhicules plus modernes.....</i>	39
2.1.6	<i>Développer les outils de l'information et de la communication.....</i>	39
2.1.7	<i>Proposer une tarification attractive.....</i>	40
2.1.8	<i>Prendre en compte les transports collectifs dans les projets urbains</i>	40
2.2	FAVORISER L'USAGE DU VELO.....	41
2.2.1	<i>Aménager des itinéraires cyclables structurants</i>	42
2.2.2	<i>Aménager des itinéraires d'accès aux grands générateurs ponctuels.....</i>	44
2.2.3	<i>Implanter des garde-cycles sur voirie et dans les parcs de stationnement.....</i>	45
2.2.4	<i>Renforcer les normes des PLU en matière de stationnement des vélos.....</i>	46
2.3	UTILISER LES VOITURES « AUTREMENT »	47
2.3.1	<i>Développer le covoiturage</i>	47
2.3.2	<i>Favoriser les véhicules électriques</i>	50
3.	AXE STRATEGIQUE 3 : UN TERRITOIRE ACCUEILLANT AU CADRE DE VIE PRESERVE	51
3.1	REAMENAGER L'ESPACE PUBLIC EN FAVEUR DES MODES ACTIFS.....	52
3.1.1	<i>Aménager des secteurs de partage renforcé de l'espace public.....</i>	53
3.1.2	<i>Mettre aux normes PMR la voirie et l'espace public.....</i>	55

3.1.3	<i>Accroître la perméabilité du tissu urbain aux modes actifs</i>	58
3.1.4	<i>Promouvoir les modes actifs</i>	59
3.2	AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR GERER LES DEPLACEMENTS	60
3.2.1	<i>Réduire l'offre sur voirie au bénéfice de l'offre en ouvrage</i>	61
3.2.2	<i>Etendre le stationnement réglementé</i>	62
3.2.3	<i>Harmoniser les tarifs sur la voirie avec ceux des parkings</i>	64
3.2.4	<i>Renforcer la réglementation et le contrôle du stationnement des deux-roues</i>	64
3.2.5	Créer un observatoire du stationnement	65
3.3	AMELIORER L'ORGANISATION DES LIVRAISONS EN VILLE	67
3.3.1	<i>Mettre en place un collectif « Transport de Marchandises en Ville »</i>	67
3.3.2	<i>Harmoniser et adapter les réglementations des livraisons en ville</i>	68
3.3.3	<i>Aménager les aires de livraisons</i>	69
4.	AXE STRATEGIQUE 4 : UN TERRITOIRE TOURISTIQUE QUI RESTE AGREABLE L'ETE	71
4.1	CONCEVOIR UNE OFFRE DE TC SPECIFIQUE A LA PERIODE ESTIVALE	72
4.1.1	<i>Renforcer la desserte des lieux d'hébergement et des sites touristiques</i>	72
4.1.2	<i>Améliorer l'intermodalité vélo-TC</i>	73
4.2	EXPERIMENTER DES MESURES ORIGINALES	74
4.2.1	<i>Expérimenter un minibus électrique automatique en site propre sur le bord de mer</i>	74
4.2.2	<i>Expérimenter des zones piétonnes estivales</i>	75
5.	EVALUATION DU PROJET DE PDU	76
5.1	AU NIVEAU FINANCIER	76
5.1.1	<i>Le rééquilibrage des dépenses d'investissement vers les modes actifs</i>	76
5.1.2	<i>Une hausse mesurée du budget de fonctionnement</i>	79
5.1.3	<i>Des retombées économiques directes et indirectes appréciables</i>	79
5.1.4	<i>Une programmation progressive adaptée à la transition mobilité souhaitée</i>	80
5.2	AU NIVEAU DES DEPLACEMENTS	82
5.2.1	<i>Présentation du modèle multimodal</i>	82
5.2.2	<i>Une forte hausse des déplacements réalisés en TC</i>	83
5.2.3	<i>Le trafic routier contenu</i>	85
5.2.4	<i>L'amélioration de la sécurité des usagers</i>	86
5.3	AU NIVEAU TERRITORIAL	87
5.3.1	<i>Le renforcement des centralités urbaines</i>	87
5.3.2	<i>Un fonctionnement optimisé des quartiers économiques</i>	88
5.3.3	<i>Le confortement de la vocation touristique et d'accueil résidentiel du territoire</i>	88
5.4	AU NIVEAU ENVIRONNEMENTAL	90
5.4.1	<i>La mise en place du PDU est globalement profitable vis-à-vis des enjeux environnementaux</i>	90
5.4.2	<i>La consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants devraient régresser</i>	94
6.	OUTILS DE SUIVI DU PDU	96
6.1	PRINCIPES	96
6.2	INDICATEURS DE SUIVI	97

ATTENTION : ce rapport est destiné à être imprimé en recto-verso

Glossaire des sigles et abréviations

ADEME :	Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
AOT :	Autorité Organisatrice de Transport
AOTU :	Autorité Organisatrice de Transport Urbain
BH :	Blessé hospitalisé
BHNS :	Bus à Haut Niveau de Service
BNH :	Blessé non hospitalisé
CAVEM :	Communauté d'agglomération Var Estérel Méditerranée
CCI :	Chambre de Commerce et d'Industrie
CD83 :	Conseil Départemental du Var
CEREMA :	Centre d'Etude et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
COV :	Composés Aromatiques Volatils
DSP :	Délégation de Service Public
DPTS :	Déplacements
2R :	Deux-roues
2RM :	Deux-roues motorisé
NO2 :	Dioxyde d'azote
CO2 :	Dioxyde de carbone
DDTM83 :	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var
DIRMED :	Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée
DREAL :	Direction Régionale de l'Équipement de l'Aménagement et du Logement
DTA :	Directive Territoriale d'Aménagement
EMV :	Enquête mobilité du Var
EPCI :	Établissement Public de Coopération Intercommunale
GES :	Gaz à Effet de Serre
GART :	Groupement des Autorités Responsables de Transport
HBTS :	Habitants
INSEE :	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
LGV :	Ligne à Grande Vitesse
LER :	Lignes Express Régionales
LOTI :	Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs
LAURE :	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie
MA :	Modes Actifs
MMI :	Modes Mécanisés Individuels
NFC :	Near Field Contact
CO :	Oxyde de Carbone
NOx :	Oxydes d'azote
P+R :	Parc-Relais
PM10 :	Particulate Matter (particules en suspension) de diamètre inférieur à 10 microns
PM2,5 :	Particulate Matter (particules en suspension) de diamètre inférieur à 2,5 microns
PMR :	Personne à Mobilité Réduite
PME :	Petites et Moyennes Entreprises
PCET :	Plan Climat Energie Territorial
PDA :	Plan de Déplacements d'Administration
PDE :	Plan de Déplacements d'Entreprise
PDIE :	Plan de Déplacements Inter-Entreprises
PDU :	Plan de Déplacements Urbains

PAVE :	Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public
PPA :	Plan de Protection de l'Atmosphère
PLU :	Plan Local d'Urbanisme
PL :	Poids Lourd
PEM :	Pôle d'Échanges Multimodal
PLH :	Programme Local de l'Habitat
PADD :	Projet d'Aménagement et de Développement Durable
N2O :	Protoxyde d'azote
PACA :	Provence-Alpes-Côte d'Azur
RFF :	Réseau Ferré de France
RD :	Route Départementale
RIMA :	Régiment d'infanterie de marine
SCOT :	Schéma de Cohérence Territoriale
SD'AP :	Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée
SRCAE :	Schéma Régional Climat Air Energie
SITRAM :	Système d'information sur le transport de marchandises
SMS :	Short Message Service
SNCF :	Société Nationale des Chemins de fer Français
SRU :	Solidarité et Renouvellement Urbain
TMJA :	Trafic Moyen Journalier Annuel
TGV :	Train à Grande Vitesse
TER :	Train Express Régional
TMV :	Transport de Marchandises en Ville
TCSP :	Transport en Commun en Site Propre
TC :	Transports Collectifs
TCU :	Transports Collectifs Urbains
UFR :	Utilisateur de Fauteuils Roulants
VL :	Véhicule Léger
VTT :	Vélo Tout Terrain
VT :	Versement Transport
ZAC :	Zone d'Aménagement Concerté

Le présent document constitue le Plan de Déplacements Urbains de la Communauté d'Agglomération Var Estérel Méditerranée (CAVEM) pour la période 2016-2025.

Son élaboration s'est déroulée de mi 2012 à mi 2015 sous la conduite de la direction des transports de la CAVEM avec l'assistance d'un groupement de bureaux d'étude composé de : Eureka, mandataire, Confluences, Cereg Territoires et Trafalgar.

Elle a mobilisé de nombreux acteurs et partenaires ; que chacun d'entre eux soit ici remercié pour sa participation aux réunions et sa contribution à la démarche d'élaboration du PDU.

Le PDU est constitué de différentes parties :

- une partie "0", constituant l'introduction, où sont fournis les principaux éléments de cadrage :
 - réglementaire : les différents textes définissant le contenu et la portée d'un Plan de Déplacements Urbains
 - diagnostique : la synthèse de l'enquête mobilité du Var (EMV) appliquée à la CAVEM, faisant ressortir les principaux enjeux en matière de mobilité et d'organisation du système de transport
 - stratégique : les objectifs du Plan de Déplacements Urbains sont énoncés, et la stratégie globale pour les atteindre décrite
- quatre chapitres correspondant à autant d'axes stratégiques :
 - axe stratégique 1 : "un territoire ouvert sur l'extérieur et qui rayonne"
 - axe stratégique 2 : "un territoire innovant disposant d'un large bouquet de mobilité"
 - axe stratégique 3 : "un territoire accueillant au cadre de vie préservé »
 - axe stratégique 4 : "un territoire touristique qui reste agréable l'été"
- un chapitre est consacré à l'évaluation ex ante du Plan de Déplacements Urbains
- et le dernier chapitre porte sur le suivi du Plan au cours de sa période d'application

On trouvera par ailleurs, sous forme de document séparé, le rapport environnemental, composé de deux parties (l'Etat Initial de l'Environnement et le rapport d'Evaluation Environnementale) qui présente les problématiques environnementales de manière très détaillée, et fournit les évaluations réglementaires du PDU du point de vue de l'environnement.

En annexe, le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports détaille les mesures prises par la Collectivité pour assurer un égal accès des usagers à l'ensemble des moyens de transport et de déplacements de la Communauté d'Agglomération Var Estérel Méditerranée.

0. INTRODUCTION

0.1 Un PDU volontaire

Participant de l'espace « Côte d'Azur » et accueillant près de 110 000 résidents permanents, le territoire de la Communauté d'Agglomération Var Estérel Méditerranée (CAVEM) constitue le deuxième pôle urbain et économique du département du Var et un pôle touristique majeur de la région Provence Alpes Côte d'Azur.

Bénéficiant d'un climat favorable, d'un environnement naturel exceptionnel (avec son littoral, le massif de l'Estérel, les contreforts des Maures, la plaine du fleuve Argens...) et d'un patrimoine historique (notamment romain et médiéval) et urbain remarquable, ce territoire littoral méditerranéen jouit d'une attractivité puissante, tant sur le plan résidentiel que touristique.

Le territoire Var Estérel Méditerranée bénéficie d'une grande accessibilité, d'ampleur européenne, grâce notamment à des infrastructures autoroutières et ferroviaires majeures.

Le fonctionnement général du territoire, la mobilité de ses usagers – résidents et visiteurs -, les politiques locales menées par les acteurs publics vont découler de la double caractéristique qui structure fondamentalement le territoire :

- C'est un territoire de vie pour une population importante, marqué par une puissante dynamique résidentielle, le développement de l'activité économique et des emplois, la présence et la création de grands équipements structurants pour la vie quotidienne (dans les domaines commerciaux, éducatifs, sanitaires, culturels, sportifs, récréatifs...)
- C'est un territoire touristique, avec l'accueil de nombreux résidents secondaires et visiteurs, avec une fréquentation qui reste encore concentrée sur la période estivale, malgré les efforts des acteurs locaux pour une désaisonnalisation

Le territoire Var Estérel Méditerranée est confronté à une problématique des déplacements protéiforme. Au cœur de la saison touristique, la superposition de la fréquentation touristique massive et de la vie quotidienne des résidents génère logiquement de grandes difficultés pour le fonctionnement harmonieux du territoire et les déplacements agréables de ses usagers.

En ce qui concerne l'organisation des déplacements dans le territoire, les collectivités et les acteurs locaux doivent faire face à une triple problématique :

1. Comment assurer au mieux le fonctionnement quotidien d'un territoire marqué par sa population dense et importante, sa dynamique résidentielle, le vieillissement accentué de sa population, des formes urbaines héritées du passé récent peu propices à une mobilité harmonieuse et durable (secteurs monofonctionnels résidentiels diffus éloignés des centralités, grandes zones de commerce et d'activité monofonctionnelles et périurbaines...), l'éloignement entre lieux d'habitat et lieux de travail et de vie collective générateur d'une forte mobilité contrainte (accessibilité à l'emploi, aux commerces, aux équipements), la présence de grands générateurs de déplacements comme le 21° RIMA, l'hôpital, la gare de St Raphaël, Cap Estérel (etc) ?
2. Comment gérer au mieux la vocation touristique du territoire, avec le triplement estival de sa population, sans toutefois nuire à son attractivité ? Comment protéger et valoriser l'environnement urbain et naturel ? Comment préserver les espaces urbains, littoraux et naturels de la surfréquentation ? Comment maintenir et développer la qualité d'usage de l'espace public et sa convivialité ?
3. Comment concilier au mieux fonctionnement quotidien et vocation touristique, notamment au cœur de la saison touristique, temps de tous les conflits d'usage ?

Pour trouver des réponses à ces questions, la communauté d'agglomération a décidé d'engager l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) en avril 2012 qui trouve ici sa concrétisation.

La communauté d'agglomération n'était pas obligée d'adopter un tel document qui n'est imposé qu'aux autorités organisatrices de transport urbain entièrement ou partiellement incluses dans une agglomération de plus de 100 000 habitants, au sens de l'INSEE. Ce n'est pas le cas de la CAVEM qui englobe deux agglomérations distinctes de moins de 100 000 habitants, celle de Roquebrune sur Argens et celle de Fréjus-St Raphaël.

Cela démontre la grande motivation de la collectivité à s'inscrire dans une démarche de développement durable et de gestion raisonnée des flux.

Les contraintes et les obstacles sont pourtant nombreux.

En premier lieu, l'analyse des déplacements a montré l'importance des flux de personnes et de marchandises provenant de l'extérieur de la CAVEM. A titre d'exemple, 7 000 actifs travaillant sur le territoire vivent à l'extérieur et font la navette chaque jour, principalement en voitures, et viennent charger de façon très significative le réseau de voirie.

C'est pourquoi on trouvera dans le PDU des propositions qui ne concernent pas directement les acteurs du territoire, mais leurs partenaires, et qui auront des effets très positifs sur la CAVEM, comme la réalisation d'une aire de covoiturage au niveau de l'échangeur des Mui.

Deuxièmement, l'analyse du réseau viaire a souligné d'importantes carences structurelles dans les relations est-ouest expliquant en grande partie la saturation croissante de la RDN7 qui fait tout à la fois office de voie de transit, de voie d'accès à l'agglomération, de voie de desserte des zones d'activités et centres commerciaux qui la bordent et constitue une importante coupure urbaine interdite, de fait, aux modes actifs, (piétons, vélos).

C'est pourquoi on trouvera dans le PDU des propositions de création de voies nouvelles visant à combler ces carences, envisagées de longue date mais jamais réalisées, qu'il est impératif à présent d'assumer non seulement pour améliorer l'accessibilité, et donc l'attractivité du territoire mais aussi pour engager la requalification en boulevard urbain de la RDN7.

Enfin, l'analyse de la situation financière de la CAVEM a mis en évidence de fortes contraintes budgétaires, allant en se durcissant avec la baisse des dotations de l'Etat de 2014, 2015 et 2016, et des marges de manœuvre très réduites. Ainsi, le « rendement » du Versement Transport (VT) qui est l'impôt prélevé sur les entreprises de plus de 10 salariés est-il extrêmement bas : 46 € par habitant contre 75 € par habitant en moyenne pour les réseaux de 100 000 à 200 000 habitants. De la sorte, cette ressource peut difficilement être mobilisée pour engager des développements onéreux de l'offre de transport public sur le territoire.

C'est pourquoi on ne trouvera dans le PDU que des actions financièrement soutenables pour la CAVEM et ses communes membres, quitte à ce qu'elles soient, peut-être, un peu en retrait de ce que d'aucun aurait rêvé.

Ainsi, il faut considérer ce PDU pour ce qu'il est : un premier pas vers une politique de gestion des déplacements moins centrée sur les automobiles et davantage respectueuse de l'environnement, poursuivant des objectifs modestes mais réalistes pour les dix prochaines années et appelée à laisser la place à 2025 à un deuxième plan, capitalisant les acquis de celui-ci et qui devra être encore plus ambitieux.

0.2 Cadrage réglementaire

0.2.1 Le code des transports

Le contenu du Plan de Déplacements Urbains a été défini et complété par différents textes qui se sont succédés depuis une trentaine d'années :

LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) du 30 décembre 1982

La Loi "encourage" l'adoption d'un PDU dans les agglomérations urbaines, qui :

- ↳ vise à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement
- ↳ se donne comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements par une affectation appropriée de la voirie
- ↳ précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre

LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) du 30 décembre 1996

La Loi rend obligatoire l'adoption d'un PDU dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et précise ses objectifs :

- ↳ diminution du trafic automobile
- ↳ développement des transports collectifs et des modes économes et moins polluants (bicyclette, marche)
- ↳ aménagement et exploitation plus "efficaces" du réseau principal de voirie
- ↳ organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et dans les parcs
- ↳ réduction des impacts du transport et de la livraison de marchandises
- ↳ encouragement à établir un Plan de Mobilité dans les entreprises et les institutions publiques (incitation à l'usage des transports publics et du covoiturage)

SRU (Loi Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000

La Loi introduit de nouvelles obligations en matière de développement durable :

- ↳ sécurité routière pour tous les modes par un meilleur partage de la voirie
- ↳ stationnement à l'échelle du Périmètre de Transports Urbains (PTU)
- ↳ circulation et livraisons de marchandises à l'échelle du PTU
- ↳ tarification et billettique intégrée
- ↳ aménagement et gestion des voiries d'agglomération pour en rendre l'usage plus efficace pour les différents modes de transport
- ↳ mise en place d'outils d'aide à la décision (Compte Déplacements, Service d'Information Multimodale, Service de Conseil en Mobilité)

Loi sur l'Egalité des Droits et des Chances, la Participation et la Citoyenneté des Personnes Handicapées du 11 février 2005

La Loi introduit de nouvelles obligations en matière d'accessibilité :

- ↳ élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transport collectif (annexé au PDU)
- ↳ établissement d'un Plan de Mise en Accessibilité de la voirie et des espaces publics

Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports et décret n° 2014-530 du 22 mai 2014 relatif à certaines dispositions de la partie réglementaire du code des transports.

Ces textes codifient le contenu des PDU dans le Code des Transports

Au final, le Code des Transports précise, à son article L1214-2, que :

« Le plan de déplacements urbains vise à assurer :

- 1) **L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;**
- 2) **Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;**
- 3) **L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements**, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- 4) **La diminution du trafic automobile ;**
- 5) **Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;**
- 6) **L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales**, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;
- 7) **L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement**, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label "Autopartage" tel que défini par voie réglementaire ;
- 8) **L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales**, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;
- 9) **L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques** en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- 10) **L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements**, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- 11) **La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge** destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. »

On en retiendra que le PDU est en premier lieu un document à portée environnementale (l'essentiel de son contenu a été défini par la loi sur l'air et la protection de l'atmosphère). Il vise à réduire les nuisances générées par les flux de personnes et de marchandises par la réduction du trafic automobile et le développement des modes alternatifs, moins polluants et moins consommateurs d'énergie.

0.2.2 La coordination des démarches territoriales

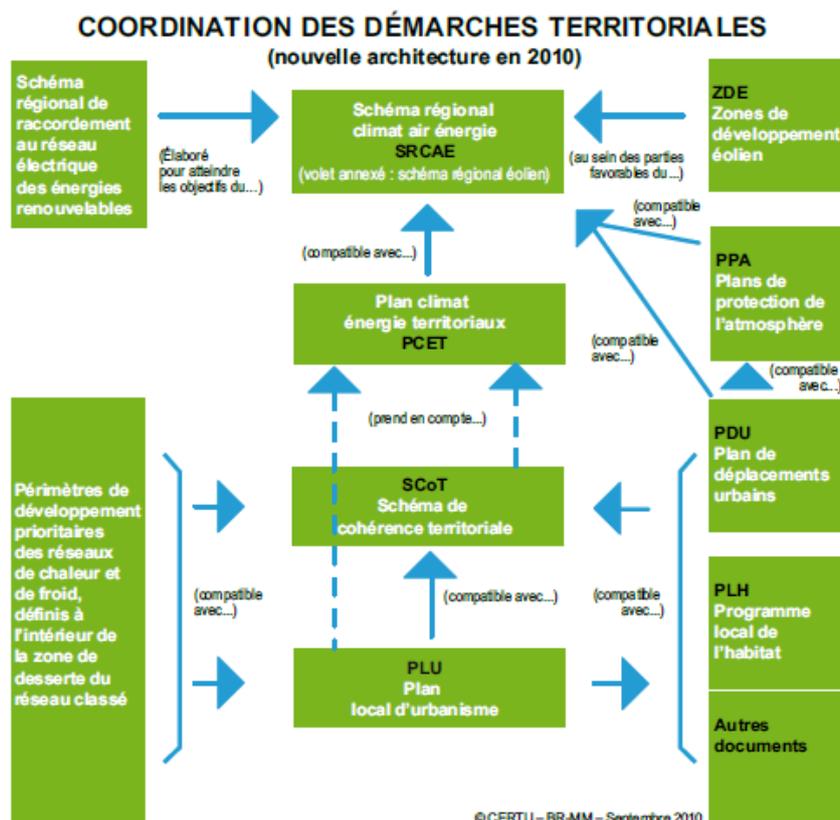


Illustration n° 1 : la coordination des démarches territoriales (source : CEREMA)

Le PDU est un document coordonné aux autres démarches territoriales comme le schématise l'illustration ci-dessus.

Ainsi, l'article L1214-7 du Code des Transports, précise que :

« Le plan de déplacements urbains est compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale, des schémas de secteur et des directives territoriales d'aménagement prévus aux titres Ier et II du livre Ier du code de l'urbanisme, avec le plan régional pour la qualité de l'air prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement et, à compter de son adoption, avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement. »

La règle de compatibilité implique une obligation de non contrariété. Elle permet des divergences mais à condition que les options fondamentales du document supérieur ne soient pas remises en cause par le document devant être compatible. Les dispositions du PDU ne doivent pas faire obstacle à l'application des orientations générales du SCoT, par exemple.

Sur le territoire de la CAVEM, seul doit être pris en compte dans ce cadre le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) approuvé en 2013.

En effet, il n'y a ni directive territoriale d'aménagement ni plan de protection de l'atmosphère opposable.

Quant au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la CAVEM, il est actuellement en cours d'élaboration, donc non encore opposable. Toutefois, les travaux d'élaboration de ce document stratégique pour l'organisation territoriale et le développement urbain de l'agglomération, engagés dès 2003, ont été pris en compte pour la réalisation du PDU de façon à assurer l'harmonie future de ces deux documents.

De son côté, le PDU s'impose aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) qui définissent les règles de l'occupation de l'espace et les droits à construire dans les communes.

L'article L123-1-9 du Code de l'Urbanisme indique que « (...) Le plan local d'urbanisme doit, s'il y a lieu, être compatible avec les dispositions du schéma de mise en valeur de la mer, ainsi que du plan de déplacements urbains et du programme local de l'habitat. (...) »

Cela signifie que les communes devront le cas échéant modifier certaines dispositions de leur PLU pour permettre la mise en œuvre des orientations du PDU.

Enfin, le PDU est également opposable aux actes pris au titre de la police de stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier et à la circulation comme le précisent les articles L1214-5 et L1214-6 du Code des Transports :

Article L1214-5

« Les actes pris au titre du pouvoir de la police du stationnement ainsi que les actes relatifs à la gestion du domaine public routier sont rendus compatibles avec les mesures d'organisation du stationnement prévues par le plan de déplacements urbains, dans les délais qu'il fixe. »

Article L1214-6

« Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains sont compatibles ou rendues compatibles avec le plan de déplacements urbains. »

0.2.3 Le Schéma Régional Climat Air Energie

Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) de la région PACA a été approuvé par le Conseil régional en juin 2013 et arrêté par le préfet de région en juillet. Mis en place conjointement par l'Etat (via la DREAL) et la Région, sa vocation est de définir les grandes orientations et objectifs régionaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, maîtrise de la demande d'énergie, développement des énergies renouvelables, qualité de l'air et adaptation au changement climatique. Le SRCAE dresse un panorama des consommations d'énergie, émissions de gaz à effet de serre et de la qualité de l'air et présente les potentiels d'amélioration dans les différents secteurs économiques (résidentiel, tertiaire, transport, industrie, agriculture) et de développement des filières d'énergie renouvelable.

Dans ce cadre, des objectifs quantifiés sont définis au niveau régional au travers d'un scénario « engageant » compatible avec les orientations nationales en la matière.

Pour le secteur des transports, ces objectifs sont une diminution (par rapport à 2007) :

- ↳ de 9% en 2020 et 21% en 2030 des consommations énergétiques du secteur
- ↳ de 10% en 2020 et de 23% en 2030 des émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur

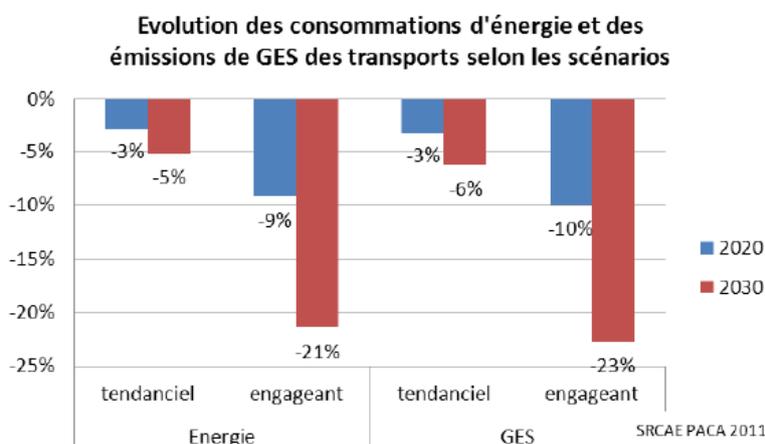


Illustration n° 2 : objectifs de diminution des consommations d'énergie et des émissions de GES du SRCAE

Pour se donner les moyens de ces objectifs, le SRCAE définit sept orientations dans le secteur des transports et de l'urbanisme organisées en deux axes stratégiques :

- I. Limiter les effets de l'étalement urbain – problématique récurrente de la région – en favorisant le développement des transports en commun, des modes actifs et des pratiques de mobilités permettant de diminuer les consommations d'énergie des transports (T&U 1, 2, 3 et 4)
- II. Améliorer l'efficacité énergétique des transports via le renouvellement du parc de véhicules et l'aménagement urbain (T&U 5, 6 et 7)

Orientation
T&U1 : structurer la forme urbaine pour limiter les besoins de déplacements et favoriser l'utilisation des transports alternatifs à la voiture
T&U2 : développer un maillage adapté de transport en commun de qualité
T&U3 : favoriser le développement des modes de déplacement doux
T&U4 : encourager les pratiques de mobilité responsable
T&U5 : optimiser la logistique urbaine
T&U6 : réduire les impacts du transport des marchandises en termes de consommation d'énergie et d'émission de GES et de polluants
T&U7 : favoriser le renouvellement du parc de véhicules économes et peu émissifs

Les principaux objectifs associés à ces orientations sont synthétisés ci-dessous :

Transports et urbanisme		➤ Doublement de la part modale des transports en commun d'ici 2030
		➤ Les modes actifs (vélo, marche) représentent 50% des déplacements dans les centres urbains en 2030
		➤ L'augmentation de la population est principalement localisée dans les pôles déjà urbanisés
		➤ 8% de véhicules électriques et hybrides en 2030
		➤ Doublement des parts modales fer et fluvial pour le transport de marchandises

Les objectifs et orientations du SRCAE ne sont pas à reprendre tels quels dans le PDU mais doivent être interprétés à l'échelle de l'agglomération dans un principe de compatibilité.

0.3 Eléments de diagnostic sur la mobilité

Entre le 22 novembre 2011 et le 13 avril 2012 une grande enquête a été réalisée par téléphone auprès des habitants du centre et de l'est Var sur leurs pratiques de déplacements. Cette enquête, dénommée « enquête mobilité du Var » (EMV) permet d'obtenir une photographie des pratiques quotidiennes et habitudes de résidents, âgés de 11 et plus, habitant en résidence principale sur le périmètre d'enquête, un jour ouvré moyen de la semaine, hors période estivale, hors vacances scolaires, hors jours fériés et hors jours de grève.

Les habitants de la CAVEM ont été enquêtés dans ce cadre ce qui permet d'en dresser le « portrait de mobilité ».

0.3.1 L'hégémonie de la voiture

En moyenne, un habitant de la CAVEM de 11 ans et plus :

- réalise 3,97 déplacements par jour, contre 3,9 pour la moyenne constatée sur une quinzaine d'agglomérations de villes moyennes¹ ; les résidents de la CAVEM apparaissent donc plus mobiles
- effectue 26% de ses déplacements pour un motif « obligé » (le travail ou la scolarité), contre 32% en moyenne sur les agglomérations comparables ; Les déplacements « non obligés » sont donc particulièrement forts sur la CAVEM, en particulier les déplacements pour motif achat qui représentent 25% des déplacements
- effectue 71% de ses déplacements en voiture, contre 66% en moyenne sur les agglomérations comparables
- effectue 22% de ses déplacements à pied, contre 24% en moyenne sur les agglomérations comparables
- effectue 2% de ses déplacements en transport collectif, contre 5% en moyenne sur les agglomérations comparables
- parcourt 38 km par jour
- passe 1h25 par jour en déplacement

Ces éléments statistiques permettent de souligner que les habitants de la CAVEM se déplacent beaucoup, consacrent un budget temps important à leurs déplacements et utilisent de façon très majoritaire leurs voitures. Ce dernier point est primordial : la prééminence de la voiture aujourd'hui sur le territoire est extrêmement forte.

Bien évidemment, ce portrait doit être nuancé en fonction du profil des résidents de la CAVEM comme le synthétise l'illustration n° 3.

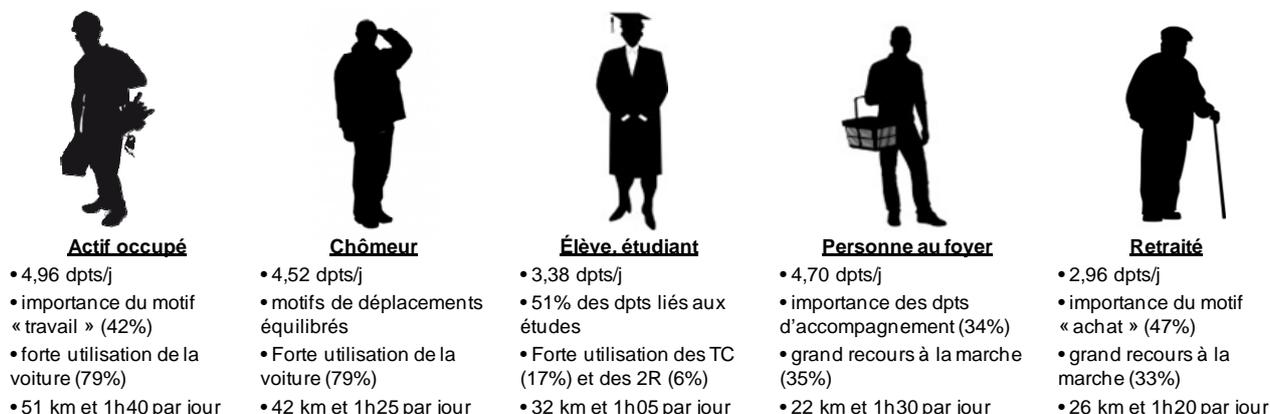


Illustration n° 3 : les différents profils de mobilité des habitants de la CAVEM

¹ Source : la mobilité dans les villes moyennes – Certu - mars 2011

0.3.2 Un territoire autonome et attractif

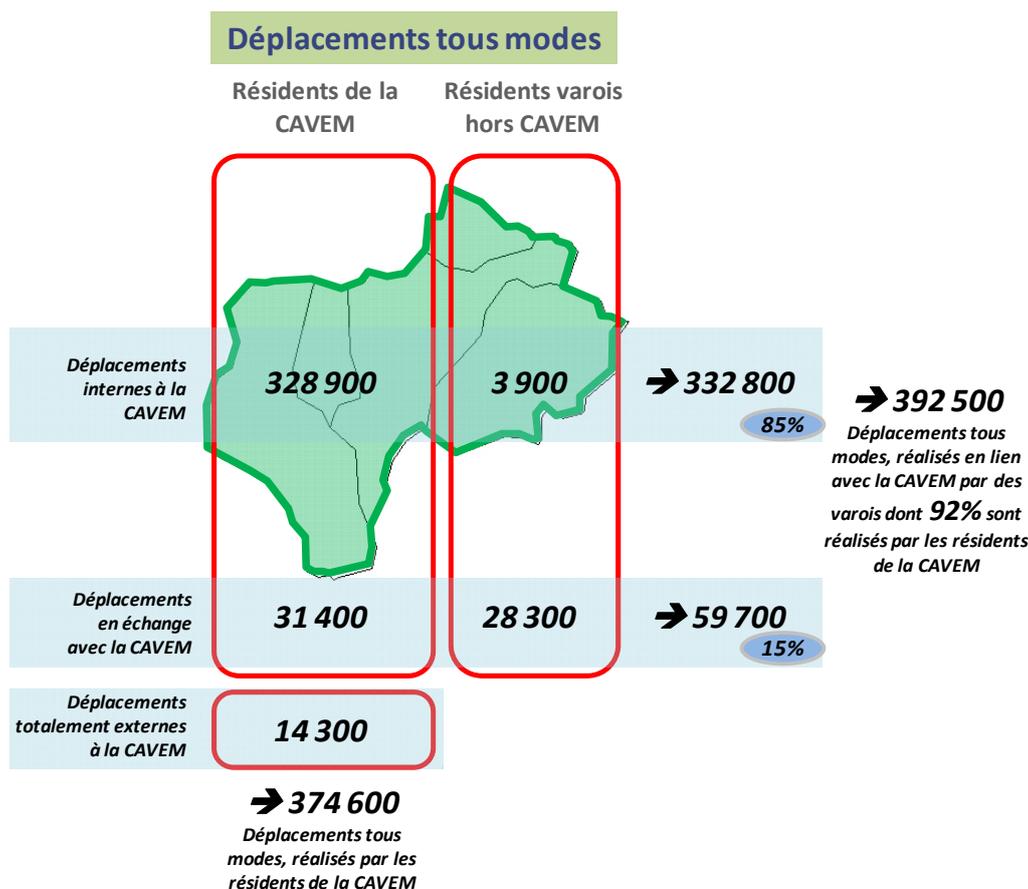


Illustration n° 4 : la géographie des flux générés par la CAVEM

On compte chaque jour environ 392 000 déplacements² qui sont réalisés en lien avec la CAVEM par un varois dont 92% sont réalisés par les résidents de la CAVEM eux-mêmes.

85% de ces déplacements sont internes à la CAVEM ce qui montre la forte autonomie du territoire.

Il faut toutefois souligner que près de 30 000 personnes par jour entrent et sortent du territoire dont environ la moitié habite à l'extérieur. Ceci montre l'attractivité du territoire vis-à-vis des agglomérations voisines, en particulier celle de Draguignan et du golfe de St Tropez (cf. détails au § 1.2).

² Ces résultats proviennent de la compilation des données non seulement de l'EMV mais également des enquêtes-déplacements réalisées sur la Dracénie en 2006-2007, l'agglomération toulonnaise en 2007-2008, les Alpes Maritimes en 2008-2009, les Bouches du Rhône et l'est Var en 2008-2009

0.3.3 Le poids de Fréjus dans les déplacements internes

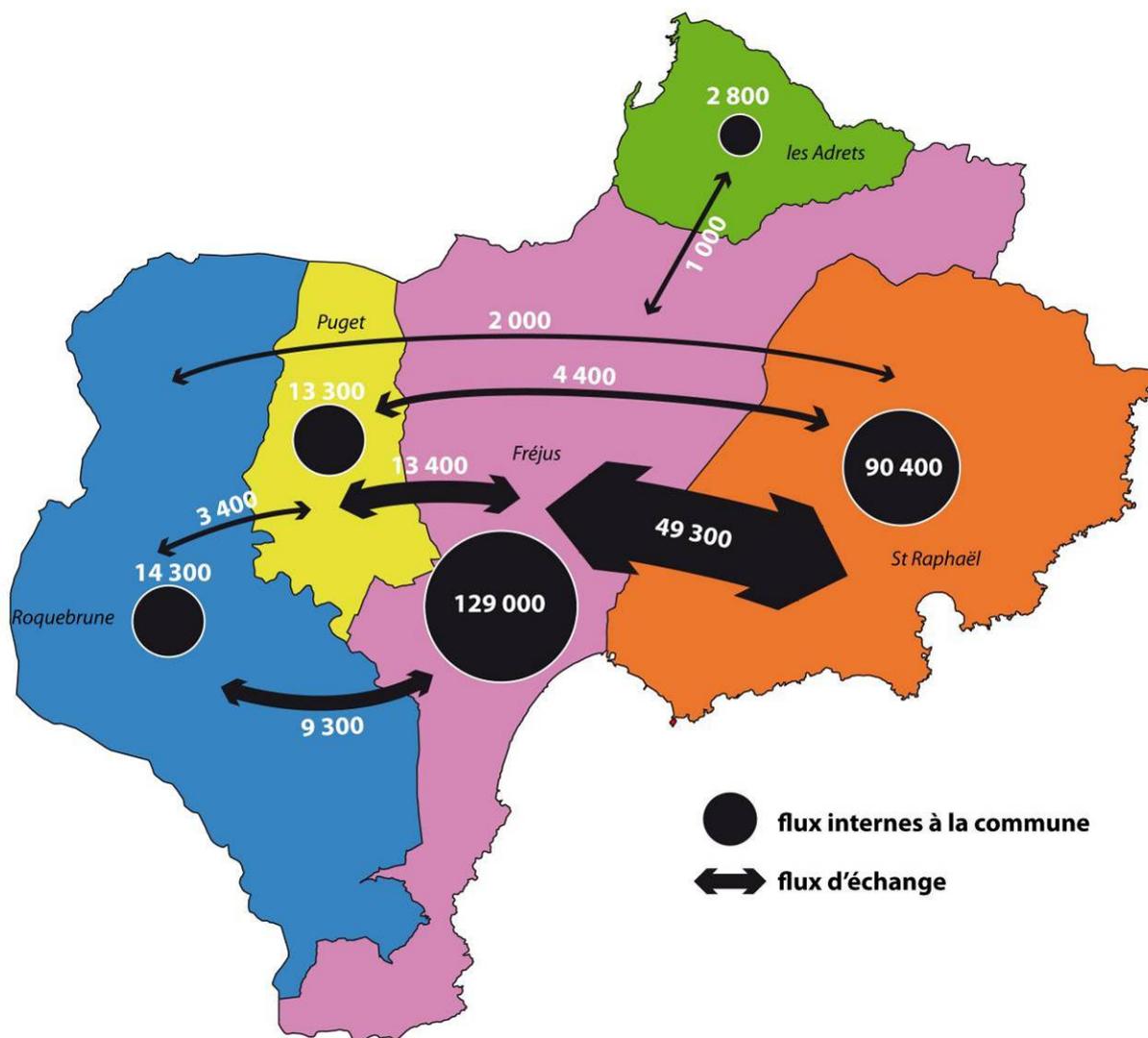


Illustration n° 5 : Carte des déplacements tous modes (>= 1000 dpts/j) réalisés par des varois entre les communes de la CAVEM

En ce qui concerne les flux réalisés à l'intérieur de l'agglomération, on constate la prédominance des flux internes à chaque commune : ils représentent 75% des déplacements internes au territoire de la CAVEM.

Parmi les 25% de flux intercommunaux, les volumes les plus importants s'observent entre Fréjus et Saint-Raphaël. Viennent ensuite, mais de façon plus limitée, les échanges entre Fréjus et Puget, puis entre Fréjus et Roquebrune.

Les relations entre St Raphaël d'un côté et Roquebrune + Puget de l'autre ne sont pas très nombreuses.

Les relations entre les Adrets et les autres communes de la CAVEM se limitent quasiment à Fréjus.

Cette répartition des flux souligne le rôle barycentrique de Fréjus au sein de l'agglomération.

Les déplacements internes à la CAVEM en relation avec Fréjus représentent 66% des déplacements internes au territoire, ceux en relation avec Saint-Raphaël représentent 44%, ceux en relation avec Puget représentent 10%, ceux en relation avec Roquebrune représentent 9% et ceux en relation avec les Adrets représentent 1%.

0.3.4 L'importance des générateurs ponctuels

Le zonage de l'EMV distingue des « générateurs de trafic » : ce sont des équipements publics ou privés, ou bien des zones d'activités qui concentrent une fréquentation importante et qui sont repérés à ce titre.

Sur la CAVEM, on distingue 11 générateurs de trafic qui représentent un volume de 64 000 déplacements tous modes (réalisés par les résidents de la CAVEM, hors Adrets), soit 18% de tous les déplacements de cette population.

Générateurs de trafic de la CAVEM	Déplacements tous modes à l'origine ou à la destination
Puget - ZA secteur Carrefour	12 395
Fréjus - CC Géant Casino	9 186
Saint Raphaël - CC E. Leclerc	9 041
Saint Raphaël - Lycée St Exupéry	7 324
Fréjus - ZA la Palud	6 052
Fréjus - Base nature	5 495
Fréjus - ZA le Capitou	4 052
Roquebrune - ZA des 4 chemins	3 556
Saint Raphaël - Gare SNCF, gare routière	3 539
Fréjus - Centre hospitalier	2 818
Puget - ZA secteur Vernèdes	2 323
Total sans double compte	64 254

Les principaux générateurs de trafic sont :

- La zone d'activités de Carrefour (centre commercial Grand Estérel) : plus de 12 000 déplacements par jour,
- Le centre commercial Géant Casino (allée des Hirondelles) : plus de 9 000 déplacements par jour,
- Le centre commercial E. Leclerc : plus 9 000 déplacements par jour.

Les principaux générateurs de trafic sont donc des équipements commerciaux.

Ceci peut être mis en rapport avec l'importance des déplacements pour le motif achat soulignée précédemment.

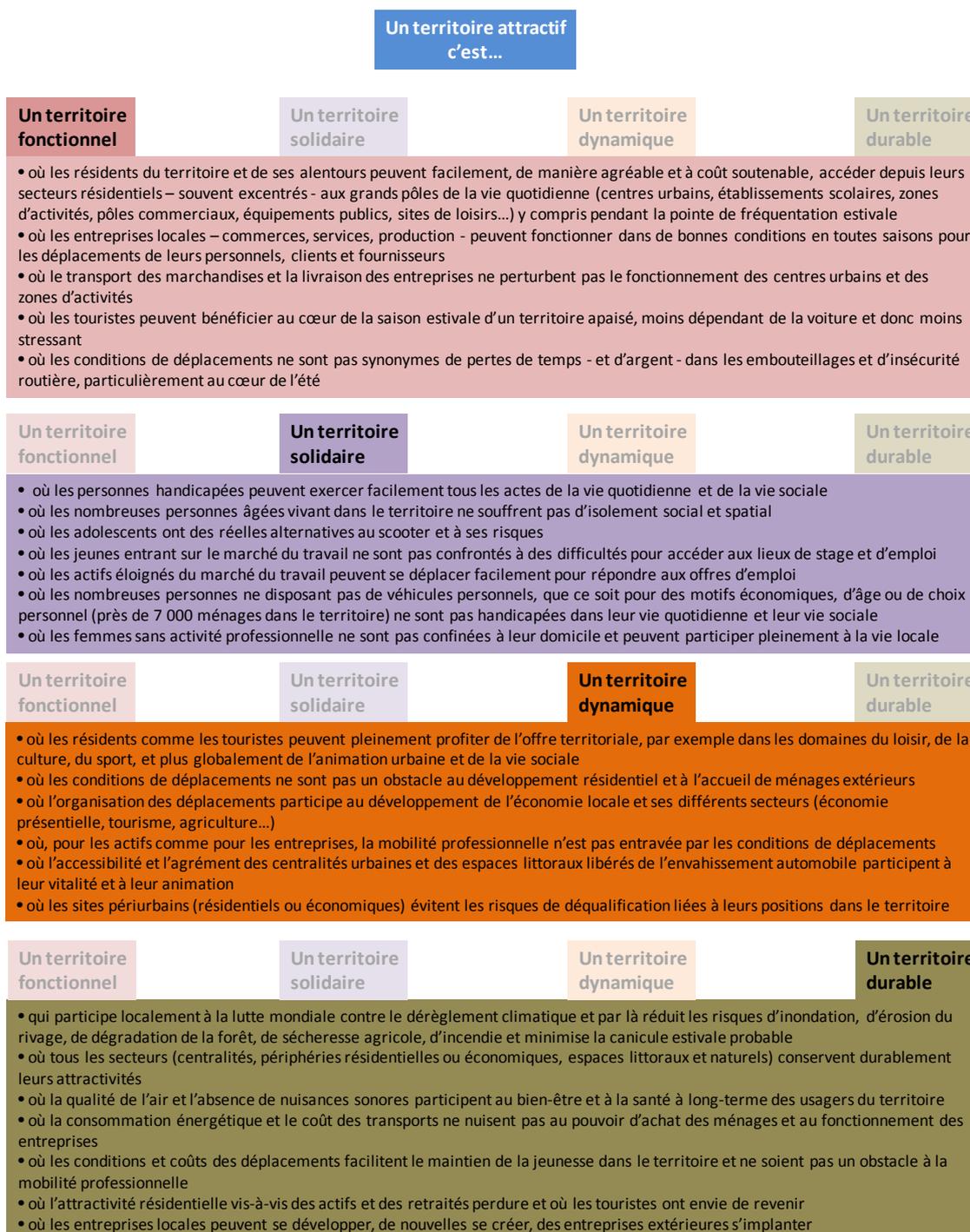
A cette liste de générateurs, il convient d'ajouter le 21° RIMA qui est également à l'origine de nombreux flux sur le territoire et les grands sites d'hébergement touristiques (non traités par l'EMV).

0.4 Les objectifs du Plan de Déplacements Urbains

0.4.1 Un PDU au service d'un projet de territoire

Au-dessus des objectifs propres au champ des déplacements qui forment les premiers attendus du PDU, celui-ci doit se concevoir comme un élément d'une politique plus large au service du projet de territoire de la CAVEM. La question des déplacements est en effet transversale dans ses implications et touche à de nombreuses sphères du « vivre ensemble ». Par exemple, à travers les transports en commun, c'est l'application du « droit à la mobilité » qui est traitée, les conditions de livraison impactent directement le monde économique, la qualité de l'air dépend pour sa part de la place laissée aux modes actifs, etc.

A sa mesure, le PDU a pour ambition supérieure de contribuer à faire de la CAVEM un territoire attractif.



0.4.2 Un PDU pour contenir le trafic automobile

Le Code des Transports impose clairement au PDU de viser « la diminution du trafic automobile ».

Après des décennies d'augmentation du trafic routier journalier (+25% sur la RDN7 au niveau de Puget ces dix dernières années, par exemple) et au regard de la très grande prééminence de la voiture au sein des modes de transports utilisés par les résidents de la CAVEM (cf. § 0.3.1), le défi est de taille.

Dans un processus itératif entre détermination des objectifs et évaluation ex-ante des mesures envisagées dans différents scénarios de PDU, il est retenu comme objectif en ce domaine les évolutions de parts modales indiquées dans le tableau ci-dessous.

	dpts/j				part modale			
	MA	TC	MMI	Total	MA	TC	MMI	Total
2012	83 000	9 000	269 000	361 000	23%	2%	75%	100%
2025 Fil eau	89 760	9 720	290 520	390 000	23%	2%	75%	100%
<i>écart/2012</i>	6 760	720	21 520	29 000				
	8%	8%	8%	8%				
2025 PDU	106 600	14 400	269 000	390 000	27%	4%	69%	100%
<i>écart/2012</i>	23 600	5 400	0	29 000				
	28%	60%	0%	8%				

Ce tableau rappelle les déplacements journaliers (dpts/j) réalisés par les habitants de la CAVEM à l'intérieur du territoire ou en relation avec celui-ci. Ils s'élèvent en 2012 (date de l'EMV) à environ 361 000 dpts/j.

Est indiquée également la ventilation de ces déplacements par mode et les parts modales :

- Les modes actifs (MA) : 83 000 dpts/j en 2012 pour une part modale de 23%
- Les transports collectifs (TC) : 9 000 dpts/j en 2012 pour une part modale de 2%
- Les modes mécanisés individuels (MMI), qui regroupent les voitures et les motos : 269 000 dpts/j en 2012 pour une part modale de 75%.

A l'horizon du PDU (2025), le nombre de déplacements totaux devrait augmenter sous l'effet de la hausse de la population et de l'emploi attendue sur le territoire.

Celle-ci a été estimée avec le concours de l'INSEE qui a établi des projections de population propres à l'agglomération issues du modèle OMPHALE 2010. Ce modèle est celui utilisé par l'INSEE pour toutes les projections de population en France ; il croise des hypothèses portant sur la fécondité, la mortalité et les migrations. Il est calé sur les populations municipales de 2007.

Trois scénarios ont été modélisés : un scénario central et deux extrêmes. Il en ressort les taux de variation annuels suivants pour la période 2011-2025 de la population de la CAVEM :

- Scénario bas : 0,48% par an
- Scénario central : 0,66% par an
- Scénario haut : 0,84% par an

Il a été décidé de retenir l'hypothèse centrale, soit un taux de variation annuel de la population de 0,66% par an.

Ce taux d'évolution de la population est appliqué de manière uniforme sur tout le territoire.

Pour les emplois, le même taux d'évolution de 0,66% par an est pris. Son application sur le territoire tient compte des projets de développement des ZA du Capitou et de Puget.

Ces hypothèses conduisent à une augmentation prévisionnelle des déplacements de 8% environ en 2025 qui s'applique de manière uniforme à tous les modes.

Ainsi, « au fil de l'eau », les déplacements réalisés en MMI par les résidents sont susceptibles d'augmenter de 8% pour s'élever à 291 000 dpts/j environ.

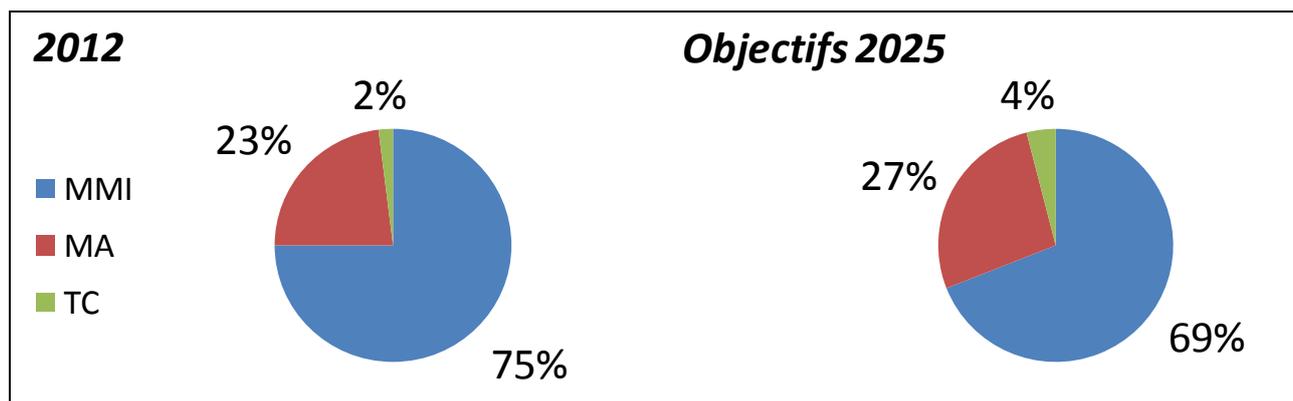
Dans ce contexte, l'objectif du PDU est d'éviter cette hausse des déplacements réalisés en MMI par la mise en œuvre des actions favorisant l'usage des TC et des modes actifs.

En corollaire, le nombre de déplacements réalisés avec ces modes alternatifs doit augmenter plus fortement que dans le scénario au fil de l'eau.

Ainsi, le PDU a comme objectif de :

- Stabiliser le nombre de déplacements réalisés en modes mécanisés individuels en 2025 à son niveau de 2012 et abaisser la part de ces modes au niveau de 69% (contre 75% aujourd'hui)
- Augmenter de 32% les déplacements réalisés en modes alternatifs en 2025 par rapport à 2012 et hausser la part de ces modes au niveau de 31% ; ce qui peut se traduire dans le détail par :
 - Augmenter de 28% les déplacements réalisés en modes actifs et hausser leur part modale au niveau de 27% ce qui correspond à la moyenne des agglomérations de taille équivalente
 - Augmenter de 60% les déplacements réalisés en TC et hausser leur part modale au niveau de 4%

Cela est illustré par les graphiques suivants :



Les actions du PDU qui concourent à la poursuite de cet objectif sont celles qui visent à améliorer de façon qualitative et quantitative les services de TC proposés sur le territoire (orientations 1.2, 2.1 et 4.1, principalement), à faciliter les déplacements à pied et à vélo (orientations 2.2 et 3.1, principalement) mais également à éviter le recours systématique à sa voiture (orientation 3.2, principalement).

0.4.3 Un PDU pour réduire les émissions de gaz à effet de serre

Le PDU s'inscrit dans les exigences du SRCAE en prenant comme objectif la diminution de 15% des émissions de gaz à effet de serre entre 2007 et 2025.

Les simulations réalisées montrent que la seule stabilisation des déplacements en modes mécanisés individuels à leur niveau actuel prise comme objectif (cf. 0.4.2), même conjuguée à la modernisation du parc automobile qui, en elle-même, permet de faire baisser les émissions, ne sera pas suffisante pour obtenir ce résultat.

C'est pourquoi, le PDU se fixe comme objectifs complémentaires :

- d'augmenter le taux de remplissage des voitures de 5% grâce à des actions en faveur du covoiturage (orientation 2.3)
- d'obtenir que 5% des déplacements en modes mécanisés individuels soient réalisés en véhicules électriques ; idem pour les livraisons en centre ville (orientations 2.3 et 3.3).

En complément, il conviendrait que la politique de développement urbain qui sera mise en œuvre au cours des prochaines années favorise la densification des tissus urbains existants au détriment de l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones qui a prévalu jusqu'à présent ; qu'elle projette une ville qui se renouvelle mais ne s'étend plus.

De cette manière, la longueur des déplacements réalisés sur le territoire serait amenée à diminuer ainsi que, de façon associée, les émissions de gaz à effet de serre dues au trafic routier.

Ce type de mesures ne relevant pas du champ d'action d'un PDU, il n'en a pas été tenu compte ici, mais c'est un axe de progrès qui sera pris en charge par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la CAVEM en cours d'élaboration.

0.4.4 Quatre axes stratégiques complémentaires

Pour atteindre ces objectifs, le PDU s'organise autour de quatre axes stratégiques, établis à partir d'une analyse de la situation actuelle de l'organisation des déplacements sur le territoire communautaire, des perspectives d'évolution attendues et des orientations proposées par le SRCAE.

Ces quatre axes stratégiques se complètent pour esquisser le portrait d'un territoire en 2025 où la question des déplacements ne sera plus perçue comme une menace sur l'attractivité de l'agglomération mais comme une opportunité d'excellence et un levier d'amélioration.

Le premier porte principalement sur les relations entre la CAVEM et les agglomérations voisines et vise à mettre en place les conditions d'échanges fructueux tant au niveau des personnes que des marchandises.

Le deuxième concerne la façon de se déplacer à l'intérieur du territoire qui, aujourd'hui dominée par l'automobile, doit demain être davantage diversifiée et innovante ; en ce début de 21^e siècle, les villes modernes ne sont plus celles qui cherchent à s'adapter aux voitures mais celles qui proposent un large bouquet de moyens de transport à leurs usagers.

Le troisième axe traite du partage de l'espace public qui, à n'importe quel niveau de la hiérarchie urbaine, est de plus en plus assujéti aux besoins de la circulation et du stationnement des automobiles au détriment de ses autres fonctions, la rencontre et le partage, la socialité, l'expression individuelle et du « vivre ensemble », les activités économiques, récréatives ou encore politiques... qui contribuent à la qualité du cadre de vie des habitants.

Enfin, le quatrième axe traite spécifiquement de la période estivale qui est celle de « tous les dangers » avec une population qui triple et le système de déplacements qui se grippe au risque de pénaliser l'attrait touristique de la CAVEM qui est pourtant fort et constitue un des puissants moteurs de son économie.

1. AXE STRATEGIQUE 1 : UN TERRITOIRE OUVERT SUR L'EXTERIEUR ET QUI RAYONNE

Si le territoire Var Estérel Méditerranée manifeste un fonctionnement relativement autonome, il entretient de fortes relations avec son environnement – proche ou lointain – dans sa vie quotidienne ou de par sa vocation touristique, auquel le Plan de Déplacements Urbains se doit d'apporter une réponse appropriée de sorte que le territoire soit moins dépendant de la voiture individuelle et des nombreux flux problématiques qu'elle génère.

C'est le cas pour la population active dans ses déplacements domicile-travail :

- résidents de l'agglomération travaillant dans les Alpes-Maritimes
- résidents à proximité de l'agglomération – et particulièrement de la Dracénie – travaillant sur le territoire

C'est également le cas des jeunes du territoire poursuivant des études supérieures dans les pôles universitaires régionaux (Aix-Marseille, Nice, Toulon) qui conservent des liens résidentiels avec leur territoire d'origine (retour le week-end en famille).

Le territoire Var Estérel Méditerranée est également attractif vis-à-vis de son environnement proche – et particulièrement de l'arrière-pays varois – pour les pratiques de consommation des ménages (achats dans les grandes surfaces de la RDN7 ou dans le centre de Saint-Raphaël par exemple) et de loisirs (pratiques balnéaires lors des beaux jours, balades et loisirs culturels urbains).

Les entreprises implantées dans le territoire et exerçant dans des domaines variés (production, commerce, services) entretiennent également de fortes relations avec leur environnement pour leur fonctionnement (pôles logistiques, fournisseurs et prestataires, situés notamment dans les Alpes-Maritimes ou sur Aix-Marseille).

Concernant les visites touristiques ou la venue de nombreux « résidents secondaires », au-delà des personnes provenant de régions éloignées (grandes métropoles françaises comme celles de Paris, de Lyon ou de Lille, pays de l'Europe du Nord, Italie...), il existe un public de proximité et régional (issu notamment des métropoles marseillaise et niçoise).

Ces quelques exemples illustrent l'enjeu majeur pour le fonctionnement et l'attractivité du territoire Var Estérel Méditerranée d'être bien connecté avec l'extérieur – et notamment les grands pôles de l'« arc méditerranéen » - non seulement en termes d'infrastructures routières, mais également par les modes de déplacements collectifs et notamment routiers et ferroviaires, ou encore grâce à un usage différent et nouveau de la voiture individuelle (covoiturage...).

Dans ce contexte, cet axe stratégique se décline en trois orientations :

- ❖ Compléter le réseau de voirie structurante
- ❖ Conforter l'accroche en TC de l'agglomération aux territoires voisins
- ❖ Planifier la logistique urbaine

1.1 Compléter le réseau de voirie structurante

Le territoire Var Estérel Méditerranée bénéficie de la présence de plusieurs grands axes routiers qui le traversent et l'irriguent : l'autoroute A8, axe d'entrées/ sorties du territoire, la RDN7 axe commercial et économique et le RD559 axe touristique du littoral (ancienne RN98).

Ces principaux axes sont connectés à un réseau plus dense de voies départementales ou communales qui les alimentent ou les soulagent selon leur fonction.

Ainsi, les voies orientées Est-Ouest assurent, en outre, une fonction de délestage des axes principaux comme la RD100, parallèle à la RD559 et qui permet le « contournement » des centres de St Raphaël et Fréjus (et doublée plus au Nord par la RD37), la RD98B qui contourne le seul cœur historique de Fréjus en maillant RDN7 et RD559, la RD7 qui connecte également RDN7 et RD559 mais bien plus au Sud en desservant le village de Roquebrune.

Dans cette catégorie, on relève que les liaisons entre Fréjus et St Raphaël sont nombreuses (RD37, RD100, av de Lattre de Tassigny, RD559) et relativement bien maillées. En revanche, entre Puget et Fréjus il n'y a pas d'itinéraires alternatifs à la RDN7, en l'absence du prolongement de la RD100 au-delà de la RD4. Ainsi, la RDN7 se retrouve devoir assurer une multitude de fonctions : transit à travers le territoire, accès à l'A8, relations avec la Dracénie, desserte des zones commerciales et économiques ainsi que du village de Puget. De ce fait, elle supporte un trafic des plus importants (40 000 véh/j environ, ce qui en fait la route départementale la plus chargée du Var) et apparaît très embouteillée en heures de pointe.

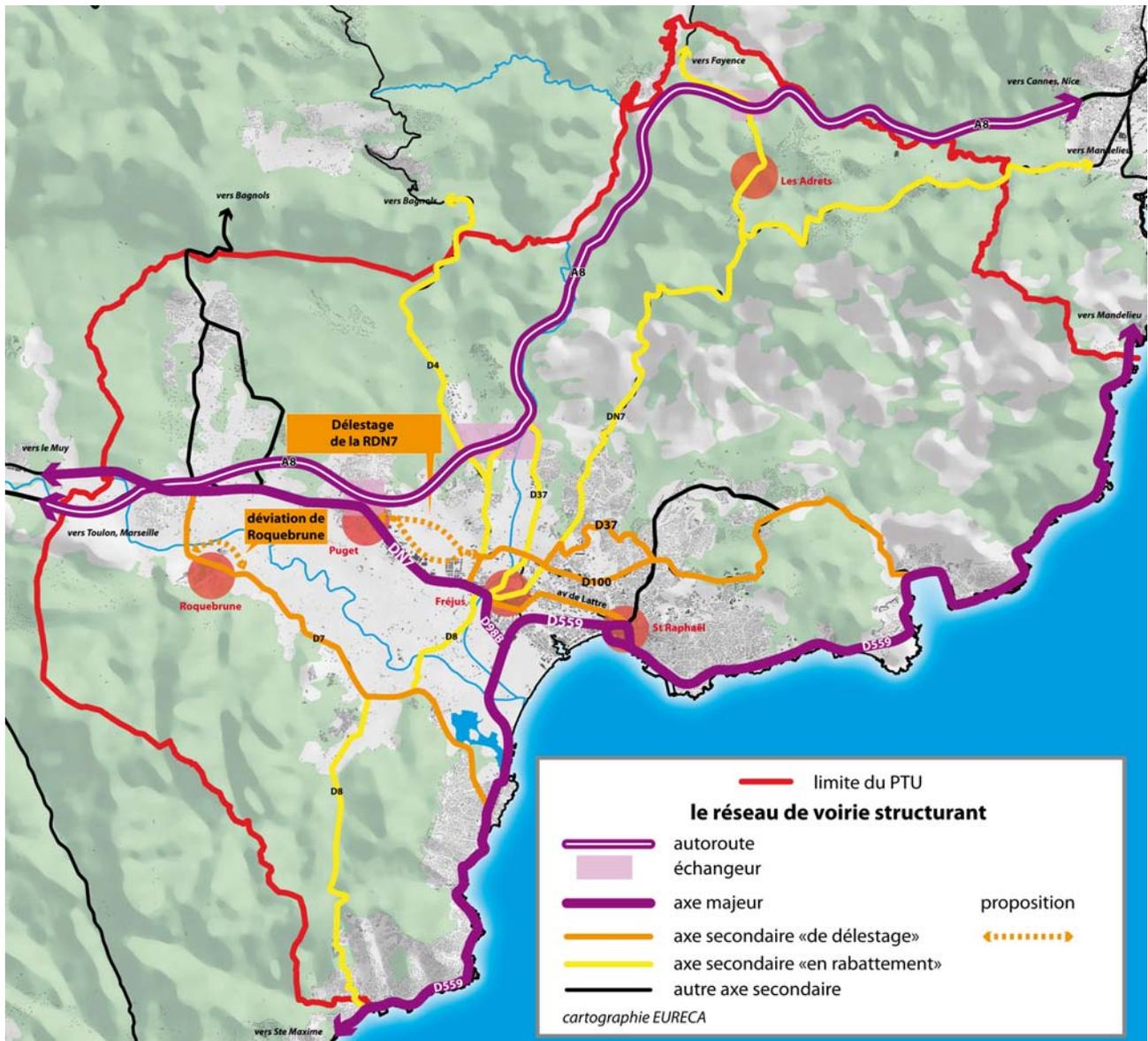
Les voies orientées Nord-Sud, pour leur part, assurent le rabattement des flux sur les axes principaux, comme, côté Nord, la RD4 (relation avec Barjols), RD37 (accès à l'échangeur de Fréjus et à la ZI du Grand Capitou), RDN7 (relation avec les Adrets et le Pays de Fayence) et, côté Sud, la RD8 qui double la RD559.

Dans cette catégorie, on relève l'absence de barreau de liaison entre RD7 et RDN7, qui s'explique par la présence de la plaine de l'Argens, et qui conduit à l'isolement du village de Roquebrune dont l'accès aux zones d'activités de Fréjus et Puget n'est pas des plus directs. De la même façon, l'absence d'un barreau Nord-Sud entre les hauteurs de St Raphaël et le littoral complique les échanges interquartiers et allonge les parcours.

Au regard de ces manques, et des conséquences qu'ils emportent sur la circulation générale, le PDU prévoit quatre actions pour « compléter le réseau de voirie structurante » :

- ❖ Réaliser la voie de délestage de la RDN7
- ❖ Requalifier la RDN7
- ❖ Réaliser la voie de contournement de Roquebrune
- ❖ Conduire des études exploratoires complémentaires

Ces actions sont représentées par la carte n° 1 ci-après.



Carte n° 1 : le réseau de voirie structurant complété

1.1.1 Réaliser la voie de délestage de la RDN7

La situation actuelle de la RDN7 ne doit pas être entérinée : embouteillage chronique et systématique en été, perte de temps, perte d'accessibilité et d'attractivité de l'agglomération, accidentogénie (autour de 20% des accidents corporels enregistrés sur le CAVEM sont localisés sur la RDN7), coupure urbaine, absence totale de prise en compte des modes actifs, etc.

Le bon fonctionnement de la RDN7 est vital non seulement à la CAVEM mais à tout l'est Var. De longue date, un délestage est envisagé qui permettrait de répartir le trafic et de soulager la RDN7.

La réalisation de ce délestage doit être engagée sans attendre par le Conseil départemental en charge des routes de cette importance.

A travers son PDU, la CAVEM :

- ✓ affirme la nécessité de cette réalisation au cours des dix prochaines années
- ✓ se prononce pour l'étude de plusieurs tracés et, au minimum, un tracé par le chemin des Vernèdes et un second par l'arrière des zones d'activités (cf. illustration n° 1)
- ✓ s'engage à participer à la maîtrise d'ouvrage de cette infrastructure en ce qui concerne son raccordement à la RD4 d'un côté et la RDN7 de l'autre

L'action en quelques mots...

Le PDU préconise la réalisation d'une voie de délestage de la RDN7 entre Fréjus et Puget, dans le prolongement de la RD100

Dimensionnement – estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est de 20 000 k€

Maîtrise d'ouvrage

Le Conseil départemental et la CAVEM

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU



Illustration n° 6 : les différents tracés envisageables du contournement de la RDN7 à étudier dans une étude ad hoc

1.1.2 Requalifier la RDN7

La réalisation du délestage de la RDN7 (action n° 1.1.1) ne saurait s'envisager sans une profonde et complète requalification de la RDN7 entre Puget et Fréjus.

Ce délestage ne doit pas créer un appel d'air pour les voitures et conduire à une augmentation du trafic routier dans l'agglomération ce qui serait totalement contraire aux objectifs du PDU !

La capacité d'écoulement de la RDN7 doit donc être réduite dans le cadre d'un projet de requalification visant à transformer cette voie rapide (on y roule à 70 km/h) en véritable boulevard urbain.

L'emprise très importante de la RDN7 entre Puget et Fréjus et la possibilité de réduire le nombre de voies de circulation avec la mise en service du délestage permet d'envisager différents projets de requalification dont le point de départ devra impérativement être de laisser plus de place aux modes actifs et aux transports collectifs sur la RDN7 requalifiée.

Les profils en travers fourni par l'illustration n° 7 sont des exemples simples de ce qui pourrait être fait en ce sens sur la RDN7 au niveau des Barestes, où l'emprise de la RDN7 est d'environ 25 m pour 4 voies de circulation et de larges terre-pleins latéraux.

D'autres profils sont évidemment possibles et devront être étudiés et comparés, en partenariat avec la Département gestionnaire de la voie, dans le cadre des études préalables à la requalification de la RDN7 que le PDU programme d'engager en même temps que les études de faisabilité du contournement.

Au-delà de ces études, le PDU programme la réalisation effective d'une première phase de requalification de la RDN7 sur un tronçon qui reste à déterminer. S'il est illusoire d'espérer réaliser dans les 10 prochaines années tout à la fois le délestage de la RDN7 et sa requalification complète, il est impératif que cette dernière soit engagée dans ce délai, pour être poursuivie et achevée au cours du deuxième PDU de l'agglomération.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la requalification complète et profonde de la RDN7 en vue de la transformer en véritable boulevard urbain ménageant une place accrue aux modes actifs, transports collectifs et aménagements paysagers

Dimensionnement– estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est de 10 000 k€, correspondant à une première phase de requalification

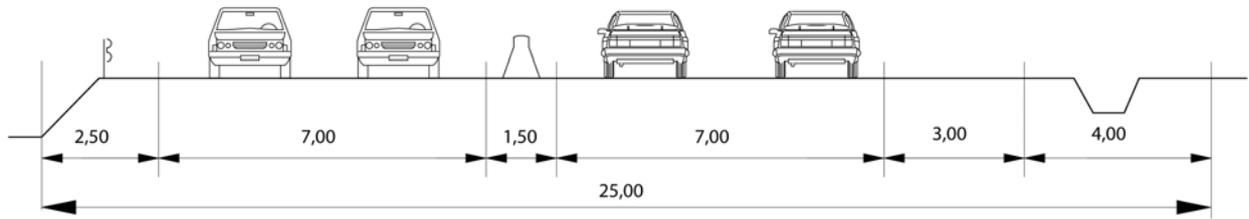
Maîtrise d'ouvrage

Le Conseil départemental et la CAVEM

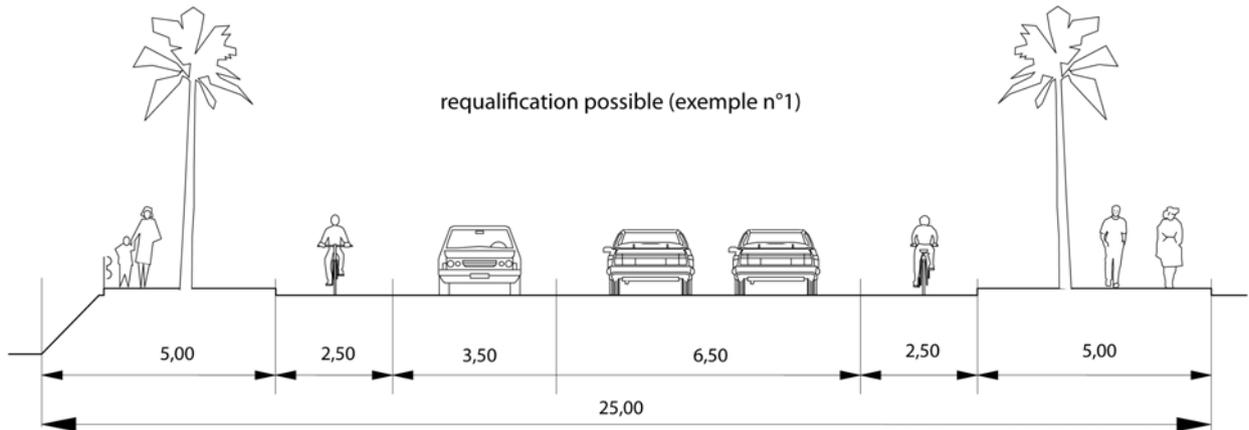
Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la seconde période d'application du PDU, après la mise en service de la voie de délestage de la RDN7

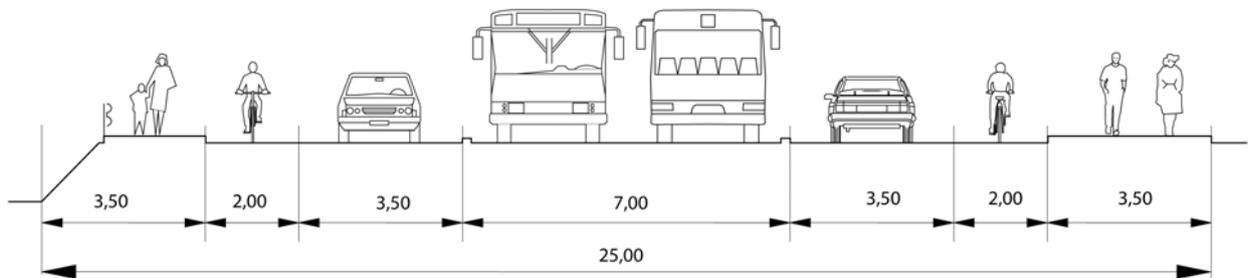
profil actuel de la RDN7 (au niveau des Barestes)



requalification possible (exemple n°1)



requalification possible (exemple n°3)



requalification possible (exemple n°2)

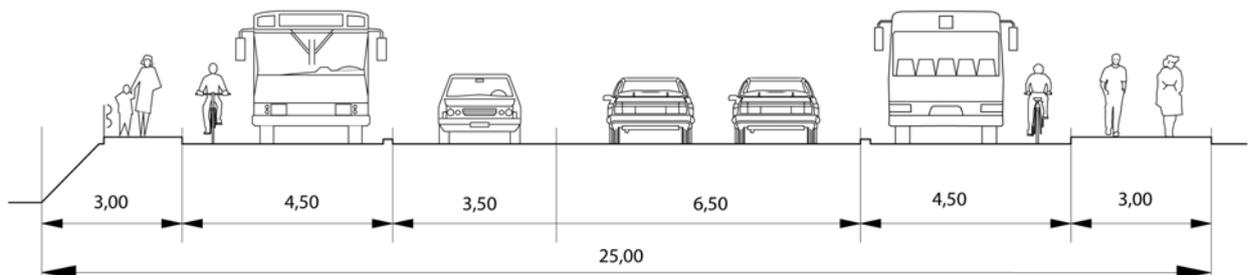


Illustration n° 7 : exemples de requalification de la RDN7 au niveau des Barestes

1.1.3 Réaliser la voie de contournement de Roquebrune

A l'instar du délestage de la RDN7, le contournement du village de Roquebrune traversé par la RD7 est un projet envisagé depuis très longtemps, ayant fait l'objet de nombreuses études mais non encore programmé.

La réalisation de ce contournement doit être engagée sans attendre par le Conseil départemental en charge des routes de cette importance.

A travers son PDU, la CAVEM :

- ✓ affirme la nécessité de cette réalisation au cours des dix prochaines années
- ✓ se prononce en première approche pour le tracé dit « de la plaine » qui contourne le collège, sans ouverture à l'urbanisation des terrains ainsi desservis (cf. illustration n° 8) et qui est compatible avec les risques d'inondation
- ✓ s'engage à traiter en secteur de partage renforcé la RD7 en traversée du village de Roquebrune

Cette opération permettrait de diminuer le trafic en traversée du village qui est fort l'été (14 000 véh/j) et qui génère bruit, pollution et insécurité du fait de trottoirs étroits et de l'absence de possibilité de stationnement.

L'action en quelques mots...

Le PDU préconise la réalisation du contournement de Roquebrune

Dimensionnement – estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est de 20 000 k€

Maîtrise d'ouvrage

Le Conseil départemental

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

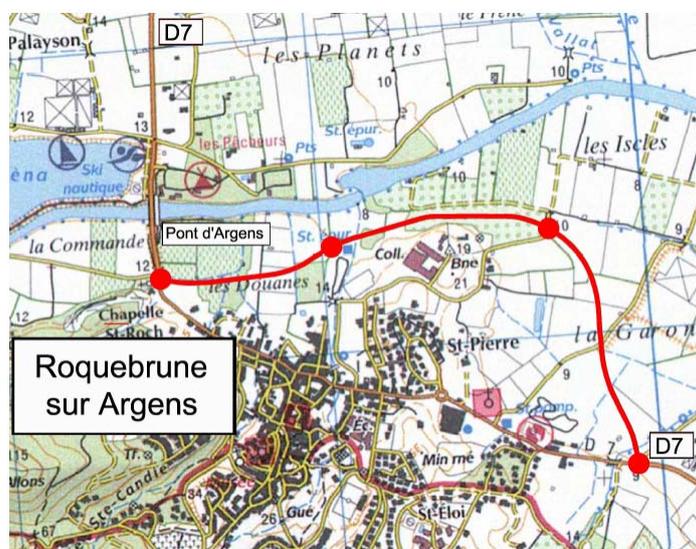


Illustration n° 8 : le tracé préférentiel du contournement de Roquebrune

1.1.4 Conduire des études exploratoires complémentaires

Au cours du travail participatif d'élaboration du PDU plusieurs pistes de développement ou d'aménagement du réseau de voirie ont été identifiées sans être suffisamment abouties et/ou consensuelles pour figurer dans le PDU en tant que projet à concrétiser.

En revanche, le PDU prévoit que ces pistes de travail soient explorées de façon à pouvoir être ajoutées au PDU au moment de son évaluation quinquennale, programmées au deuxième PDU ou bien ajournées.

Deux sujets en particulier ont d'ores et déjà été identifiés et sont concernés par cette mesure :

- Le prolongement de la route de la Tuilerie à Roquebrune pour délester le carrefour de la RDN7 et de la RD7
- La gratuité de l'autoroute A8 entre l'échangeur de Puget du Capitou qui permettrait d'améliorer considérablement l'accès à la ZA du Capitou (appelée à continuer à se développer) depuis les communes de Puget et Roquebrune sans avoir à repiquer sur Fréjus par la RDN7 ; cette mesure, qui demande d'engager une réflexion partenariale avec l'Etat et Escota, est une demande forte des acteurs économiques du territoire

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la réalisation d'études exploratoires sur le prolongement de la route de la Tuilerie à Roquebrune et la gratuité de l'autoroute entre l'échangeur de Puget et celui du Capitou

Dimensionnement– estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est de 100 k€

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

1.2 Conforter l'accroche en TC de l'agglomération aux territoires voisins

On estime à environ 60 000 déplacements par jour les flux d'échanges entre la CAVEM et les agglomérations voisines, c'est-à-dire 30 000 personnes qui entrent et sortent du territoire.

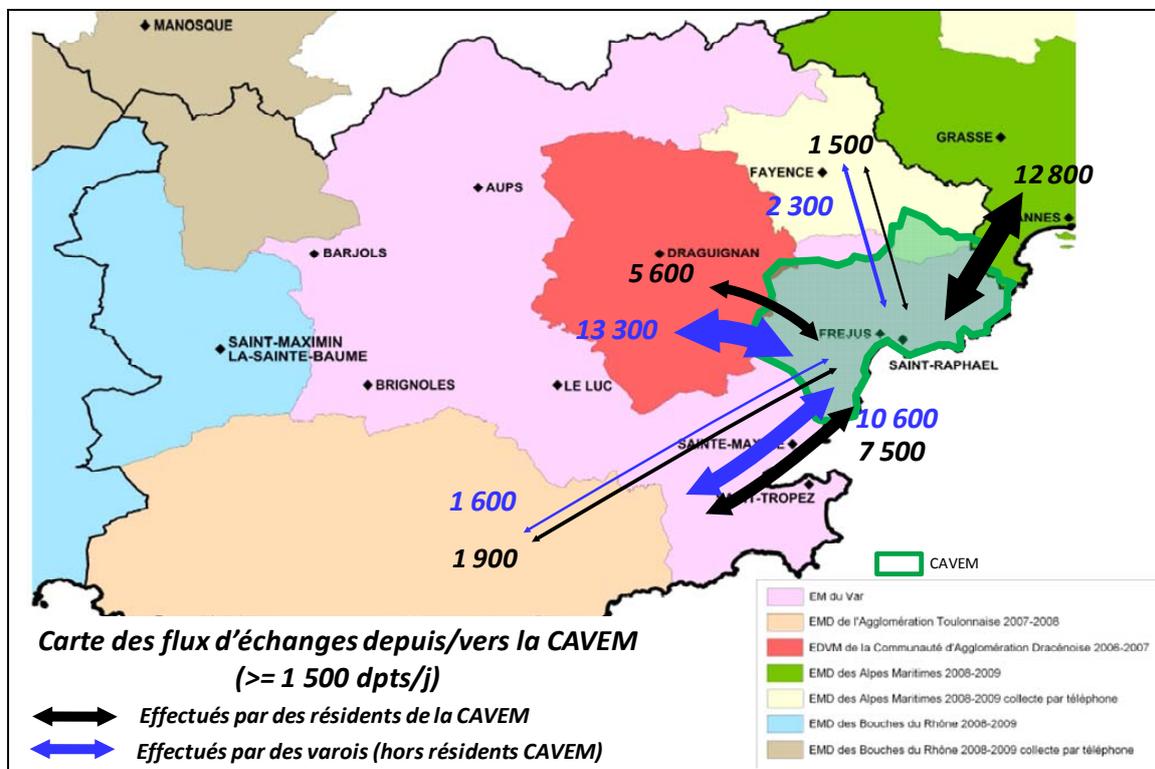


Illustration n° 9 : les déplacements quotidiens depuis/vers la CAVEM

Avec la Dracénie, on compte près de 19 000 déplacements dont 70% sont des déplacements réalisés par des résidents de la CAD. Les principales relations se font avec Draguignan (5 880 déplacements), le Muy (5 784 déplacements), la Motte (4 258 déplacements), les Arcs (1 224 déplacements) et Trans en Provence (983 déplacements).

Avec le reste du périmètre de l'EMV, on compte plus de 18 000 déplacements. Les flux sont légèrement déséquilibrés « en faveur » de la CAVEM puisque 58% des déplacements sont réalisés par des habitants extérieurs. Les principales relations se font avec Sainte Maxime (7 470 déplacements), Bagnols en Forêt (2 248 déplacements), le Luc en Provence (1 261 déplacements), Cogolin (977 déplacements) et Grimaud (865 déplacements).

Avec les Alpes-Maritimes et le Pays de Fayence, on compte 17 000 déplacements. Les relations se font avec Cannes (3 604 déplacements), Mandelieu (2 879 déplacements), Nice (2 299 déplacements), Montauroux (1 842 déplacements), Antibes (1 120 déplacements).

Ces flux contribuent très largement à la circulation routière sur les grands axes et aux nuisances qui l'accompagnent (bruit, pollution, accidentalité) et à l'occupation des places de stationnement.

C'est pourquoi la qualité des réseaux de TC qui relient les différentes agglomérations de l'est varois doit être conservée et même améliorée au bénéfice de chacune d'entre elles.

Dans ce dessein, quatre actions sont programmées au titre de cette orientation :

- ❖ Rouvrir les gares ferroviaires de Puget et Roquebrune
- ❖ Améliorer l'accès aux gares
- ❖ Conforter les lignes Varlib
- ❖ Mettre en place des accords tarifaires

1.2.1 Rouvrir les gares ferroviaires de Puget et Roquebrune

Le territoire a l'avantage d'être traversé par la ligne ferroviaire Marseille-Nice et d'être doté de sept gares :

- St Raphaël-Valescure comme gare principale (TER + TGV et grandes lignes) qui draine un important bassin de chalandise
- six gares d'appoint, dont celle de Fréjus très urbaine, et cinq gares situées sur la côte, à la fréquentation très faible et largement estivale

Avant sa remise à plat mi 2012, le projet du TGV Méditerranée prévoyait sur le territoire :

- ✓ la création d'une gare TGV sur la ligne nouvelle au niveau des Arcs
- ✓ l'augmentation des fréquences des TER
- ✓ la réouverture des gares de Puget et Roquebrune

Depuis, sur la base de l'avis de la Commission 21 mise en place par le Gouvernement, le projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) a été décomposé en trois sous-ensembles de priorité décroissante :

- La priorité 1 du projet porte sur la désaturation des nœuds ferroviaires marseillais et azuréens et s'envisage à l'horizon 2030
- La priorité 2 du projet porte sur la construction de lignes nouvelles entre Aubagne et Toulon d'un côté et entre le Muy et Cannes de l'autre avec la création d'une gare nouvelle au niveau du Muy permettant l'accueil des TER terminus et l'interconnexion TER/ TGV dont le positionnement devra tout particulièrement faciliter les échanges multimodaux, en cohérence avec les pôles urbains alentours et les voies de communication existantes ; sa réalisation est recommandée au-delà de 2030
- Le doublement des sections Toulon-le Muy et Nice-Italie est reporté après 2050

En conséquence, il y a peu de chance de voir évoluer l'offre ferroviaire de façon significative sur le territoire de la CAVEM d'ici à l'achèvement de ce PDU en 2025.

En ce qui concerne les gares de Roquebrune et Puget, leur réouverture pendant la durée d'application du PDU est également très improbable et reste incertaine au-delà, dans la mesure où elle ne figure pas dans le périmètre du programme de la LNPCA pour les priorités 1 et 2 et qu'elle est également absente du projet de contrat de plan Etat-Région 2015-2020. Il s'agit toutefois d'un projet connexe à la ligne nouvelle, rendu possible à l'horizon 2030-2050 (priorités 1+2) et qui est pris en compte par le projet de ligne nouvelle.

Dans ce contexte, le PDU réaffirme la nécessité de continuer à étudier l'opportunité et la faisabilité de créer un ou deux gares ferroviaires nouvelles entre celles des Arcs et de Fréjus pour desservir tout le secteur périurbain de Roquebrune, le Muy, Bagnols en Forêt et St Paul en Forêt. Cette gare, plus facile d'accès que celle de St Raphaël, située en plein centre ville et qui génère d'importants flux routiers participant à l'engorgement de la voirie, faciliterait l'accès au réseau ferroviaire de tout ce bassin de vie pour des déplacements régionaux mais également locaux.

Cette étude ne devra pas se cantonner aux sites des anciennes gares de Roquebrune et Puget mais envisager d'autres implantations qui pourraient s'avérer plus judicieuses.

L'action en quelques mots...

Le PDU préconise la poursuite des études d'opportunité et de faisabilité d'une ou deux gares ferroviaires nouvelles entre celles des Arcs et Fréjus

Dimensionnement– estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est de 200 k€(étude)

Maîtrise d'ouvrage

Le Conseil Régional

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

1.2.2 Améliorer l'accès aux gares

S'il importe de valoriser toutes les gares ferroviaires du territoire, toutes n'ont pas la même importance, le même profil. On peut les distinguer, non seulement selon leur niveau de desserte en TER et en trains Grandes Lignes, mais aussi selon leurs localisations et l'étendue du bassin de chalandise qu'elles drainent.

En première approche, on distingue quatre catégories de gares ferroviaires sur la CAVEM listées dans le tableau suivant où figurent également les conditions d'accès à rechercher selon les différents modes de pré/post-acheminement.

type		gares	Conditions d'accès
Gare d'agglomération		St Raphaël	gare de première importance pour toute la CAVEM nécessitant des conditions d'accès maximales en bus/car, modes actifs et voitures (parkings)
Gare urbaine		Fréjus, Puget, Boulouris	Gare desservant des centralités urbaines denses nécessitant des conditions d'accès maximales en modes actifs et optimales en bus
Gare relais		Agay, Roquebrune	Gare desservant directement peu de monde mais susceptibles d'avoir un bassin de chalandise élargi nécessitant de bonnes conditions d'accès en voiture (parking) et en bus
Gare d'appoint		Le Dramont, Anthéor, le Trayas	Gare desservant directement peu de monde et dont l'attractivité est limitée, auxquelles on doit pouvoir accéder principalement en voiture

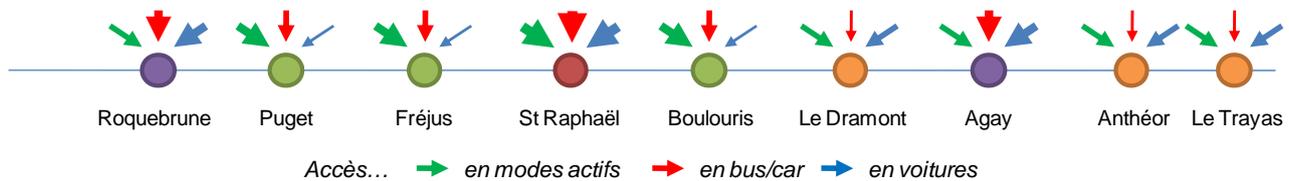


Illustration n° 10 : les différents types de gares ferroviaires de la CAVEM

Sur la base de cette première segmentation, le PDU programme que chacune des gares fasse l'objet d'un diagnostic d'intermodalité précisant de quelles façons la gare est desservie par les réseaux de transport collectif routier, quelle est son insertion dans les trames viaires propres aux modes actifs (vélos, piétons), quelle offre de stationnement est proposée.

Ce diagnostic devra également faire ressortir dans quelle mesure les conditions d'accès aux gares sont suffisantes au regard de leur profil et quelles sont les mesures d'amélioration à engager, notamment :

- pour les gares « relais », au niveau de leur desserte en transport collectif routier et des parkings
- pour les gares « urbaines », au niveau de leurs conditions d'accès en modes actifs et leur desserte en transport collectif

L'action en quelques mots...

Le PDU programme l'amélioration des conditions d'accès aux gares ferroviaires de la CAVEM selon leur profil respectif et notamment la desserte en transport collectif routier et l'offre de stationnement pour les gares « relais » et les conditions d'accès en modes actifs et en transport collectif routier pour les gares « urbaines »

Dimensionnement- estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est de 100 k€ pour les études préalables. Le budget des mesures d'amélioration elles-mêmes est compris dans les actions du PDU relatives au développement des TC et des modes actifs

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM (pour l'étude)

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

1.2.3 Conforter les lignes Varlib

Le territoire est traversé par de nombreuses lignes du réseau Varlib organisé par le Conseil départemental du Var.

Les deux lignes principales, avec une dizaine d'allers-retours par jour proposés, relient le territoire à Draguignan, d'une part (L2601 renforcée par L2602), et, d'autre part, au Golfe de St Tropez (L7601). Les autres lignes affichent un niveau d'offre minimal, entre 2 et 4 allers-retours par jour. Quinze lignes purement scolaires complètent la desserte du territoire par les huit lignes régulières.

La gare routière de St Raphaël, accolée à la gare SNCF avec laquelle elle forme un véritable pôle d'échanges, constitue le terminus de la plupart des lignes régulières. Et, d'ailleurs, 75% des montées dans les cars enregistrées sur la CAVEM sont effectuées à la gare routière de St Raphaël.

Ces lignes peuvent être utilisées pour se déplacer à l'intérieur du territoire (par ex. Roquebrune – Fréjus ou les Issambres – St Raphaël) mais au tarif Varlib (3€le trajet) qui est plus élevé que celui du réseau urbain (1,10 €). Mais elles visent avant tout des trajets de plus longue distance. La part du trafic interne à la CAVEM sur ces lignes n'est que de 5% au total.

Ainsi, les lignes Varlib qui desservent la CAVEM sont primordiales à son accroche aux territoires voisins, notamment la Dracénie, le Golfe de St Tropez et le Pays de Fayence. Elles permettent de limiter l'afflux quotidien de voitures sur le territoire qui est un pôle d'attraction pour les communes alentour.

Leur confortement passe par :

- le maintien de bonnes conditions d'accès en gare routière de Fréjus et St Raphaël
- la mutualisation d'arrêts intermédiaires avec le réseau Agglobus de la CAVEM
- la possibilité de bénéficier des aménagements de voirie qui seront réalisés en faveur des bus (cf. actions n° 1.1.2 et n° 2.1.2)
- des actions de communication et des supports d'information partagés avec Agglobus

L'action en quelques mots...

Le PDU préconise le confortement des lignes Varlib desservant la CAVEM à travers la mutualisation avec le réseau Agglobus de la CAVEM de certains aménagements (gares routières, arrêts, couloirs bus) et supports d'informations

Dimensionnement– estimation financière

On ne prévoit pas de budget spécifique à cette action qui ne représente pas de surcoût

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM et le Conseil Départemental

Programmation

Cette action est continue sur toute la période d'application du PDU

1.2.4 Mettre en place des accords tarifaires

En complément des mesures prises pour améliorer la desserte des gares ferroviaires de la CAVEM (action n° 1.2.2) et conforter les lignes Varlib qui desservent le territoire (action n° 1.2.3), il est impératif de faciliter l'intermodalité entre les différents réseaux de transport collectif par des accords tarifaires.

Ces accords, entre le réseau Agglobus, d'un côté, et Varlib et les TER, de l'autre, comprendront deux volets.

Premièrement, il s'agit de créer des abonnements combinés permettant d'utiliser les deux réseaux en correspondance avec le même titre. Par exemple, un abonné TER sur la relation les Arcs-Saint Raphaël, avec un abonnement combiné pourrait, en plus, utiliser le réseau Agglobus. Ce type d'abonnement combiné existe déjà entre les TER et de nombreuses agglomérations, dont Toulon Provence Méditerranée et la Dracénie dans le Var. En revanche, cela n'existe pas encore avec Varlib et la CAVEM pourrait être précurseur en ce domaine.

En second lieu, il serait opportun de permettre aux abonnés du réseau Agglobus d'utiliser librement les lignes Varlib et les TER pour des déplacements à l'intérieur de la CAVEM. Il n'est pas utile de prévoir ces possibilités pour toutes les lignes interurbaines mais cela serait particulièrement utile sur :

- la ligne Varlib 2602 (Draguignan – St Raphaël par l'autoroute), pour renforcer l'offre urbaine entre la ZA du Capitou et le cœur d'agglomération
- la ligne 2601 (Draguignan – St Raphaël par Roquebrune), pour renforcer l'offre urbaine sur la RDN7
- la ligne 7601 (St Tropez-St Raphaël), pour renforcer l'offre entre les Issambres et le cœur d'agglomération
- les TER, pour renforcer l'offre urbaine le long du littoral Raphaëlois

Ces accords tarifaires présentent de multiples avantages :

- ✓ ils renforcent l'attractivité des transports collectifs en multipliant les passerelles entre les différents réseaux et en maintenant les tarifs à des prix raisonnables (l'addition de deux abonnements, l'un interurbain et le second urbain, étant souvent rédhibitoire)
- ✓ ils en accroissent de ce fait la fréquentation
- ✓ ils permettent de maximiser l'utilisation des moyens mis en place par les autorités de transport non urbain, qui disposent généralement, de réserve de capacité (en dehors de la pointe estivale)
- ✓ ils évitent des doublons avec la superposition de lignes interurbaines et urbaines sur les mêmes trajets aux mêmes horaires et sont ainsi, globalement, économes

L'action en quelques mots...

Le PDU préconise la mise en place d'accords tarifaires entre, d'un côté, le réseau urbain Agglobus et, de l'autre, les lignes interurbaines Varlib et TER pour développer des titres combinés et permettre aux abonnés Agglobus d'utiliser les cars et les trains à l'intérieur de l'agglomération

Dimensionnement– estimation financière

On ne prévoit pas de budget spécifique à cette action dont le coût de mise en place devrait être compensé par les recettes supplémentaires générées

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM, le Conseil départemental et le Conseil régional

Programmation

Cette action est programmée au cours de la première période d'application du PDU

1.3 Planifier la logistique urbaine

Le territoire Var-Estérel-Méditerranée bénéficie de la présence de la ZA du Capitou, qui est la principale zone logistique de l'Est Var (devant celles des Bréguières aux Arcs et la zone d'activités intercommunale de St Maximin, Pourcieux, Ollières), et se caractérise aussi par d'importants pôles économiques périphériques, souvent à vocation commerciale, notamment le long de la RDN7, qui génèrent d'importants flux, tant de personnes que de marchandises

Ces zones commerciales et artisanales, situées en périphérie nécessitent de pouvoir être desservies par des poids lourds dans de bonnes conditions de fonctionnement et de sécurité, mais sans pour autant en être envahies. Or, il apparaît que la voirie de certaines d'entre elles, en particulier le long de la RDN7, sert pour le stationnement des poids lourds entre plusieurs courses ce qui génère de nombreuses nuisances : détérioration des infrastructures, pollution, congestion de trafic, réduction de l'offre de stationnement pour les véhicules légers... Il existe des arrêtés municipaux réglementant le stationnement de poids lourds mais ils ne sont pas toujours bien respectés. Cet usage détourné de l'espace public témoigne d'une mauvaise maîtrise de la chaîne logistique sur le territoire et de l'insuffisance de plateformes logistiques

Différentes communes de la CAVEM œuvrent déjà à améliorer cette situation. Ainsi, la ville de Saint Raphaël a conduit une importante réflexion sur la mise en place d'un Centre de Distribution Urbain (CDU) dans la zone d'activités Epsilon pour concentrer et rationaliser les livraisons en centre ville, et elle a soutenu le projet de conciergerie mis en place par l'association des commerçants ARCOR et l'office du tourisme. La ville de Fréjus, de son côté, a soutenu l'initiative d'un transporteur local de créer dans la zone du Capitou un CDU pour assurer la desserte de l'agglomération avec des véhicules « propres ».

A la suite de ces premières interventions, et pour contribuer à améliorer l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, à travers la planification de la logistique urbaine sur la CAVEM, le PDU comprend deux actions complémentaires :

- ❖ Réglementer les emplacements de livraison dans les PLU
- ❖ Préserver et réserver le foncier nécessaire

Avec ces actions, la CAVEM s'inscrit dans le droit fil de la stratégie nationale France Logistique 2025 dont une déclinaison régionale serait souhaitable pour harmoniser les interventions de l'ensemble des collectivités de Provence Alpes Côte d'Azur.

1.3.1 Réglementer les emplacements de livraison dans les PLU

A travers l'article 12 de leur règlement concernant les obligations liées au stationnement, les PLU peuvent prescrire la réalisation de places de livraison sur emprises privées pour les projets de construction de surfaces commerciales. C'est le cas à Paris et à Nice, par exemple.

Cela permet d'éviter l'occupation de places publiques sur voirie et favorise le bon fonctionnement des commerces.

Le PDU préconise que les PLU des communes adaptent leur réglementation pour obliger les constructions à destination commerciale, artisanale, industrielle et d'entrepôt de plus de 300 m² à réaliser dans leur emprise une zone de livraison correspondant, au moins, à deux aires de stationnement pour véhicule léger par tranche de 300 m² de surface de plancher.

Les PLU des communes devront être rendus compatibles avec cette mesure dans un délai de cinq ans après l'adoption du PDU.

L'action en quelques mots...

Le PDU préconise que les PLU des communes adaptent leur réglementation pour obliger les constructions à destination commerciale, artisanale, industrielle et d'entrepôt à réaliser dans leur emprise une zone de livraison

Dimensionnement– estimation financière

On ne prévoit aucun budget pour cette action qui est uniquement règlementaire

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

Cette action est programmée au cours de la première période d'application du PDU

1.3.2 Préserver et réserver le foncier nécessaire

Les mesures prévues dans l'orientation n° 3.3 concernant le transport de marchandises en ville, et, en particulier, la mise en place d'une réglementation des livraisons homogène et favorisant l'utilisation de petits véhicules propres (cf. action 3.3.2) contribueront à l'émergence de petites plates-formes logistiques sur le territoire, communément désignées par **Espaces Logistiques Urbains (ELU)**.

Ces structures, orientées sur l'approvisionnement de l'agglomération, serviront d'équipements relais permettant la concentration du fret provenant de l'extérieur puis sa diffusion au sein de l'agglomération à l'aide de véhicules adaptés à la nouvelle réglementation.

Elles pourront répondre aux besoins de pénétration de l'agglomération pour desservir de façon "fine" (fréquences élevées et faibles volumes) les habitants, les commerces indépendants, les artisans, les administrations et services qui s'y trouvent. La nécessité de fluidifier le "dernier kilomètre" impose des équipements relais dont la position est déterminante dans l'expression de leur efficacité économique et environnementale.

Les spécialistes de la logistique identifient cinq groupes d'ELU :

- Les zones de logistiques urbaines (ZLU) : situées à l'entrée des zones denses des agglomérations, elles regroupent les prestataires, qui sont souvent dispersés, en un ou plusieurs lieux au plus près de leurs clients ce qui limite les temps de livraison et les kilomètres parcourus, facilite les synergies entre opérateurs et l'adaptation des véhicules à la voirie urbaine
- Les centres de distribution urbains (CDU) : situés en entrée des zones les plus contraintes, ils collectent l'ensemble du fret à destination de celles-ci dont ils assurent la distribution avec des moyens adaptés et rationalisés et par le biais d'un seul opérateur
- Les points d'accueil des véhicules (PAV) : situés à l'intérieur des quartiers émetteurs ou récepteurs de fret, ils prennent la forme de petits parkings gardiennés et spécialement réservés aux véhicules de livraison qui ne stationnent plus devant chaque établissement ; la livraison se fait à pied avec des chariots adaptés, dans un rayon de 100 m autour de du PAV
- Les points d'accueil des marchandises (PAM) : il s'agit d'une interface où les transporteurs déposent leurs marchandises et où les clients les récupèrent au moment où cela leur convient
- Les boîtes logistiques urbaines (BLU) : il s'agit de PAM « automatiques » sans présence humaine pour gérer la dépose et la reprise des marchandises.

La CAVEM a l'avantage de bénéficier d'importantes zones d'activités tout à la fois connectées à l'autoroute A8 et situées aux portes du cœur de l'agglomération : la zone du Capitou, à Fréjus et celle du Jas Neuf à Puget. Ces secteurs sont les mieux positionnés pour accueillir des petites plates-formes logistiques **de type ZLU**. Des entreprises de transport y sont déjà d'ailleurs positionnées.

Il n'est pas du ressort des collectivités de se substituer aux acteurs logistiques pour la mise en place effective d'équipements relais dans ces secteurs. Mais elles peuvent les y inciter à travers les règles d'occupation de l'espace qu'elles instituent.

C'est pourquoi le PDU préconise que les PLU des communes de Fréjus et Puget prennent les dispositions nécessaires au maintien des activités de logistiques existantes et à l'implantation de nouvelles activités de ce type dans les zones d'activités situées à proximité des échangeurs autoroutiers (par exemple, règlement de zone autorisant les activités logistiques).

Les PLU des communes devront être rendus compatibles avec cette mesure dans un délai de cinq ans après l'adoption du PDU.

L'action en quelques mots...

Le PDU préconise que les PLU des communes de Fréjus et Puget prennent les dispositions nécessaires au maintien des activités de logistiques existantes et à l'implantation de nouvelles activités de ce type dans les zones d'activités situées à proximité des échangeurs autoroutiers.

Dimensionnement– estimation financière

On ne prévoit aucun budget pour cette action qui est uniquement réglementaire

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

Cette action est programmée au cours de la première période d'application du PDU

2. AXE STRATEGIQUE 2 : UN TERRITOIRE INNOVANT DISPOSANT D'UN LARGE BOUQUET DE MOBILITE

Le territoire Var Estérel Méditerranée accueille des usagers de nature diverse : population permanente, résidents « temporaires », visiteurs touristiques. Ces derniers sont souvent originaires de métropoles urbaines ou de pays de l'Europe du Nord et se réfèrent à leurs caractéristiques mobilitaires (présence de puissants réseaux de transport urbain, pratique courante du vélo, espaces piétonniers développés...).

Ces différentes catégories d'usagers ont des attentes très similaires, même s'il peut exister des nuances entre elles, dues à leurs expériences concrètes ou à leurs références culturelles. Ils s'avèrent désireux d'une grande qualité de vie, souhaitent que leur mobilité soit apaisée et sont soucieux d'une moindre dépendance à la voiture personnelle. Ils expriment de plus en plus des préoccupations écologistes et sont souvent attirés par la modernité et l'innovation.

Dès lors, pour conforter l'attractivité du territoire, pour soutenir son dynamisme, pour se situer dans la modernité, il apparaît essentiel d'offrir aux différentes catégories d'usagers un ensemble diversifié, attractif et novateur d'alternatives effectives à la voiture personnelle sous la forme d'un large « bouquet de mobilité »

En ce sens, cet axe stratégique se décline en trois orientations :

- Améliorer l'attractivité des transports collectifs
- Favoriser l'usage du vélo
- Utiliser les voitures « autrement »

2.1 Améliorer l'attractivité des transports collectifs

Au regard des objectifs d'évolution des parts modales adoptées, le PDU se doit d'être ambitieux vis-à-vis des transports collectifs, en général, et du réseau Agglobus, en particulier, dont la CAVEM a l'entière responsabilité.

De fait, au regard de l'offre actuellement proposée, il y a manifestement une réelle marge de progression. En effet, le diagnostic du réseau Agglobus fait ressortir les points clés suivants :

- Agglobus souffre de défauts qui sont autant de pistes d'amélioration : sa structure et son fonctionnement sont complexes et de ce fait peu lisibles, sa couverture territoriale est très inégale avec une carence d'offre sur les centralités secondaires, les sites d'hébergement touristique et les zones d'activités, les temps de parcours sont longs
- Comparé aux autres réseaux desservant des agglomérations de même taille, Agglobus apparaît très largement sous-dimensionné avec un déficit d'offre d'environ 50%
- La fréquentation est également très faible mais en augmentation au cours des dernières années ; elle est bien en deçà de ce que l'on constate sur les réseaux comparables
- Hors période estivale, la clientèle du réseau est assez diversifiée avec toutefois une forte proportion de scolaires (entre 50% et 65%) mais les actifs et les retraités sont également présents ce qui témoigne de l'utilité sociale des TC d'autant plus qu'une large majorité d'usagers sont captifs des TC, faute de disposer d'une voiture
- En période estivale, l'offre évolue peu malgré un afflux très important d'estivants qui se répercute sur le réseau dont la fréquentation augmente ; une meilleure adaptation du réseau aux besoins de déplacements estivaux est également une piste d'amélioration stratégique pour Agglobus
- Malgré une gamme tarifaire dans la moyenne, à l'exception de la quasi-gratuité accordée aux seniors, les recettes collectées sur le réseau sont très faibles et ne couvrent que 10% des dépenses d'exploitation

Cependant, les marges de manœuvre financières pour développer le réseau sont faibles :

- Le rendement du Versement Transport, qui est un impôt prélevé auprès des entreprises de 10 salariés et plus pour financer les TC, est particulièrement bas en raison de l'importance des établissements de moins de 10 salariés dans le tissu économique de la CAVEM (96%)
- Les contraintes budgétaires qui pèsent sur la CAVEM sont importantes et se sont durcies avec la baisse des dotations de l'Etat engagée en 2014 et 2015 et qui devrait encore se poursuivre

Il s'agit ainsi d'être ambitieux, mais raisonnable, de façon à proposer une évolution du réseau Agglobus qui soit attractive, mais financièrement réaliste.

Dans cadre, cette orientation comprend huit actions :

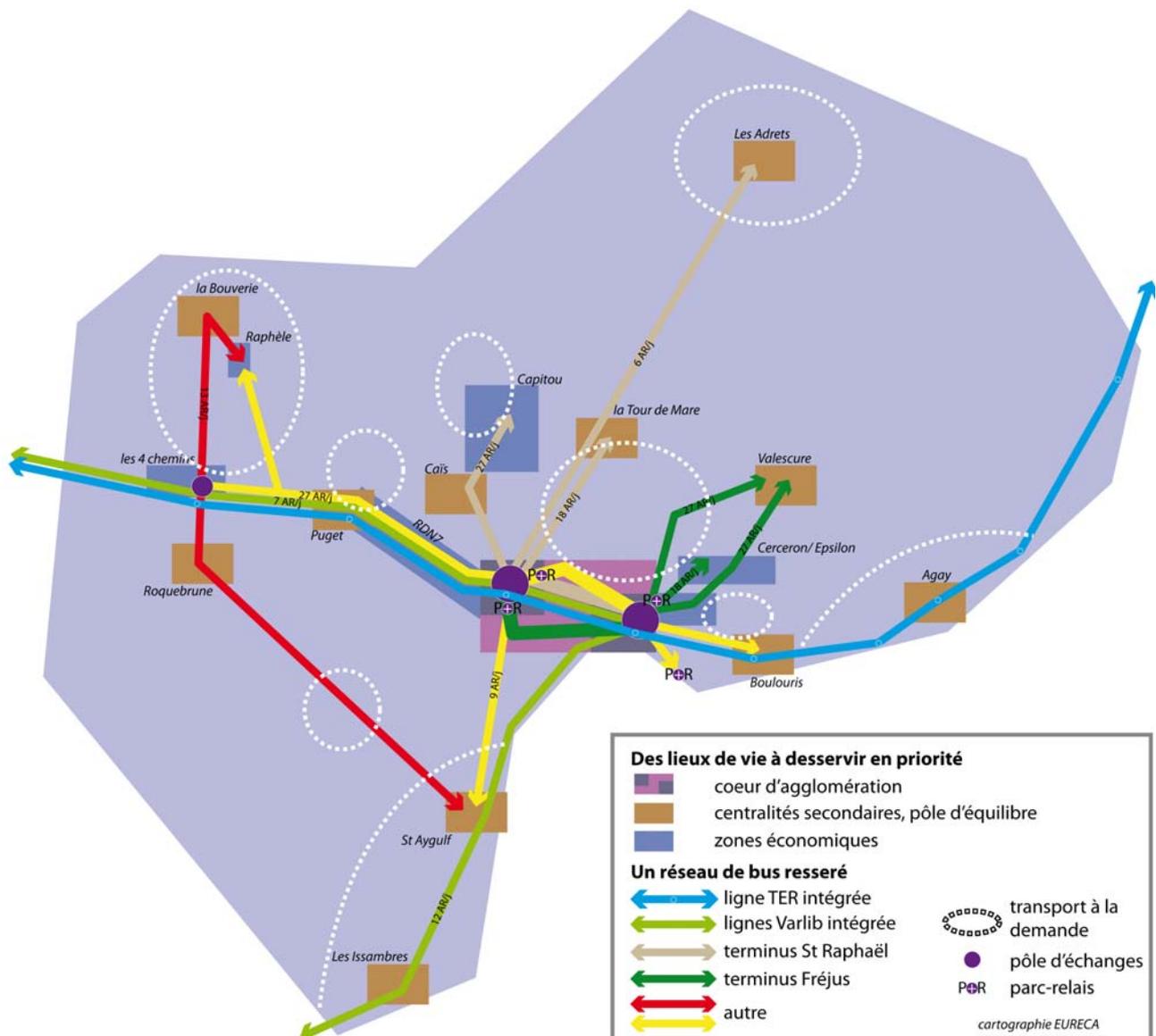
- ❖ Augmenter et redéployer l'offre du réseau Agglobus
- ❖ Réaliser des aménagements de voirie en faveur des transports collectifs
- ❖ Améliorer le rabattement en voiture sur les lignes de bus
- ❖ Assurer l'accessibilité d'Agglobus aux PMR
- ❖ Renouveler le parc d'autobus avec des véhicules plus modernes
- ❖ Développer les outils de l'information et de la communication
- ❖ Proposer une tarification attractive
- ❖ Prendre en compte les transports collectifs dans les projets d'urbanisation

2.1.1 Augmenter et redéployer l'offre du réseau Agglobus

Le PDU programme le redéploiement du réseau Agglobus selon les principes suivants :

- ↪ augmentation de l'offre des lignes régulières Agglobus dans le cœur d'agglomération et au niveau des zones d'activités, c'est-à-dire les secteurs où les flux sont les plus importants et les lignes de bus les plus pertinentes pour répondre à la demande de déplacements
- ↪ limitation du nombre de lignes et des itinéraires afin de concentrer les moyens là où ils sont les plus utiles et éviter le saupoudrage de l'offre
- ↪ mise en place de troncs communs, où plusieurs lignes se superposent, pour proposer une offre renforcée sur certains axes qui bénéficieront d'aménagements de voirie et des carrefours (cf. action 2.1.2)
- ↪ aménagement de parcs-relais aux entrées de ville et de poches de stationnement le long des lignes (cf. action 2.1.3)
- ↪ desserte des quartiers les moins denses de l'agglomération en transport à la demande en rabattement sur les lignes régulières en réponse à l'extrême difficulté à desservir en lignes régulières les secteurs résidentiels hérités du passé

La carte n° 2 fournit le schéma d'intention de développement et redéploiement du réseau Agglobus qui procède de ces principes et qui doit guider la restructuration précise du réseau.



Carte n° 2 : schéma d'intention de développement et redéploiement du réseau Agglobus

Les niveaux d'offre indiqués sur la carte (nombre d'allers-retours quotidiens) sont déterminés en proportion des besoins des axes desservis et pour limiter la hausse des kilomètres commerciaux produits à environ +25% seulement. Mais la concentration des moyens préconisée permet de proposer des lignes à 27 allers-retours journaliers (sur la RDN7, entre Capitou et Fréjus, entre Valescure et St Raphaël) quand la ligne la plus forte du réseau actuel affiche 12 allers-retours. Le saut quantitatif sur ces axes majeurs est donc très important et devrait provoquer un choc d'attractivité.

Ces niveaux d'offres sont donnés à titre illustratif et devront être précisés au moment de la restructuration du réseau Agglobus qui sera conduite à l'occasion du renouvellement de la convention d'exploitation mi- 2016.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme le redéploiement et l'augmentation de l'offre du réseau Agglobus pour en améliorer l'efficacité à travers la desserte des quartiers les plus excentrés en transport à la demande, la réduction des itinéraires, la concentration des moyens sur un nombre limité de lignes, la hausse de la fréquence et la mise en place de troncs communs

Dimensionnement– estimation financière

Cette action représente une hausse du budget de fonctionnement de la CAVEM estimée à 1,3 M€par an qui pourrait être couverte par une hausse du taux du Versement Transport, entre autres options

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

2.1.2 Réaliser des aménagements de voirie en faveur des TC

L'attractivité des TC est directement corrélée à leur rapidité, d'une part, et leur régularité d'autre part. Leurs usagers veulent pouvoir se déplacer rapidement et surtout être sûrs de leurs horaires. Dans une agglomération, comme celle de la CAVEM, où la circulation routière devient de moins en moins fluide et de plus en plus incertaine, un réseau de bus qui pourrait présenter des temps de parcours fiables et constants en heures de pointe aurait un avantage indéniable, susceptible de capter une nouvelle clientèle.

Ce n'est pas le cas aujourd'hui du réseau Agglobus dont les bus subissent, comme les automobilistes, la dégradation des conditions de circulation.

C'est pourquoi le PDU programme la réalisation d'aménagements de voirie en faveur des transports collectifs en priorité sur les troncs communs mis en place à l'occasion de la restructuration du réseau. De ce fait, ces aménagements serviront à plusieurs lignes pour un nombre de voyageurs accru.

Devraient ainsi être concernés, l'avenue de Lattre de Tassigny (Fréjus), en relation avec l'aménagement du quartier des Sables, et la RD559 entre la rue du Maréchal Leclerc et la RD98B (Fréjus). La RDN7, à l'occasion de sa requalification (cf. action 1.1.2) pourrait également bénéficier de ce type d'aménagement.

Ces derniers ne porteront pas forcément sur la totalité des itinéraires traités mais se concentreront sur les points durs, où ils seront les plus utiles et efficaces.

C'est ainsi qu'ils concerneront principalement les carrefours et comprendront :

- ✓ La réalisation de couloirs d'approche réservés aux bus et autocars sur une longueur proportionnée aux remontées de queue
- ✓ La mise en place d'un dispositif de priorité permettant de détecter le véhicule de transport en commun en amont du carrefour (par boucle, onde radio ou GPS) puis, dans le cas d'un carrefour à feux, de modifier le cycle du feu de façon à ce que ce véhicule bénéficie d'un feu vert à son arrivée sur le carrefour ; pour les carrefours giratoires, ce dispositif nécessite l'implantation préalable d'un feu tricolore de contrôle de flots

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la réalisation d'aménagements de voirie en faveur des transports collectifs, en priorité sur les troncs communs mis en place à l'occasion de la restructuration du réseau Agglobus, et concernant principalement les carrefours (couloirs d'approche et priorité)

Dimensionnement– estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est de 6 M€ d'euros correspondant au traitement des carrefours sur un itinéraire cumulé de 6 km

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM

Programmation

La programmation de cette action est pluriannuelle et s'étend sur toute la durée du PDU

2.1.3 Améliorer le rabattement en voiture sur les lignes de bus

Le réseau Agglobus tel qu'il s'envisage à moyen terme se prête difficilement à la réalisation de véritables parcs relais.

Ces derniers, en effet, sont généralement articulés avec des axes lourds de transport en commun : métro, tramway, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Pour qu'un automobiliste accepte de laisser son véhicule dans un parc-relais, il faut qu'il soit assuré d'avoir un bus dans les plus brefs délais pour se rendre à sa destination finale. Pour atténuer au maximum les inconvénients de la « rupture de charge » qu'implique un tel équipement, il faut que l'intervalle de passage se situe autour de 5 min et en aucun cas soit supérieur à 10 min.

Dans le cas d'Agglobus, à défaut de lignes présentant ce niveau de service, cela peut s'obtenir par la superposition de plusieurs lignes de bus sur leur parcours terminal vers les gares routières de Fréjus et St Raphaël.

Ainsi, le PDU programme la mise en place de parcs-relais aux entrées de ville de Fréjus et St Raphaël à la convergence des lignes de bus ayant leur terminus dans les gares routières respectives, c'est-à-dire :

- Au niveau de l'entrée Ouest de Fréjus, par exemple sur le parking des Arènes (200 places)
- A l'entrée Nord de Fréjus, sur un site à déterminer
- Au niveau de l'entrée Nord de St Raphaël, par exemple sur le parking du Palais des Sports (100 places)

Situés sur les troncs communs, ces sites devront être desservis par plusieurs lignes de bus dont la superposition devra permettre d'offrir un intervalle de passage inférieur à 10 mn en heures de pointe. Ils pourront être utilisés par des automobilistes désireux de se rendre dans le centre de chacune des deux villes dans la mesure où les troncs-communs relient les deux centres.

L'été, un quatrième parc-relais sera proposé au niveau de Santa-Lucia (cf. action 4.2.1).

Cette mesure nécessite peu d'aménagements physiques car les parkings existent déjà. Il convient toutefois de prévoir quelques travaux sur le parking des Arènes qui est dégradé et la mise en place d'une signalétique spécifique aux P+R sur l'ensemble des sites. Des arrêts de bus devront aussi être aménagés à proximité immédiate de chacun d'eux ainsi que les cheminements piétonniers entre arrêts et parkings.

En plus des ces parcs-relais d'entrée de ville, le PDU programme la réalisation de petites poches de stationnement (maximum 10 places) à proximité des arrêts périurbains des lignes du réseau Agglobus. Ces poches (une ou deux par lignes de bus), permettent aux habitants des quartiers excentrés d'éviter d'aller jusqu'aux parcs-relais d'entrée de ville pour se garer et prendre un bus. Elles minimisent les kilomètres parcourus en voiture et évitent d'entrer dans le cœur d'agglomération où la circulation routière est difficile. De telles poches doivent être réalisées au minimum dans les quartiers de la Bouverie, Quatre Chemins/ Les Garillans, Caïs, la Tour de Mare, St Aygulf, Valescure et Boulouris.

Ces poches de stationnement pourront être mutualisées avec les aires de covoiturage prévues à l'action n° 2.3.1.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la mise en place de parc-relais en entrée de ville de Fréjus (Arènes et entrée Nord) et de St Raphaël (Palais des Sports et Santa Lucia) et l'aménagement de petites poches de stationnement en milieu diffus à proximité d'arrêts de bus

Dimensionnement– estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est de 500 k€

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

2.1.4 Assurer l'accessibilité d'Agglobus aux PMR

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) au système de transports en général et au réseau de transport urbain en particulier fait l'objet d'une législation et d'une réglementation particulière, avec centralement la loi de 2005 portant sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Celle-ci s'attache particulièrement à la mise en accessibilité des transports et de l'espace public, avec la prise en compte de l'ensemble de la chaîne des déplacements (cadre bâti, voirie, espaces publics, systèmes de transports et leur intermodalité).

Elle impose à toutes les autorités organisatrices des transports (AOT) - comme la CAVEM avec son réseau Agglobus- d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs (SDAT) à mettre en œuvre en 2015.

Une ordonnance et des décrets de 2014 offrent la possibilité de dépasser le délai initialement prévu sous réserve de l'obligation de soumettre au Préfet du Département un agenda d'accessibilité programmée (AD'AP) avant la fin septembre 2015. Cet agenda doit définir une programmation de travaux d'aménagement et de ses engagements financiers pour les 3 ans suivant son approbation.

C'est dans ce contexte que la CAVEM en tant que chef de file a élaboré avec ses différents partenaires le Sd'Ap³ de son territoire de septembre 2014 à mai 2015, document soumis à délibération communautaire en juin 2015. L'élaboration de ce document de stratégie et de programmation s'est effectuée dans une démarche concertée approfondie, articulée autour d'un comité technique et d'un comité de pilotage associant la Communauté d'agglomération, ses 5 communes membres, leurs partenaires institutionnels (Etat, Conseil départemental...), des acteurs de la société civile, des associations citoyennes avec plus particulièrement celles du monde du handicap, avec le concours d'un bureau d'études spécialisé.

Le Sd'AP de la CAVEM est annexé au présent rapport du PDU. Ses éléments majeurs sont ici restitués.

Un diagnostic approfondi sur l'accessibilité du réseau de transports collectifs, ses points d'arrêts et ses véhicules a été mené. Ainsi les 651 arrêts des lignes urbaines du réseau ont été évalués selon quatre natures de handicap et classés selon ces types en arrêts « accessibles », « praticables » et « inaccessibles ».

Les résultats obtenus montrent clairement le chemin à parcourir, avec selon la nature du handicap :

- 1 à 3 arrêts accessibles
- 76 à 517 (soit 12% à 80% du total) arrêts praticables
- 132 à 573 (soit 20% à 88% du total) arrêts inaccessibles

³ Contraction de SDAT et de AD'AP

Une analyse multicritères a ensuite permis de lister et de hiérarchiser les arrêts prioritaires à traiter dans la programmation triennale. Ils sont au nombre de 322 avec la répartition communale suivante : Fréjus 192 ; Saint-Raphaël 97 ; Roquebrune sur Argens 16 ; Puget sur Argens 15 ; Les Adrets de l'Estérel 2.

Sur ces arrêts, 22 ont comme chef de file le Conseil départemental. Le traitement de ces arrêts est précisément et individuellement défini dans la programmation triennale, avec 102 arrêts (les plus stratégiques) la 1^{ère} année, 95 la seconde et 125 la troisième. De même l'enveloppe financière est précisée pour chacun des arrêts avec un coût estimatif total d'environ 5,4 M€HT.

Le diagnostic a également identifié précisément les arrêts avec une « impossibilité technique avérée » d'un aménagement pour les utilisateurs de fauteuil roulant. Ils sont au nombre de 46 et font l'objet d'une demande de dérogation avec la mise en œuvre de moyens de substitution : mise en place d'une plateforme de réservation préalable, mise à disposition de taxis conventionnés, mise en place d'un service de Transports à la demande (TAD) tel que précisé par ailleurs dans le Plan de déplacements urbains et inscrit dans le renouvellement du contrat de l'exploitant du réseau Agglobus.

Le diagnostic d'accessibilité effectué sur le matériel roulant se traduit par des exigences qui seront intégrées lors du renouvellement du contrat d'exploitation du réseau Agglobus.

Enfin le Sd'Ap intègre la charte d'accessibilité de la CAVEM, précise les modalités de formation du personnel du réseau (sur les aspects cadre réglementaire et législatif, accessibilité des véhicules, mise en œuvre sur véhicule), ainsi que les modalités de mise en œuvre et de suivi de l'exécution du Sd'Ap (pilotage par la Commission intercommunale d'accessibilité, mobilisation d'outils tel le signalement avec procédure de dépôt de plainte).

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la mise en accessibilité du réseau Agglobus avec le traitement de 322 arrêts, le renouvellement du parc de bus avec des véhicules accessibles et la mise en place de services de substitution

Dimensionnement – estimation financière

Un budget d'investissement de 5,4 M€HT est associé à cette action

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM, les communes, le Département

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

2.1.5 Renouveler le parc d'autobus avec des véhicules plus modernes

Les autobus qui circulent sur Agglobus sont anciens et n'offrent pas une image très valorisante du réseau.

L'expiration de la convention actuelle de Délégation de Service Publique en avril 2016 constitue l'opportunité d'y remédier en imposant au futur exploitant l'utilisation de véhicules plus récents, plus confortables et moins polluants, en plus d'être accessibles aux personnes à mobilité réduite ce qui est obligatoire.

De plus, l'opportunité et la faisabilité d'utiliser des véhicules électriques, hybrides ou fonctionnant au gaz devront au minimum être étudiées dans le cadre de la prochaine procédure de dévolution de l'exploitation du réseau de bus.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme l'étude de l'opportunité et de la faisabilité d'utiliser des véhicules électriques, hybrides ou fonctionnant au gaz sur le réseau Agglobus restructuré et, au minimum, l'affectation de véhicules plus récents, plus confortables, moins polluants qu'actuellement et accessibles aux PMR

Dimensionnement – estimation financière

Aucun budget n'est affecté à cette action qui sera financée dans le cadre de la prochaine convention d'exploitation d'Agglobus

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

2.1.6 Développer les outils de l'information et de la communication

Les efforts engagés ces dernières années pour améliorer les dispositifs d'information relatifs au réseau Agglobus (création d'un site Internet en particulier), doivent être poursuivis et accentués à l'occasion du renouvellement de la convention d'exploitation du réseau Agglobus en avril 2016.

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication doivent être résolument mobilisées en ce sens.

Entre autres, il convient de développer des outils d'information multi-vecteurs :

- ↳ annonces sonores et visuelles du prochain arrêt dans les bus
- ↳ panneaux d'information dynamique en gares routières de Fréjus et St Raphaël pour indiquer l'heure du prochain passage/ départ de chaque bus
- ↳ à tous les autres arrêts : flashcodes renvoyant la même information pour chaque ligne de bus concernée
- ↳ sur le web et applications mobiles : informations en temps réel données pour chacune des lignes

De la même façon, l'outil de calcul d'itinéraire proposé sur le site www.agglobus-cavem.com doit être amélioré (ajout d'un module cartographique) et décliné en applications mobiles.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme le développement de nouveaux outils d'information et de communication aux services des usagers du réseau Agglobus basés sur les nouvelles technologies

Dimensionnement – estimation financière

Aucun budget n'est affecté à cette action qui sera financée dans le cadre de la prochaine convention d'exploitation d'Agglobus

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

2.1.7 Proposer une tarification attractive

La gamme des titres Agglobus est complète pour les usagers réguliers et occasionnels mais ne propose pas de titre « touristique » (par ex. titre journée ou à la semaine) alors que ce segment de clientèle est stratégique pour le réseau.

En outre, les réductions sont actuellement accordées sur des critères catégoriels : moins de 26 ans, scolaires, plus de 74 ans. Elles sont parfois très élevées comme la quasi-gratuité accordée aux personnes de plus de 74 ans quelle que soit leurs ressources. A l'inverse, les tarifs réellement sociaux sont très peu étendus et ne concernent pour le moment que la carte 10 trajets. Il conviendrait de compléter les tarifs sociaux d'abonnements à tarif réduit, **en application de l'article L1113-1 du code des transports.**

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la modification de la gamme tarifaire du réseau Agglobus pour développer des titres touristiques et étendre les titres sociaux

Dimensionnement – estimation financière

Aucun budget n'est affecté à cette action qui sera financée dans le cadre de la prochaine convention d'exploitation d'Agglobus

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

2.1.8 Prendre en compte les transports collectifs dans les projets urbains

Les formes urbaines récentes se prêtent mal à leur desserte en transport collectif. La diffusion de l'habitat et le mitage imposent des parcours longs et tortueux aux bus ; les grands lotissements construits « en grappe » sont autant de culs de sac ; ceux qui sont fermés sont tout simplement inaccessibles.

De la même façon qu'il faut améliorer la perméabilité du tissu urbain aux modes actifs (action n° 3.1.3), le PDU préconise que la desserte en TC soit prise en compte dans tout projet urbain.

Les projets d'urbanisation nouvelle devront intégrer à la configuration du réseau de voirie la possibilité d'une desserte en transport collectif du secteur, par exemple en prévoyant des axes principaux suffisamment dimensionnés et qui ne soit pas en cul de sac et en réservant des espaces à l'aménagement d'arrêts futurs.

Il importe que rien ne s'oppose physiquement à la mise en place, par l'autorité organisatrice compétente, d'une desserte en transport collectif de ces extensions urbaines, qu'il conviendra systématiquement d'envisager dès les études préalables.

Les projets de renouvellement urbain devront également intégrer cette exigence d'adaptation de la voirie à la desserte en transport collectif.

Cette orientation devra être transcrite au niveau des documents d'urbanisme (PADD, orientations d'aménagement).

L'action en quelques mots...

Le PDU prescrit la prise en compte des transports collectifs dans tout projet d'urbanisation nouvelle ou de renouvellement urbain à travers les caractéristiques de la trame viaire et la possibilité d'implanter des arrêts.

Dimensionnement – estimation financière

Aucun budget n'est affecté à cette action qui est règlementaire.

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

2.2 Favoriser l'usage du vélo

Seulement 1% des déplacements effectués par les résidents de la CAVEM sont réalisés à vélo⁴, ce qui n'est pas à la hauteur de ce qu'on peut attendre de ce territoire relativement compact, au climat favorable, doté d'une forte culture du vélo sportif (route et VTT) et où 59% des déplacements réalisés en voiture font moins de 5 km ce qui les rend tout à fait accessibles aux vélos.

En guise de première explication, on peut noter que 46% des ménages de la CAVEM seulement disposent d'au moins un vélo et que, en moyenne, on compte 0,95 vélos par ménage. Au niveau national, 58% des ménages sont équipés⁵. On peut donc souligner une carence d'équipements des ménages de la CAVEM, qui peut probablement être mise en relation avec l'âge moyen relativement élevé de la population du territoire.

Posséder un vélo ne signifie pas pour autant s'en servir. Ainsi, 78% des résidents de la CAVEM (de plus de 11 ans) déclarent ne jamais utiliser de vélos pour leurs déplacements quotidiens (hors loisir). Ce pourcentage est bien supérieur à la moyenne nationale qui s'établit à 60%⁶. Et seulement 2% déclarent utiliser un vélo tous les jours ou presque, quand nous sommes 13% au niveau national à en faire « régulièrement ».

Il faut cependant souligner que 11% des résidents se déclarent usagers occasionnels et pourraient probablement donc utiliser davantage ce mode de transport s'ils y étaient encouragés.

Or, les mesures prises en faveur du vélo sont jusqu'à ce jour insuffisantes pour susciter de nombreuses « conversions » d'automobilistes en cyclistes réguliers. Certes, il existe des aménagements cyclables sur la plupart des communes et, avec un ratio de 0,41 m par habitant, la CAVEM se situe au dessus de la moyenne nationale en milieu urbain de 0,29⁷. Mais, d'une part, les aménagements réalisés ne sont pas tous de bonne qualité, d'autre part, ils sont principalement orientés vers un usage sportif davantage qu'utilitaire, et, surtout, leur maillage est très largement insuffisant pour créer un véritable réseau.

C'est pourquoi, au sein de cette orientation, le PDU programme quatre actions visant à favoriser l'usage des vélos :

- ❖ Aménager des itinéraires structurants
- ❖ Aménager des itinéraires d'accès aux grands générateurs
- ❖ Implanter des garde-cycles et créer des parkings à vélos
- ❖ Renforcer les normes des PLU en matière de stationnement des vélos

En complément, le PDU invite tous les gestionnaires de voirie à se saisir des dispositions nouvelles en faveur des modes actifs instaurées par le décret n° 2015-808 du 02 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour les mobilités actives et au stationnement.

⁴ Toutes les statistiques relatives à la mobilité des habitants de la CAVEM sont issues de l'enquête mobilité du Var (EMV) réalisée en 2012

⁵ Source : « les modes actifs : marche et vélo de retour en ville » - la revue du CGDD – mars 2010

⁶ des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine

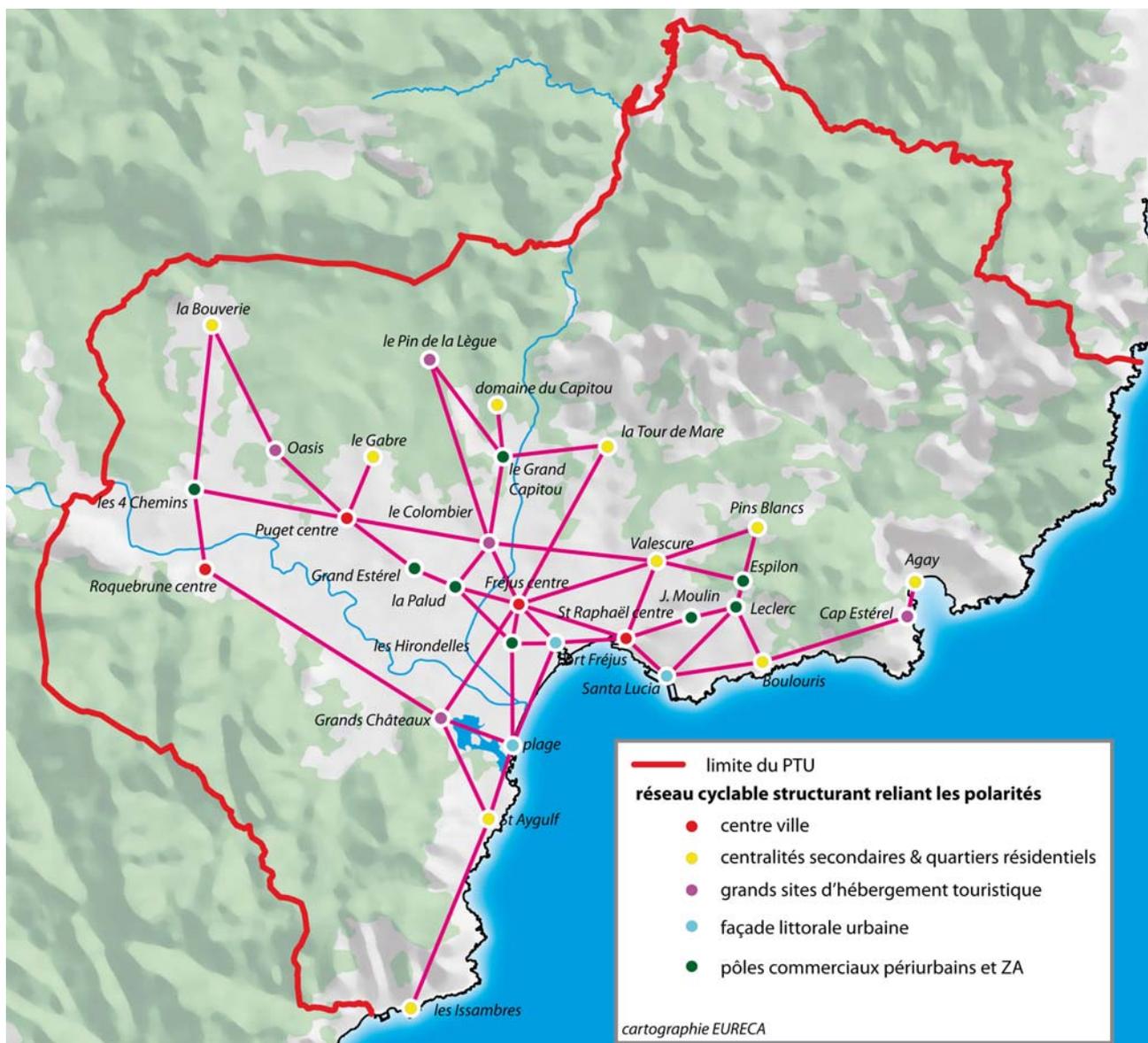
⁷ Source : Atout France - revue Grand Angle hors série n°6 - juillet 2009

2.2.1 Aménager des itinéraires cyclables structurants

Avant toute chose, le territoire doit se doter d'un schéma des itinéraires cyclables structurants qui dépasse les approches communales qui ont prévalu jusqu'à présent.

Ce schéma doit :

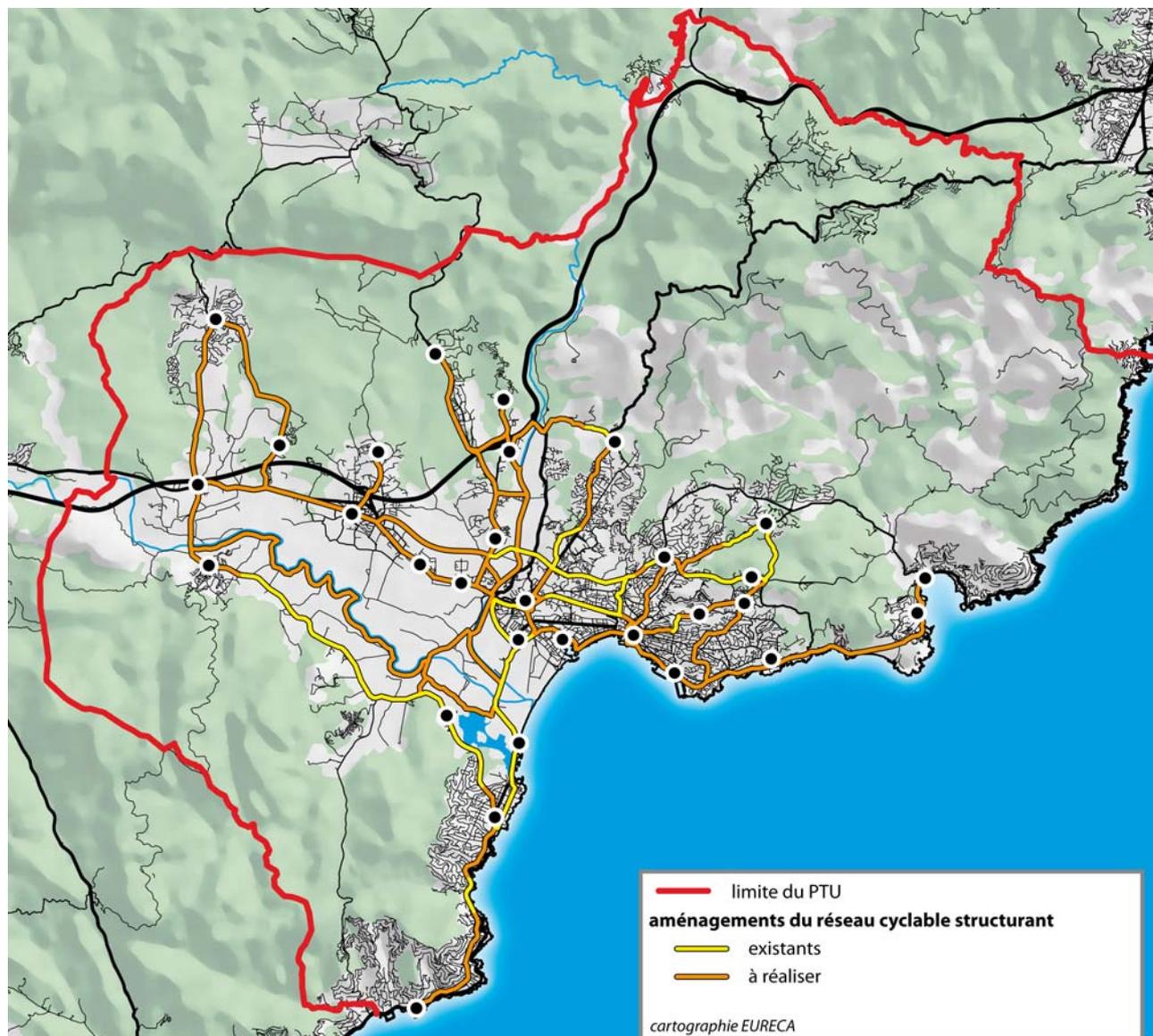
- ➔ Sélectionner les polarités à relier entre elles :
 - les centres villes
 - les centralités secondaires et les quartiers résidentiels
 - les grands sites d'hébergement touristique
 - les sites de la façade littorale
 - les pôles commerciaux périurbains et les zones d'activités
- ➔ Schématiser les relations à établir entre les polarités
- ➔ Identifier les itinéraires à aménager en conséquence
- ➔ Définir les différents aménagements types pour traiter ces itinéraires : pistes cyclables, bandes cyclables, voie en secteur de partage renforcé de l'espace public (cf. action 3.1.1)
- ➔ Déterminer pour chaque tronçon d'itinéraire le type d'aménagement le plus adapté et qui devra permettre d'assurer le confort et la sécurité des usagers ainsi que la continuité des traitements
- ➔ Définir la signalétique à mettre en place sur ces itinéraires
- ➔ Préciser la programmation pluriannuelle de l'aménagement des itinéraires



Carte n° 3 : schéma d'intention du réseau cyclable structurant

La carte n° 3 fournit un premier schéma d'intention du réseau d'itinéraires cyclables à bâtir sur la CAVEM qui servira de base de départ au travail d'élaboration du schéma définitif.

En guise d'illustration, la carte n° 4 précise les itinéraires qui pourraient être aménagés en application de ce schéma d'intention et en intégrant les besoins d'infrastructures de cyclotourisme, comme l'aménagement des rives de l'Argens et l'accès aux boucles VTT mises en place dans le massif de l'Estérel, dans le cadre du projet « Grand Site ». Tous ces aménagements ne pourront pas être réalisés d'ici à 2025 et leur programmation sera précisée dans le schéma définitif.



Carte n° 4 : des intentions du réseau cyclable structurant aux aménagements (illustration)

L'action en quelques mots...

Le PDU programme l'aménagement d'itinéraires cyclables structurants sûrs, continus, confortables et homogènes sur l'ensemble du territoire communautaire qui seront déterminés en fonction d'un schéma directeur à élaborer.

Dimensionnement – estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est de 10 M€ correspondant à l'aménagement d'une première tranche d'environ 40 km d'itinéraires cyclables traités

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM se positionne en chef de file sur cette action qui implique également comme maîtres d'ouvrage le Conseil départemental du Var, les communes et le Syndicat Mixte de l'Argens

Programmation

La programmation de cette action est pluriannuelle et s'étend sur toute la durée du PDU

2.2.2 Aménager des itinéraires d'accès aux grands générateurs ponctuels

En complément des itinéraires structurants, et de façon parallèle, le PDU programme la réalisation d'aménagements cyclables davantage ponctuels pour faciliter l'accès en vélos des grands générateurs ponctuels de déplacements du territoire : grands employeurs, équipements publics, établissements d'enseignement secondaire, pôles d'échanges, sites balnéaires.

Pour chaque générateur qui n'est pas directement desservi par un itinéraire structurant, il s'agit d'en assurer la connexion avec l'itinéraire le plus proche.

D'un niveau d'aménagement moins élevé que les itinéraires structurants, ces itinéraires d'accès devront pareillement assurer le confort et la sécurité des cyclistes en privilégiant l'emprunt de voies à faible circulation routière et sur lesquelles la vitesse serait limitée à 30 km et à travers le traitement des points singuliers :

- ✓ Les intersections : tourne-à-droite cyclable aux feux tricolores, sas cyclables, voies d'accès aux giratoires...
- ✓ Les franchissements : passerelle réservée aux modes actifs, pose de goulottes dans les escaliers...
- ✓ Les sens uniques : systématisation des doubles-sens cyclables dans les voies à sens unique dans l'environnement proche du générateur, sauf impossibilité liée à la sécurité des usagers

Le traitement de ces connexions comprend aussi la mise en place de la signalétique directionnelle nécessaire pour guider les cyclistes vers les générateurs concernés depuis les itinéraires structurants.

Le PDU préconise de traiter en priorité les établissements d'enseignement secondaire et les pôles d'échanges du territoire, même en l'absence d'un itinéraire cyclable structurant situé à proximité ; l'aménagement des itinéraires d'accès peut précéder la réalisation de celui-ci.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme l'aménagement d'itinéraires cyclables d'accès aux grands générateurs ponctuels du territoire en privilégiant l'emprunt de voies à faible circulation et le traitement des points singuliers (intersections, franchissements, sens uniques)

Dimensionnement – estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est de 5 M€ correspondant au traitement d'environ 20 générateurs ponctuels

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

La programmation de cette action est pluriannuelle et s'étend sur toute la durée du PDU

2.2.3 Implanter des garde-cycles sur voirie et dans les parcs de stationnement

Le problème le plus fortement ressenti par les cyclistes dans leur pratique du vélo est l'absence trop fréquente d'équipements sécurisés pour stationner leur engin, ce qui conduit souvent à l'accrocher à du mobilier urbain pas conçu pour cela, pratique qui peut entraîner vols ou dégradations sur les vélos.

Le PDU programme donc l'installation d'équipements de stationnement destinés aux vélos, en des lieux stratégiques de l'espace public, à proximité des générateurs de déplacements, dans des proportions adaptées à leur fréquentation de chacun mais selon une logique de masse plus propice à la sécurité que l'éparpillement.

Les équipements proposés seront faciles d'utilisation, robustes et localisés dans des lieux passants.

Le PDU préconise de traiter en priorité les établissements d'enseignement secondaire et les pôles d'échanges du territoire.

De plus, les parkings publics en enclos (à ciel ouvert) comprendront également des garde-cycles à raison d'un emplacement vélo pour dix à quinze places voiture, et, pour les plus importants (base nature, étang de Villepey, RN98 St Aygulf, Santa Lucia), des petites stations services en libre utilisation pour démonter une roue, régler ses freins, regonfler ses pneus etc.

Le PDU préconise de traiter en priorité les parkings du bord de mer.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme l'implantation de garde-cycle sur voirie à proximité des générateurs de déplacements, en priorité les établissements scolaires et les pôles d'échanges, et dans les parkings en enclos, en priorité littoraux

Dimensionnement – estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est compris dans celui de l'action 2.2.2

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

La programmation de cette action est pluriannuelle et s'étend sur toute la durée du PDU

2.2.4 Renforcer les normes des PLU en matière de stationnement des vélos

Le stationnement privé des vélos est une condition nécessaire, bien que pas suffisante, du développement de leur usage, notamment dans les locaux professionnels où un stationnement sécurisé incite à l'usage "actif" du vélo dans les déplacements domicile-travail.

La réglementation en matière d'obligations de prévoir des places de stationnement à destination des vélos dans les constructions neuves est très récente, l'arrêté précisant les exigences relatives aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos datant du 20 février 2012. Cet arrêté prévoit les caractéristiques minimales suivantes :

- pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possède une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possède une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher.

En application de l'article L1214-4 du Code des transports, le PDU préconise le renforcement de ces normes à travers les articles 12 des PLU qui doivent prévoir l'obligation de réaliser des locaux fermés dédiés au stationnement des vélos et équipés de dispositifs d'attache dans tous les projets de construction à destination d'habitation comme d'activités. Les normes applicables seront de :

- pour les logements : 1 m² par tranche de 45 m² de surface de plancher - application aux projets de changement d'usage
- pour les bureaux : 1 m² par tranche de 60 m² de surface de plancher - application aux projets de changement d'usage
- pour les commerces et autres destinations : 1 m² par tranche de 250 m² de surface de plancher

Ces seuils sont des minimums qui s'appliquent sur tout le territoire de la CAVEM. Les communes ont la possibilité d'adopter des règles encore plus favorables sur les secteurs de leur choix.

Les PLU seront rendus compatibles avec cette disposition dans les cinq ans suivant l'adoption du PDU.

L'action en quelques mots...

Le PDU préconise que les PLU imposent l'obligation de construire des locaux pour le stationnement des vélos dans les logements (1 m² pour 45 m² de surface de plancher), les bureaux (1 m² pour 60 m²) et les autres types de bâtiments (1 m² pour 250 m²)

Dimensionnement – estimation financière

Aucun budget n'est affecté à cette mesure uniquement réglementaire

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

Cette action s'envisage de façon continue sur la durée du PDU

2.3 Utiliser les voitures « autrement »

Le PDU n'a pas évidemment pour prétention d'exclure les voitures du bouquet de transport des habitants de la CAVEM. Ce mode de déplacements est et restera le premier de la liste, même si les actions du PDU permettront de réhabiliter la marche et les vélos ainsi que de dynamiser les transports collectifs.

Le report modal espéré de ces actions, devant conduire à la stabilisation des déplacements réalisés en voiture après des années d'augmentation, ne sera sans doute pas suffisant pour atteindre les objectifs fixés en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

C'est pourquoi, le PDU vise en complément à :

- ❖ Développer le covoiturage
- ❖ Favoriser les véhicules électriques

2.3.1 Développer le covoiturage

Sur la CAVEM, comme sur de nombreuses autres agglomérations en France, les voitures des résidents ne sont pas utilisées au maximum de leur potentiel⁸ :

- ✓ on compte en moyenne 1,18 personne par voiture
- ✓ 81% des conducteurs sont seuls dans leur voiture
- ✓ les voitures qui circulent font en moyenne 39 km par jour
- ✓ mais 25% des voitures font moins de 10 km par jour

Une façon d'améliorer cette situation est de développer les pratiques de covoiturage lequel consiste à partager un trajet en voiture en dehors de la cellule familiale.

Le covoiturage peut être occasionnel ou régulier. Son terrain de prédilection sont les « communautés » c'est-à-dire les groupes qui partagent une même activité, par exemple une entreprise, une association, un club sportif, le simple voisinage... car les appariements⁹ sont facilités. Dans les entreprises ou les administrations, le développement du covoiturage passe généralement par la mise en place d'un Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE), d'Administration (PDA), ou, sur une zone d'activités, inter-entreprises (PDIE). Ces plans, qui doivent s'appuyer sur un état des lieux précis des pratiques de déplacements des salariés des établissements concernés, ont pour finalité de définir les mesures les plus appropriées pour améliorer les conditions de déplacements des salariés, en général, et pour développer les pratiques de déplacements les plus économes en énergie et les plus respectueuses de l'environnement, en particulier.

La CCI du Var qui s'est engagée dans la promotion de ces pratiques auprès des entreprises n'a pour l'instant recensé aucune initiative ambitieuse de ce genre sur la CAVEM. Pourtant le sujet est porteur comme en témoigne une enquête réalisée en 2012 auprès des employés des villes de Fréjus et de St Raphaël ainsi que de ceux de la communauté d'agglomération qui montre qu'un quart des 600 personnes interrogées se sont déclarées personnellement « intéressées » à la mise en place d'un système de covoiturage pour leurs déplacements domicile travail.

Et parmi ces personnes motivées, 38% se déclarent susceptibles d'utiliser ce système tous les jours.

A côté des trajets au sein d'une même communauté, le covoiturage se prête également aux trajets de longue distance et aux trajets répétitifs. Pour faciliter les appariements dans ce cadre, il existe de nombreuses plateformes sur Internet où les personnes intéressées peuvent déposer une demande ou proposer une offre.

⁸ Source : EMV 2012

⁹ Mise en relation de l'offre et de la demande

L'aménagement d'aires de covoiturage, qui sont des parkings où les covoitureurs se donnent rendez-vous, est aussi une façon de faciliter le développement de cette pratique. Sur le territoire, Escota a récemment aménagé une telle aire à proximité de l'échangeur des Adrets, pour une capacité de 36 places.

Dans ce contexte, le PDU programme l'engagement d'un plan d'actions pour développer le covoiturage.

Ce plan comprend :

- ✓ l'élaboration des Plans de Déplacements d'Administration (PDA) de la CAVEM et des communes
- ✓ L'accompagnement des entreprises dans la réalisation de leurs Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) ou inter-entreprises (PDIE) sur le territoire, à travers la mise en place d'un conseil en mobilité au sein de la CAVEM et l'octroi d'aides financières
- ✓ la promotion du site de covoiturage récemment créé par le Conseil départemental www.covoiturage-var.fr auprès de la population et des entreprises du territoire
- ✓ la mise en place d'actions de communication autour du covoiturage : continues (page Web), ponctuelles (gazettes municipales), événementielles (semaine de la mobilité), saisonnières (au niveau des grands hébergements touristiques)
- ✓ l'aménagement d'aires de covoiturage (petits parkings où se retrouvent les covoitureurs et où les passagers laissent leurs voitures pour monter dans celles des conducteurs) selon une charte et une signalétique homogènes à l'échelle de la CAVEM

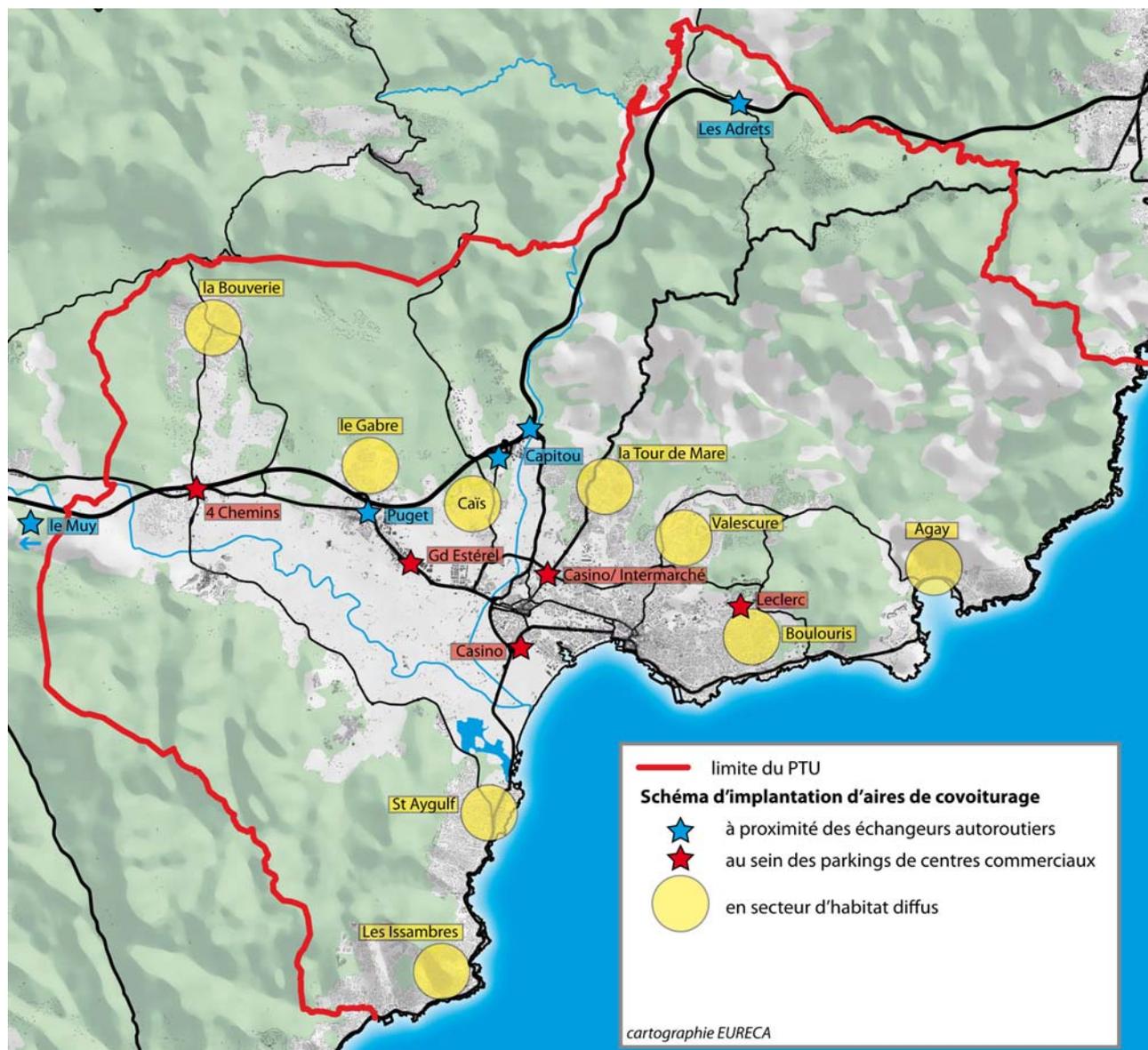
Le territoire se prête à la création d'aires de covoiturations de deux ordres :

- 1- À proximité des échangeurs autoroutiers pour des déplacements occasionnels de moyenne et longue distance ; dans cette catégorie plusieurs aires doivent être réalisées :
 - Les Adrets : existants (36 pl)
 - Capitou (vers Nice) : foncier maîtrisé, aménagement à faire
 - Capitou (vers Marseille) : foncier à identifier et acquérir
 - Puget : foncier à identifier et acquérir
 - Le Muy : cet échangeur ne se trouve pas dans la CAVEM mais l'aménagement d'une aire de covoiturage à cet endroit est éminemment souhaitable pour réduire le nombre d'automobilistes de la Dracénie qui viennent chaque jour sur le territoire
- 2- Au sein des secteurs d'habitat diffus pour les déplacements réguliers internes à la CAVEM ; de telles aires de covoiturage doivent permettre à des habitants des quartiers excentrés de se retrouver en amont du cœur de l'agglomération (et des embouteillages) pour faire le déplacement terminal ensemble. Seront aménagés de la sorte des aires de covoiturage de 10 à 20 places dans les secteurs suivants : Agay, Boulouris, Bouverie, Caïs, le Gabre, les Issambres, Quatre Chemins/ les Garillans, St Aygulf, la Tour de Mare, Valescure. Ces aires seront localisées à proximité d'arrêts de bus pour servir également au rabattement sur les TC (cf. action n° 2.1.3)

Dans un délai maximal de cinq ans, les communes devront réserver dans leurs PLU les emplacements nécessaires à l'aménagement de ces aires de covoiturage dans les secteurs d'habitat diffus et à proximité des échangeurs.

De plus, un partenariat devra être recherché avec les gestionnaires de grandes surfaces commerciales pour identifier des places proposées aux covoitureurs au sein des parkings réservés à la clientèle qui disposent généralement d'importantes réserves de capacité en semaine. Le processus recherché est du type gagnant-gagnant : moindre coût d'aménagement pour la Collectivité qui profite d'infrastructures existantes– un potentiel de clientèle supplémentaire pour les enseignes, les covoitureurs étant susceptibles de faire quelques courses le soir à la reprise des véhicules.

La carte n° 5 fournit le schéma d'implantation des aires de covoiturage ainsi déterminé.



Carte n° 5 : schéma d'implantation des aires de covoiturage

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la mise en œuvre d'un plan d'actions en faveur du covoiturage comprenant l'élaboration des PDA de la CAVEM et des communes, le soutien aux entreprises dans l'élaboration de leur PDE, des actions d'information et de communication ainsi que l'aménagement d'aires de covoiturage à proximité des échangeurs autoroutiers, dans les secteurs d'habitat diffus, au sein des parkings des centres commerciaux.

Dimensionnement – estimation financière

Le budget de cette action est estimé à 500 k€ pour les actions immatérielles et à 1 500 k€ pour l'aménagement d'une quinzaine d'aires.

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM

Programmation

La programmation de cette action est pluriannuelle et s'étend sur toute la durée du PDU ; les emplacements nécessaires à la réalisation des aires de covoiturage devront être réservés dans les PLU au cours de la première période d'application du PDU

2.3.2 Favoriser les véhicules électriques

A la suite du Plan national pour le développement des véhicules électriques et hybrides rechargeables de 2009, l'Etat a pris de nombreuses mesures pour la diffusion des points de charge sur tout le territoire dont :

- La possibilité pour les communes de déployer et d'entretenir des infrastructures de recharges des véhicules électriques en cas de carence de l'initiative privée sur ce champ d'activité (2010)
- L'obligation de mise en place de prises de recharge pour les véhicules électriques dans toutes les constructions d'immeubles à usage de bureaux ou d'habitation de plus de deux logements et prévoyant un parking clos (2011)
- La mise en place d'un dispositif d'aide au déploiement d'infrastructures de recharge pour les véhicules hybrides et électriques piloté par l'Ademe (2013)
- L'exonération de la redevance d'occupation du domaine public en faveur de l'opérateur (l'État ou une société privée) qui implantera des bornes de recharges électriques dans le cadre d'un projet de dimension nationale (2014) ; c'est dans ce cadre que le groupe Bolloré a déposé un dossier auprès du ministère de l'Économie le 1er décembre 2014 afin de déployer 16 000 points de charge publics.
- La publication d'un guide technique pour la conception et l'aménagement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et hybrides rechargeables (2015)

L'objectif du gouvernement est d'installer, d'ici à 2030, au moins sept millions de points de charge sur les places de stationnement des ensemble d'habitations et autres types de bâtiments, ou sur des places de stationnement accessibles au public.

C'est dans cette dynamique que le PDU programme l'implantation progressive de points de charge sur voirie dans les secteurs urbains denses du cœur d'agglomération où les voitures résidentielles « dorment » ainsi que dans les parkings publics. L'offre déployée devra mixer des bornes de charge normale et accélérée. Ces deux types de bornes sont en effet complémentaires :

- ✓ La recharge normale s'impose notamment pour les places de stationnement dites « principales », sur lesquelles les véhicules rechargeables stationnent pendant de longues durées et peuvent assurer la majorité de leur recharge électrique.
- ✓ La recharge accélérée permet une recharge d'appoint (dix minutes de recharge suffisent pour obtenir une vingtaine de km d'autonomie) et convient particulièrement aux bornes ouvertes au public, pour un besoin ponctuel de recharge (stationnement de courte durée).

En revanche, il n'apparaît pas nécessaire en première approche de prévoir des bornes de charge rapide qui répondent à des besoins d'autonomie non planifiés ou à des usages spécifiques (trajets autoroutiers, flottes de véhicules, etc.).

La proportion des différents types de bornes sera déterminée dans le cadre de l'étude de faisabilité de cette action qui devra également dimensionner les besoins, localiser les implantations et édicter les règles d'utilisation de cette infrastructure (tarifs en particulier).

En première approche, on peut commencer par relever que, dans le cœur d'agglomération, environ 3 000 voitures doivent stationner la nuit sur voirie, faute de garage associé au logement. Avec un objectif de 5% de véhicules électriques, cela nécessite 150 bornes de recharge à répartir de façon à mailler le mieux possible le secteur.

Cette action est complémentaire des dispositions de l'article 37 de la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relatif à la transition écologique pour la croissance verte qui concerne le renouvellement des flottes de véhicules.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme l'implantation de points de recharge normale et accélérée pour véhicules électriques dans les secteurs urbains denses du cœur d'agglomération ainsi que dans les parkings publics.

Dimensionnement – estimation financière

Le budget de cette action est estimé à 600 k€correspondant à l'implantation de 100 à 150 bornes

Maîtrise d'ouvrage

les communes

Programmation

La réalisation de cette action est programmée au cours de la première période d'application du PDU

3. AXE STRATEGIQUE 3 : UN TERRITOIRE ACCUEILLANT AU CADRE DE VIE PRESERVE

La qualité de vie au sein d'une agglomération se juge principalement sur l'image véhiculée par l'aménagement et la gestion des espaces publics situés au cœur des centralités urbaines ; en effet, ces espaces sont à la fois les plus fréquentés, par tous types d'usagers, et les plus emblématiques du territoire, mais aussi les plus exposés aux dysfonctionnements et impacts d'une mobilité mal maîtrisée : bruit, pollution de l'air, insécurité routière, encombrement des espaces publics, stress, temps perdu, atteintes au patrimoine, ...

Des efforts importants ont été consacrés durant la période récente pour limiter ces désagréments et éviter qu'ils ne se généralisent et s'étendent. La place de la voiture, naturellement envahissante, est progressivement contenue par l'extension des quartiers piétonniers, le développement du stationnement en ouvrage, la modification des trames circulatoires.

Il convient de poursuivre cette dynamique et de l'amplifier afin de permettre un véritable partage de l'espace public entre ses différents usagers : résidents, actifs, touristes et ses différentes fonctions qui ne sauraient se limiter à la circulation et au stationnement des voitures.

L'espace public est aussi un paysage qui met en valeur la ville et ses bâtiments et permet une expérience sensorielle propre à chaque individu. C'est un lieu de rencontres et de partage, où se crée la socialité, un lieu d'expression individuelle et du « vivre ensemble », mais également d'activités économiques, récréatives ou encore politiques. Partager l'espace public, éviter qu'il ne soit exclusivement affecté à des fonctions routières, participent de la préservation du cadre de vie non seulement formel mais aussi relationnel.

En ce sens, cet axe stratégique se décline en trois orientations :

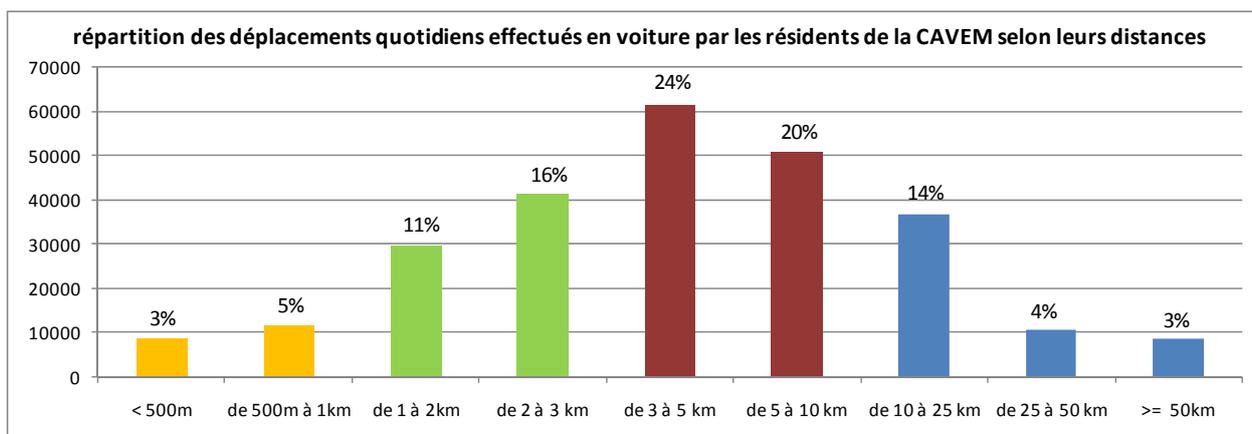
- Réaménager l'espace public en faveur des modes actifs
- Agir sur le stationnement pour gérer les déplacements
- Améliorer l'organisation des livraisons en ville

3.1 Réaménager l'espace public en faveur des modes actifs

On rassemble sous le vocable de « modes actifs » les modes de déplacements qui nécessitent une activité physique, un effort. Ils concernent de ce fait la marche et les vélos.

Par certains aspects, le territoire se prête bien aux modes actifs :

- Le climat : avec plus de 300 jours d'ensoleillement par an, on peut facilement éviter les averses ou, pire, le gel, lors de ces déplacements à pied ou à vélo
- Le relief : une grande partie de l'urbanisation (qui s'est étendue dans le secteur plat de la plaine de l'Argens) et la partie centrale du territoire (entre les centres de Puget, Fréjus et St Raphaël) ainsi que le littoral se prêtent donc bien à l'utilisation d'un vélo. En revanche, l'urbanisation plus récente, qui a progressé sur les contreforts du massif des Maures et de celui de l'Estérel, y est beaucoup moins favorable
- L'importance de la population retraitée : vis-à-vis des modes actifs, cette particularité est à double tranchant. En effet, les personnes âgées utilisent peu le vélo (9% seulement des « clients fréquents » des vélos dans les agglomérations ont plus de 65 ans¹⁰), mais la marche, en revanche, est le mode de déplacement privilégié des seniors, particulièrement des femmes¹¹.
- La compacité du territoire : la CAVEM est un bassin de vie relativement petit avec une forte concentration des générateurs de trafic dans son « cœur d'agglomération » ; de ce fait les déplacements sont assez courts (entre 8 et 9 km). Ainsi, 19% des déplacements réalisés en voiture font moins de 2 km et pourraient « facilement » être réalisés à pied et 59% des déplacements font moins de 5 km ce qui les rend tout à fait accessibles aux vélos



Pourtant, la part modale des modes actifs est aujourd'hui très faible sur la CAVEM : seulement 22% des déplacements réalisés par les résidents sont effectués à pied et 1% en vélo.

En réponse, les objectifs du PDU sont ambitieux : augmenter de près de 30% les déplacements réalisés en modes actifs et atteindre en 2025 une part modale de 27%.

Pour atteindre ces objectifs, en sus des actions spécifiques aux vélos développées dans l'axe stratégique 2, le PDU comprend plusieurs actions matérielles et immatérielles visant à laisser plus de place aux modes actifs dans l'espace public pour en encourager l'usage :

- ❖ L'aménagement de secteurs de partage renforcé de l'espace public, sous différentes formes en fonction de leur localisation
- ❖ La mise aux normes PMR de la voirie et des espaces publics

¹⁰ Source : « Usagers et déplacements à vélo en milieu urbain (analyse des enquêtes ménages déplacements) » - CERTU – octobre 2012

¹¹ Source : « les modes actifs : marche et vélo de retour en ville » - la revue du CGDD – mars 2010

- ❖ L'accroissement de la perméabilité du tissu urbain aux modes actifs à travers la réglementation de l'urbanisme
- ❖ La promotion des modes actifs

3.1.1 Aménager des secteurs de partage renforcé de l'espace public

La démarche « Code de la Rue » initiée au niveau national en 2006 et dont l'un des objectifs premiers était de promouvoir la sécurité des usagers vulnérables et l'usage des modes actifs, s'est traduite par des évolutions réglementaires majeures transposées dans le code de la route.

Le statut de « zones de rencontre » a ainsi été créé, entre l'aire piétonne et la zone 30, où la vie locale domine sur la circulation routière qui n'en est pour autant pas entièrement exclue (cf. infographie ci-dessous du CEREMA).

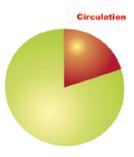
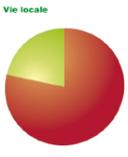
Statut de la zone ou de la voie					
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h
Équilibre vie locale fonction circulatoire					

Illustration n° 11 : les voies de circulation selon leur statut (source : CEREMA)

A savoir sur les secteurs de partage renforcé

Aire piétonne

- .espace public intégralement dédié aux piétons
- .objectifs exclusifs de vie locale
- les cyclistes y sont admis à l'allure du pas
- .les véhicules motorisés des riverains peuvent y être autorisés
- .le stationnement des véhicules est interdit
- .l'accessibilité aux PMR des espaces publics doit être maximale
- .les zones sont définies par arrêtés municipaux et sont signalées en entrée et sortie de zone par les panneaux réglementaires
- .la réglementation peut être temporaire ou permanente

Zone de rencontre

- .voies affectées à la circulation de tous les usagers aménagées de façon à faciliter leur cohabitation et en cohérence avec la limitation de vitesse
- .objectifs de prédominance de la vie locale sur les fonctions circulatoires
- .vitesse limitée à 20 km/h
- .les piétons sont prioritaires sur les autres véhicules et peuvent circuler sur toute la largeur de la voie ; il est toutefois recommandé de conserver une distinction formelle entre l'espace circulaire partagé et le reste de l'espace public
- .les cyclistes peuvent circuler à double sens même dans les voies à sens unique pour les autres usagers
- .l'accessibilité aux PMR des espaces publics doit être maximale
- .le stationnement n'est autorisé que sur les emplacements aménagés
- .les zones sont définies par arrêtés municipaux et sont signalées en entrée et sortie de zone par les panneaux réglementaires

Zone 30

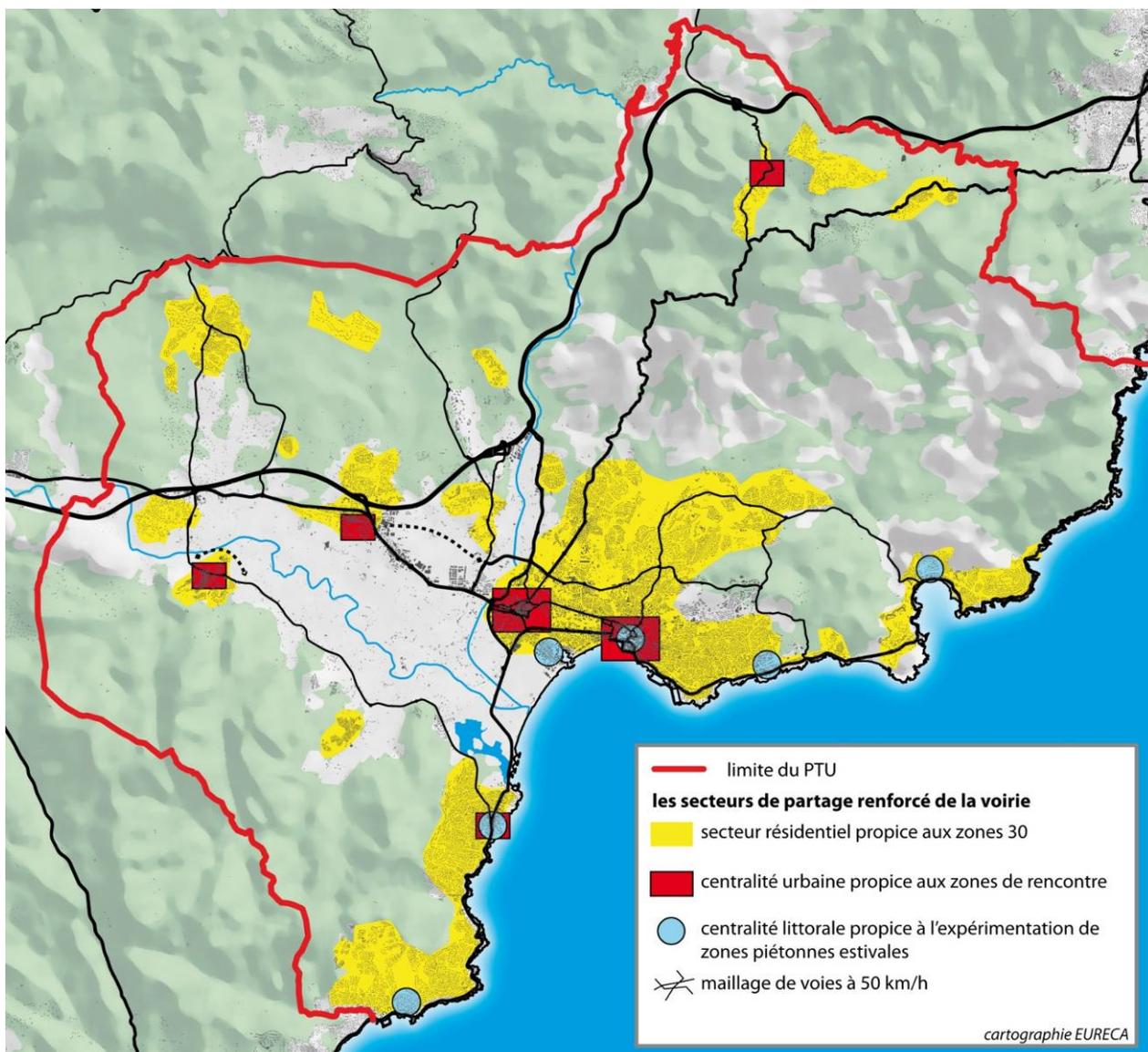
- .voies affectées à la circulation de tous les usagers aménagées de façon à faciliter leur cohabitation et en cohérence avec la limitation de vitesse
- .objectifs d'équilibre entre la vie locale et les fonctions circulatoires
- .vitesse limitée à 30 km/h
- .les piétons n'ont pas de priorité particulière et doivent utiliser les trottoirs
- .les cyclistes peuvent circuler à double sens même dans les voies à sens unique pour les autres usagers
- .les zones sont définies par arrêtés municipaux et sont signalées en entrée et sortie de zone par les panneaux réglementaires

Ces secteurs de partage renforcé de l'espace public doivent se développer sur le territoire de la CAVEM :

- Les zones 30 sont potentiellement susceptibles d'être généralisées à l'essentiel de la voirie d'agglomération ; certaines communes comme Lorient se sont engagées dans cette démarche systématique, qui nécessite bien évidemment le maintien d'un maillage suffisant de voies à 50 km/h. Sur le territoire de la CAVEM, les grands secteurs résidentiels (La Bouverie, les Issambres, la Gabre, Valescure, Boulouris, Agay, la Tour de Mare, St Aygulf, Caïs) sont propices à l'instauration de zones 30 ainsi que les centralités secondaires (centres commerciaux, centres de vie, etc.)

- Les zones de rencontres sont nécessairement plus limitées en taille et en nombre ; elles ne doivent concerner que les centralités urbaines où les pratiques de vie locale doivent dominer les fonctions circulatoires. Elles concernent ainsi les centres de chacune des communes du territoire de la CAVEM sur des superficies à adapter à la réalité de chaque situation
- Les aires piétonnes doivent s'envisager au cas par cas

La carte n°6 ci-après positionne les secteurs propices aux zones 30 et zones de rencontre dans l'agglomération ainsi que les centralités littorales propices à l'expérimentation de zones piétonnes estivales (voir leur présentation dans le chapitre relatif à l'axe stratégique n°4).



Carte n° 6 : les secteurs de partage renforcé de la voirie

Les communes, à qui revient la maîtrise d'ouvrage de ces mesures, doivent, dans le délai de 10 ans du PDU :

- conduire les études de faisabilité nécessaires de façon à identifier les secteurs où le partage de la voirie sera renforcé, en concertation étroite avec les résidents et commerçants dont l'adhésion à la démarche est une condition sine qua non
- réaliser les aménagements en conséquence, qui ne couvriront pas nécessairement l'entièreté des secteurs (en particulier les zones 30), mais devront a minima contraindre l'automobiliste à réduire son allure et l'informer du statut particulier de la voie
- prendre les arrêtés de création correspondant

Chaque commune devra au minimum mettre en place dans le délai de 10 ans du PDU :

- Les Adrets de l'Estérel : une zone de rencontre aux abords de la mairie
- Fréjus : une zone de rencontre pour prolonger le centre ville piétonnier, trois zones 30 dans des quartiers résidentiels au choix
- Puget sur Argens : une zone de rencontre dans le centre ville, deux zones 30 dans des quartiers résidentiels au choix
- Roquebrune sur Argens : une zone de rencontre dans le centre ville, deux zones 30 dans des quartiers résidentiels au choix
- Saint Raphaël : une zone de rencontre pour prolonger le centre ville piétonnier, trois zones 30 dans des quartiers résidentiels au choix

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la réalisation de secteurs de partage renforcé de l'espace public sur toutes les communes de la CAVEM sous la forme principale de zones 30 dans les secteurs résidentiels et les centralités secondaires et de zones de rencontre dans les centralités urbaines où les pratiques de vie locale doivent dominer les fonctions circulatoires.

Dimensionnement – estimation financière

Dans les 10 ans de mise en œuvre du PDU, on prévoit au minimum la réalisation de 5 zones de rencontre et de 10 zones 30.

Le budget prévisionnel consacré à cette action est estimé à 2,5 M€HT à raison de 100 k€par zone 30 et 300 k€par zone de rencontre.

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

La programmation de cette action est pluriannuelle et s'étend sur toute la durée du PDU

3.1.2 Mettre aux normes PMR la voirie et l'espace public

En application de la Loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » les communes doivent rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite les bâtiments recevant du public, les réseaux de transport, ainsi que la voirie et les espaces publics. A cette fin, chaque commune de la CAVEM a l'obligation de réaliser un Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) qui fixe - au minimum - les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire de la commune (que ces circulations et aires relèvent de la voirie communale, intercommunale, départementale, nationale ou de voies privées ouvertes à la circulation publique).

Tous les types de handicap sont concernés par cette mesure : visuels, auditifs, moteurs, intellectuels, psychiques... et également les personnes souffrant temporairement de difficultés de mobilité (femmes enceintes, personnes avec enfants ou transportant des bagages...). Par effet induit, tout le monde peut profiter de la mise en accessibilité des espaces publics et de la voirie qui consiste en particulier à :

- Elargir ou aménager les trottoirs pour offrir une largeur de 1m40 libre de tout obstacle
- Reprendre les pentes et les devers
- Abaisser les trottoirs au niveau des passages piétons
- Installer des bandes d'éveil de la vigilance
- Equiper les feux tricolores de répéteurs sonores

Dans l'absolu, toutes les voies d'une commune sont concernées par cette exigence d'accessibilité. La marche est en effet l'élément de base du système de déplacements de toutes les villes. Le piéton, à mobilité réduite ou non, doit pouvoir se sentir à l'aise et en sécurité partout et à tout moment car aucun secteur de la ville n'échappe à une circulation piétonne, ne serait-ce que résiduelle.

Néanmoins, il est des secteurs où les flux piétonniers sont plus importants qu'ailleurs, du fait de la présence de générateurs de déplacements piétonniers que sont en particulier :

- les commerces
- les équipements publics

- les sites touristiques
- les établissements d'enseignement
- les parkings

Ainsi, les centres-villes et de villages, où se retrouvent nombre de ces générateurs, de même que la façade littorale, sont-ils les sites où les flux piétonniers sont les plus importants et doivent donc être particulièrement pris en considération, notamment à travers la création de secteur de partage renforcé de l'espace public (cf. action précédente).

Pour autant, tous les générateurs ne pourront être inclus dans un secteur de partage renforcé de l'espace public à l'échéance du PDU. Cela serait trop coûteux et pas forcément très efficace.

Ainsi, de la même façon qu'il prescrit l'aménagement d'itinéraires cyclables d'accès aux grands générateurs (cf. action n° 2.2.2), le PDU prévoit l'aménagement de cheminements piétonniers prioritaires dans leur environnement proche. Bien choisis, ces cheminements doivent relier les principaux îlots d'habitation situés dans un périmètre de 800 m du générateur à ce dernier.

Cela nécessite de la part des communes :

- 1- d'identifier les générateurs de déplacements piétonniers susceptibles d'être concernés par la mesure
- 2- de les hiérarchiser pour faire ressortir ceux à traiter de façon prioritaire
- 3- de réaliser des diagnostics d'accessibilité piétonne des équipements prioritaires
- 4- d'identifier les cheminements à aménager de façon prioritaire

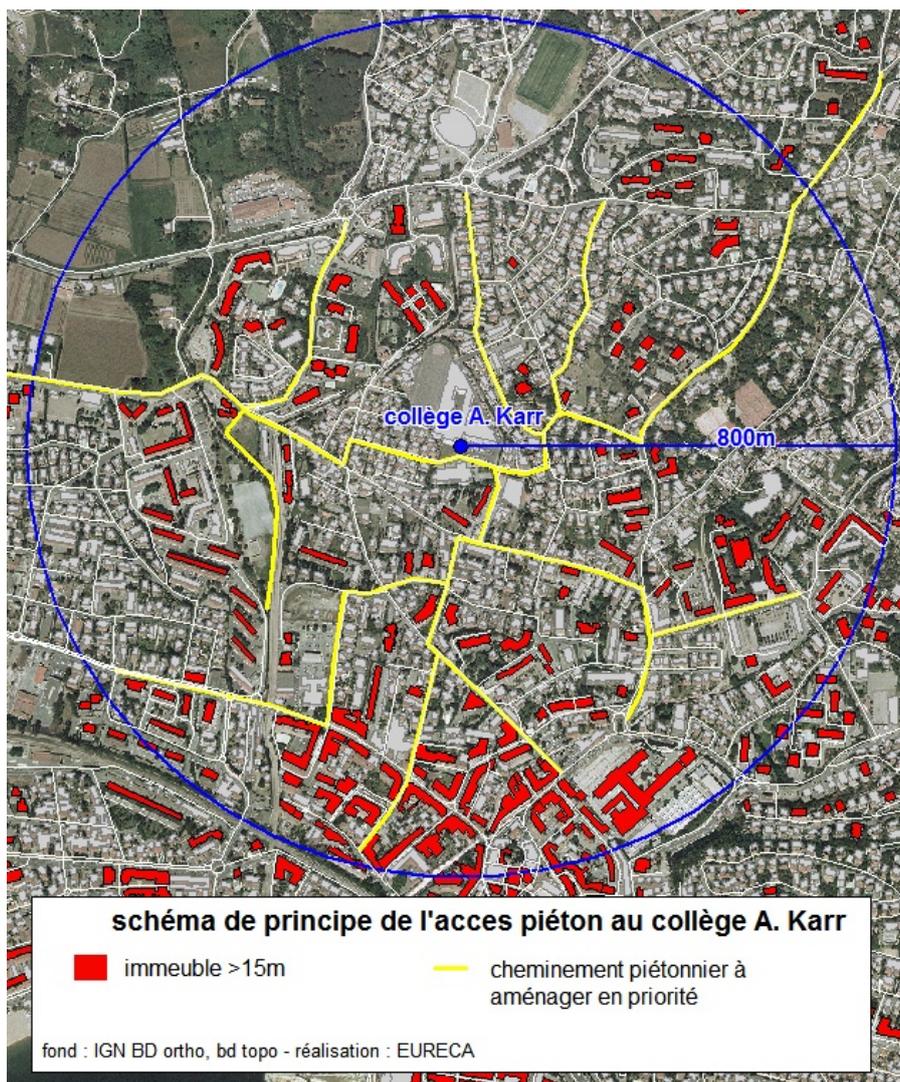


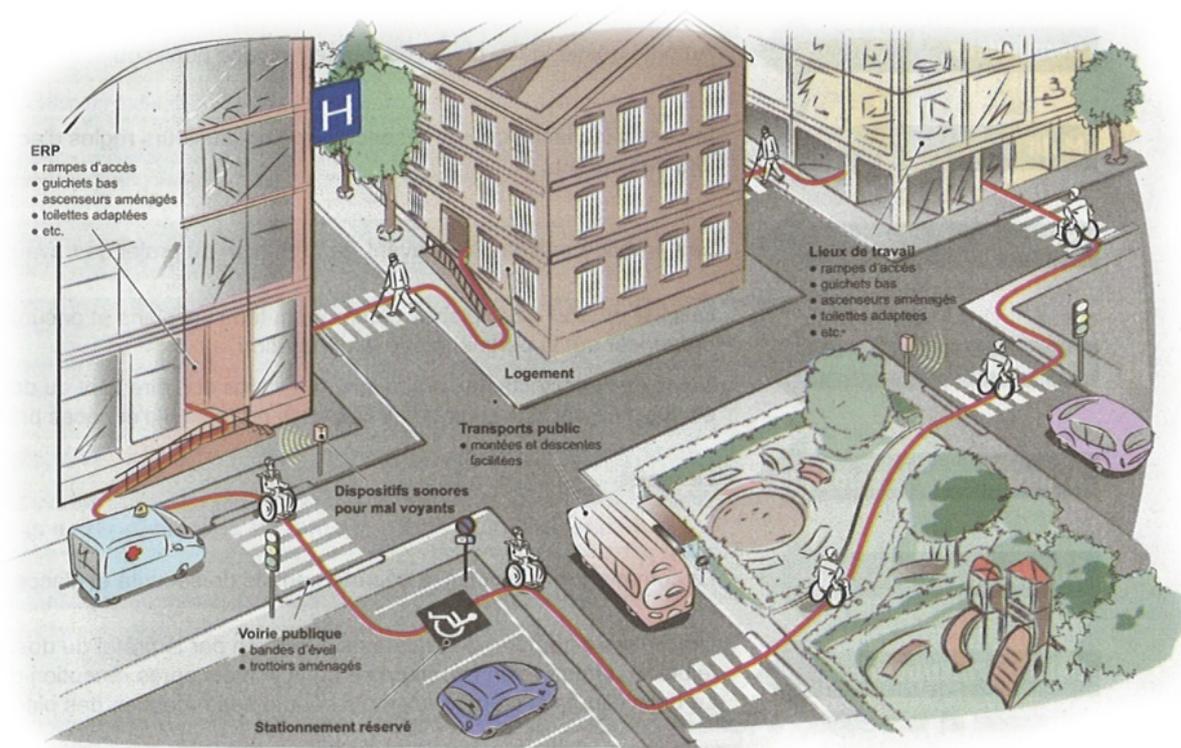
Illustration n° 12 : exemple de cheminements piétonniers prioritaires pour l'accès au collège A. Karr

Il n'est pas nécessaire d'aménager tous les axes du périmètre mais seulement des cheminements choisis pour leur pertinence.

Les cheminements piétonniers prioritaires doivent être aménagés pour :

- ➔ Respecter les normes relatives aux personnes à mobilité réduite (largeur, pente, devers...)
- ➔ Ménager une largeur libre de tout obstacle d'au moins 1m40, ce qui peut conduire à supprimer des mobiliers et ne plus autoriser le stationnement sur trottoir
- ➔ Sécuriser les traversées de chaussée : configuration et position des passages piétons, suppression du stationnement de part et d'autre pour une meilleure visibilité, aménagement d'un îlot central selon la largeur de la voie, etc.
- ➔ Rendre agréable le trajet : éclairage public, qualité des matériaux et de leur entretien, propreté
- ➔ Jalonner les grands générateurs avec une signalétique directionnelle spécifique aux piétons indiquant les temps de parcours

De plus, dans l'environnement immédiat des générateurs, et les centralités secondaires qui n'auront pas été traitées en zone 30, les communes doivent aménager des « boucles PMR ». Ces boucles relient les places de stationnement PMR, ainsi que les arrêts de bus accessibles éventuels, aux générateurs concernés : équipements, commerces, services, etc. Les cheminements le long de ces boucles sont réalisés aux normes PMR.



Continuité de la chaîne du déplacement.

Illustration n° 13 : exemple de boucle PMR (source : le Moniteur des Travaux Publics)

Les Plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) réalisés par les communes intègrent ces mesures du PDU.

L'action en quelques mots...

Le PDU comprend l'aménagement de cheminements piétonniers dans l'environnement proche des grands générateurs de déplacements localisés à l'extérieur d'un secteur de partage renforcé de l'espace public. Ces aménagements devront permettre d'assurer un itinéraire sécurisé, confortable et aux normes PMR entre les principaux îlots d'habitation et le générateur concerné par le traitement des points faibles (largeur des trottoirs, traversées piétonnes, signalisation). Des boucles PMR sont également aménagées dans les centralités secondaires reliant les places de stationnement PMR et les arrêts de bus PMR aux équipements, commerces et services.

Dimensionnement – estimation financière

Le budget prévisionnel consacré à cette action est estimé à 5 M€ HT sur la base des premiers plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) des communes du territoire.

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

La programmation de cette action est pluriannuelle et s'étend sur toute la durée du PDU

3.1.3 Accroître la perméabilité du tissu urbain aux modes actifs

La marche est un mode souple, demandant très peu d'espace pour se déplacer ; elle reste toutefois un mode lent, et adapté aux courtes distances.

Or, le choix modal repose souvent sur la prise en compte d'avantages comparatifs d'un mode par rapport aux autres ; parmi les avantages figure le plus souvent la notion de temps de parcours. Si les piétons et cyclistes doivent systématiquement emprunter le réseau de voirie, ils ne disposent que rarement d'un avantage comparatif par rapport aux modes mécanisés (sauf en situation de blocage complet du trafic). En revanche, s'ils ont la possibilité d'emprunter un raccourci, un itinéraire interdit aux modes mécanisés (ex. un sens interdit, ou une voie très étroite, ou une voie en escalier), alors l'avantage-temps peut être valorisé. Lorsque de tels raccourcis "naturels" n'existent pas, il est souhaitable de les prévoir dans les documents d'urbanisme.

Le PDU préconise que les projets d'urbanisme réalisent et mettent en œuvre un schéma d'itinéraires de la marche et du vélo qui identifiera et proposera des modalités de mise en œuvre :

- des itinéraires d'accès aux générateurs de déplacements (équipements, commerces, pôles d'échanges,...) dans le projet et autour de celui-ci ;
- des itinéraires publics permettant de traverser le plus directement possible le projet d'aménagement, sur la voirie ou à travers des parcelles privées (servitudes de passage)

Les projets d'aménagement concernés sont :

- Les ZAC existantes et les nouvelles ZAC à travers leurs Dossiers de Création ;
- Les Orientations d'Aménagement à vocation de développement urbain des P.L.U. ;
- Toute autre opération d'aménagement (projet ANRU, permis, Programme d'Aménagement d'Ensemble,...) de plus de 5 ha et doté d'au moins deux accès.

De plus, à l'occasion de leur élaboration ou de leur révision, les PLU, devront améliorer la perméabilité aux modes actifs du tissu urbain existant (grandes opérations d'habitat social, grandes zones d'activités économiques, lotissements résidentiels, ...) à travers :

- Leurs règlements qui devront comporter des prescriptions concernant les accès aux programmes immobiliers, les continuités piétonnes des voies sans issues
- Les emplacements réservés qui peuvent ne porter que sur des voies piétonnes

L'action en quelques mots...

Le PDU préconise que les PLU intègrent des mesures visant à améliorer la perméabilité aux modes actifs du tissu urbain existant et des grands projets d'aménagement à travers leurs orientations d'aménagement, leurs règlements et la réservation d'emplacements pour créer des « raccourcis piétonniers »

Dimensionnement – estimation financière

Aucun budget n'est affecté à cette mesure qui est réglementaire

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

La mise en compatibilité des PLU avec cette action doit être réalisée au cours de la première période d'application du PDU

3.1.4 Promouvoir les modes actifs

Les modes actifs ne sont pas suffisamment valorisés et sont généralement considérés comme des modes de déplacement par défaut. On marche quand sa voiture est en panne, on prend son vélo pour se promener, mais rarement pour aller travailler.

Il est nécessaire de changer le regard de la population sur ces modes de transport afin qu'ils soient davantage utilisés. Les aménagements physiques proposés aux actions précédentes ne suffiront pas à atteindre les objectifs souhaités et doivent être accompagnés de mesures complémentaires visant à promouvoir l'utilisation des modes actifs.

C'est ainsi que le PDU prévoit :

- La mise en place d'actions de communication sur les bienfaits et avantages de la pratique des modes actifs (sur les plans financier et sanitaire en particulier)
- la valorisation des aménagements existants (et ceux à venir !) et leurs avantages comparatifs par rapport aux modes motorisés (à travers un guide de la ville piétonne, des topo d'itinéraires piétons en ville, etc.)
- l'organisation d'actions événementielles dans l'espace public (découverte pédestre d'un quartier, parcours d'arts, manifestation d'art des rues, etc.)
- le soutien à la création et la pérennisation de « pédibus » et de « vélobus » pour la desserte des établissements scolaires en :
 - informant les établissements de ces pratiques de ramassage scolaire à pied ou vélo et de leurs conditions de mise en œuvre
 - réalisant les aménagements de voirie nécessaires à la sécurité et aux confort des itinéraires de pédibus et vélobus (cf. actions précédentes)
 - animant un réseau d'établissements pilotes en vue d'essayer le concept

Ces actions doivent être conduites par les communes sur toute la durée du PDU.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la mise en place d'actions de communication et d'information multiformes visant à promouvoir l'usage des modes actifs pour les déplacements quotidiens

Dimensionnement – estimation financière

Un budget de 500 k€ est prévu pour cette action sur toute la durée du PDU

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

Cette action s'envisage de façon continue sur la durée du PDU

3.2 Agir sur le stationnement pour gérer les déplacements

La politique de stationnement public constitue un levier extrêmement puissant d'organisation de la politique générale de déplacements. Le choix modal est en effet largement conditionné par le fait de disposer ou non de places de stationnement à sa destination. On prendra plus facilement un bus ou son vélo pour se rendre à son travail s'il faut 15 min pour trouver une place de stationnement sur place ou bien s'il faut payer pour se garer !

Les objectifs de réduction de l'usage des voitures au profit des transports collectifs et des modes actifs qui sont ceux du PDU seront de ce fait plus faciles à atteindre si une certaine contrainte est exercée sur les automobilistes. Il ne suffit pas de développer l'offre des transports alternatifs mais il faut aussi engager des mesures de dissuasion à l'usage de l'automobile dont les plus efficaces portent sur le stationnement.

Ce faisant, on agit aussi sur le cadre de vie car le stationnement impacte très fortement l'occupation de l'espace public que le PDU entend rééquilibrer au profit des modes actifs. En effet, stationner en double file, garer son véhicule sur un trottoir, une bande cyclable ou encore un passage piéton, juste pour quelques minutes pour faire une course... sont autant de comportements "anodins" qui rendent la rue "sauvage". Ainsi, même bien pensé, l'espace public devient instantanément source de danger et son fonctionnement se trouve très fortement perturbé.

Aussi, le principe directeur de la politique de stationnement portée par le PDU est-il de contraindre le stationnement sur voirie pour favoriser le stationnement en ouvrage des automobilistes qui n'auront pas pu se reporter sur un autre moyen de transport.

En ce sens, plusieurs actions sont programmées :

- ❖ La réduction de l'offre de stationnement sur voirie au bénéfice de l'offre en ouvrage
- ❖ L'extension du stationnement réglementé
- ❖ L'harmonisation des tarifs de stationnement sur la voirie avec ceux des parkings
- ❖ Le renforcement de la réglementation et du contrôle du stationnement des deux-roues
- ❖ **La création d'un observatoire sur le stationnement**

Vis-à-vis du stationnement privatif, les conditions de desserte en transports publics projetées à l'horizon du PDU, bien que considérablement améliorées par rapport à la situation actuelle, ne permettent pas de délimiter des périmètres à l'intérieur desquels réduire ou supprimer les obligations imposées par les PLU en matière de réalisation d'aires de stationnement. En effet, cette disposition, permise par l'article L214-4 du Code des transports, nécessiterait la mise en place d'axes lourds de transports collectifs, au moins du type d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), ce qui n'est pas prévu pour les 10 prochaines années.

Ainsi, le PDU ne comprend pas de mesures encadrant les obligations imposées par les PLU en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés. De la sorte, la construction d'aires de stationnement privatives dans le cadre de nouveaux programmes immobiliers contribuera à faire baisser la demande de stationnement sur voirie.

3.2.1 Réduire l'offre sur voirie au bénéfice de l'offre en ouvrage

L'ensemble des mesures prises pour favoriser les modes actifs et rééquilibrer le partage de l'espace public conduiront mécaniquement à la suppression de places de stationnement sur voirie. Elargir un trottoir, améliorer la visibilité d'un passage piéton, créer un couloir cyclable... nécessiteront dans bien des cas de supprimer des places de stationnement.

Cela ne doit pas être considéré comme un impact négatif. Dans la mesure où ces projets contribuent à faciliter les déplacements en modes alternatifs, la suppression de places de stationnement doit même plutôt être vue comme une mesure d'accompagnement ! Dès lors, il est inutile et contre-productif de chercher à compenser ces suppressions en restituant les places supprimées un peu plus loin ou à travers la réalisation de nouveaux parkings en ouvrage coûteux.

Cette façon de faire, même si elle contraint le stationnement et donc l'usage de la voiture, reste tout à fait acceptable dans la mesure où, pour les personnes insusceptibles de délaissier leur voiture :

- il reste de la place dans les nombreux parkings en ouvrage existants ; à St Raphaël, les parkings sont utilisés seulement à 60% en dehors des deux mois d'été et à 80-90% au cours de cette période
- l'offre de stationnement privative devrait continuer à s'accroître par application des articles 12 des PLU qui ne seront pas encadrés par le PDU (cf. supra)
- des poches de stationnement seront aménagées le long des lignes de TC les plus fréquentes du territoire (cf. action n° 2.1.3)

De plus, le PDU propose que dans l'hypothèse de la construction d'un parking en ouvrage dans les centres villes de chacune des communes de la CAVEM, celle-ci s'accompagne obligatoirement de la suppression de places de stationnement sur voirie, marquées ou simplement admises. De la sorte, ces nouveaux parkings ne devraient pas générer de trafic routier supplémentaire mais contribueront simplement à améliorer le cadre de vie en libérant l'espace public des voitures en stationnement.

L'action en quelques mots...

Le PDU prévoit la diminution de l'offre de stationnement sur voirie à travers les aménagements programmés de partage de l'espace public. Sa restitution sous quelque forme que ce soit n'est pas recommandée. De plus, la construction de nouveaux parkings dans le centre ville devra s'accompagner de la suppression de places de stationnement sur voirie.

Dimensionnement – estimation financière

Aucun budget n'est affecté à cette mesure

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

Cette action s'envisage de façon continue sur la durée du PDU

3.2.2 Etendre le stationnement réglementé

La réglementation du stationnement (limitation de durée et/ou tarification) permet :

- de favoriser la rotation des véhicules en stationnement dans les quartiers attractifs qui reçoivent beaucoup de visiteurs
- d'inciter les automobilistes à utiliser un autre mode de déplacement pour se rendre dans les quartiers où la question du partage de l'espace public est aigüe
- éventuellement, de générer des recettes qui permettent de financer le développement des modes de transport alternatifs

Il existe déjà des secteurs de stationnement règlementé sur la plupart des communes du territoire. Il convient de les conserver et de les faire évoluer.

Ainsi, le PDU établit que le stationnement sur voirie doit être au minimum :

- payant et limité en durée dans les centres villes de Fréjus et St Raphaël (2 heures maximum),
- gratuit et limité en durée (2 heures) dans les pôles commerciaux secondaires à forte densité de petits commerces de Roquebrune village, de la Bouverie, de Puget Village et du bd de Latre de Tassigny à Fréjus
- limité en durée (4 heures) et payant l'été dans les pôles commerciaux secondaires à forte densité de petits commerces d'Agay, Fréjus plage, Port de Fréjus, St Aygulf et les Issambres
- payant l'été sur les autres secteurs littoraux

Ces principes sont illustrés par la carte n°7.



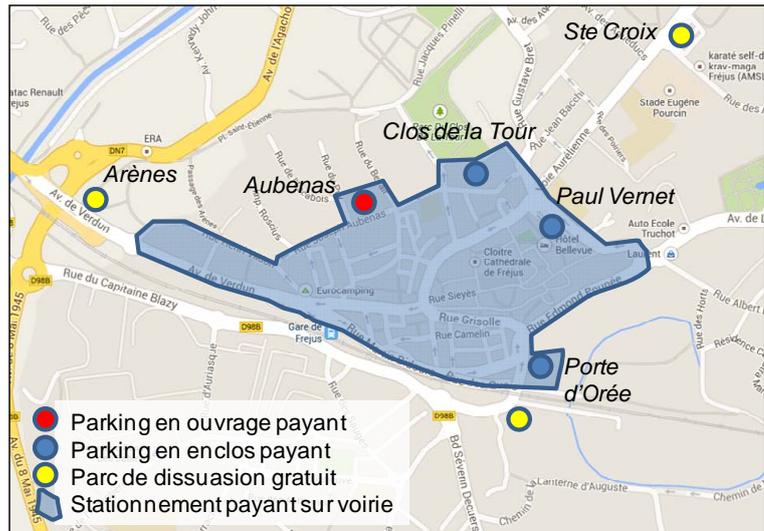
Carte n° 7 : principe de réglementation du stationnement sur voirie

Les communes doivent mettre en application ces réglementations au cours de la première période quinquennale du PDU.

A titre illustratif, concernant les centres ville de Fréjus et St Raphaël, cela pourrait se traduire par les mesures concrètes suivantes:

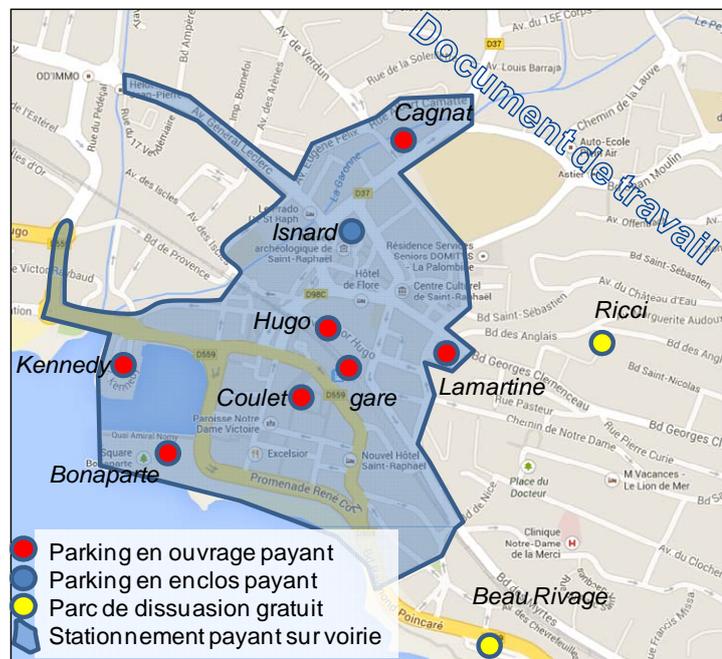
Sur Fréjus

- Extension limitée du stationnement payant sur voirie (Av de Verdun)
- Installation d'un système de paiement (barrière+caisses) sur les parcs du Clos de la Tour et Porte d'Orée
- Valorisation des parkings gratuits de dissuasion : requalification (Arènes), traitement des cheminements d'accès, desserte en bus



Sur St Raphaël :

- Extension limitée du stationnement payant sur voirie (av du Gal Leclerc)
- Fermeture du parking Isnard par une barrière



L'action en quelques mots...

Le PDU programme le maintien et l'extension du stationnement réglementé sur les centres villes de Fréjus et St Raphaël, les pôles commerciaux secondaires à forte densité de petits commerces et le littoral

Dimensionnement – estimation financière

Aucun budget n'est affecté à cette mesure

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

Cette action doit être réalisée au cours de la première période d'application du PDU

3.2.3 Harmoniser les tarifs sur la voirie avec ceux des parkings

Le tarif du stationnement sur voirie à Fréjus et St Raphaël est faible comparativement à d'autres villes littorales de cette importance, et il est inférieur aux tarifs pratiqués dans les parkings. Pour deux heures de stationnement sur voirie, il en coûte 1,50 € à Fréjus et 1,80 € à St Raphaël tandis qu'en ouvrage (hors abonnement), il faut compter respectivement 1,80 € (parking Aubenas) et 4,00 €

Cette différence, qui s'explique parfaitement d'un point de vue économique (les coûts de réalisation et d'exploitation d'un parking sont bien supérieurs) et marketing (le service rendu dans un parking est a priori supérieur), est contradictoire avec le principe posé par le PDU de favoriser le stationnement en parkings plutôt que sur voirie.

C'est pourquoi, le PDU propose que les tarifs de stationnement sur voirie et en parking (enclos ou ouvrage) soient harmonisés au cours de la première période quinquennale. Pour des raisons évidentes de faisabilité financière, cela passera par une augmentation progressive des tarifs de stationnement sur voirie. Dans ce cadre, une mesure symbolique forte serait de fixer un tarif minimum de stationnement égal au prix du ticket de bus.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme l'harmonisation des tarifs de stationnement sur voirie et en parking de façon à favoriser le stationnement en parkings

Dimensionnement – estimation financière

Aucun budget n'est affecté à cette mesure

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

Cette action doit être réalisée au cours de la première période d'application du PDU

3.2.4 Renforcer la réglementation et le contrôle du stationnement des deux-roues

Comme dans de nombreuses villes méditerranéennes, on constate sur le territoire une utilisation très répandue des deux-roues motorisés (2RM), et particulièrement des scooters, et qui va en s'accroissant.

Ce mode de transport alliant commodité, économie et plaisir est particulièrement prisé des jeunes générations qui, à partir de 14 ans, ont le droit de conduire un deux roues de moins de 50 cm³.

Ainsi, on relève une forte concentration de ce type de véhicules aux abords des collèges et surtout des lycées.

Cet engouement n'est pas sans poser de problèmes liés, en particulier :

- à la sécurité routière, car les usagers de ce mode de transport sont très vulnérables et, pour certains, peu respectueux du code de la route
- aux nuisances auxquels les motos et scooters sont souvent associés : pollution atmosphérique et surtout le bruit
- au stationnement, car l'offre spécifiquement dévolue aux deux-roues motorisées est peu répandue (encore qu'elle se développe, comme tout récemment à St Raphaël) et les véhicules sont de ce fait souvent garés sur les trottoirs où ils gênent le cheminement des piétons



Stationnement motos Fréjus



Lycée St Exupéry St Raphaël



Pl. Formigé Fréjus

Le stationnement des 2RM est pourtant très encadré au niveau réglementaire :

- il est interdit sur le trottoir sauf espace aménagé à cet effet et clairement distinct de l'espace de cheminement piétonnier
- il est autorisé sur chaussée dans les mêmes conditions que les automobiles

Ce cadre général n'est manifestement pas suffisant.

Aussi, en vue de libérer l'espace public des 2RM en stationnement, d'une part, et inciter les usagers de ce mode à basculer vers les TC ou les modes actifs, d'autre part, le PDU programme :

- ↳ le renforcement du contrôle et de la verbalisation des stationnements gênants (sensibilisation dans un premier temps avec des amendes fictives puis amendes véritables)
- ↳ l'accueil des 2RM dans les parkings publics avec une tarification spécifique
- ↳ l'aménagement de places de stationnement réservées aux 2RM sur chaussée sur des emplacements de stationnement automobile supprimés (de façon à atteindre un ratio d'une place 2RM pour dix places voitures)
- ↳ l'application de la réglementation de la durée et des tarifs de stationnement prévues pour les voitures (cf. action précédente) aux 2RM avec toutefois un tarif inférieur de moitié

Le stationnement payant sur chaussée pour les 2RM n'est pas répandu en France mais il est pratiqué dans de nombreuses villes étrangères (Londres, par exemple). Les nouvelles technologies le permettent à présent relativement simplement (paiement par téléphone).

L'action en quelques mots...

Le PDU programme l'aménagement de places de stationnement payant sur voirie pour les deux-roues motorisées (2RM) et l'accueil des 2RM dans les parkings

Dimensionnement– estimation financière

Aucun budget n'est affecté à cette mesure, le coût d'aménagement des places devant être compensé par les nouvelles recettes générées

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

Cette action doit être réalisée au cours de la première période d'application du PDU

3.2.5 Créer un observatoire du stationnement

La mise en place de l'ensemble des mesures précédentes de cette orientation nécessite un important travail de pédagogie auprès des communes tant la gestion du stationnement, son dimensionnement, sa réglementation est, d'une part, très sensible et, d'autre part, vécue comme une compétence exclusive sur laquelle aucun droit de regard extérieur est admis.

Or, en la matière, comme pour les autres instruments de régulation des déplacements, la coopération intercommunale est primordiale pour aboutir à des politiques, si ce n'est unifiées, réellement coordonnées.

Le PDU programme donc que des actions de communications ciblées auprès des communes soient régulièrement effectuées par les services de la CAVEM sur la nécessité de faire évoluer les politiques de stationnement conformément aux prescriptions du PDU.

Pour alimenter ces actions de communications et éclairer la réflexion avec des éléments objectifs et explicatifs, le PDU programme en outre la mise en place par le CAVEM d'un observatoire du stationnement sur l'ensemble de l'agglomération. Cet observatoire sera chargé de dresser un état des lieux détaillé de l'offre de stationnement existante sur l'ensemble du territoire, d'analyser les comportements des usagers pour en cerner les besoins et d'assurer une fonction de gouvernance urbaine par l'examen systématique de la cohérence et de la convergence des projets d'aménagement de l'espace public des communes et de réglementation de police prise en la matière.

Des investigations particulières seront conduites par l'observatoire pour préparer la mise en œuvre au 1^{er} janvier 2018 de la décentralisation et la dépenalisation du stationnement prévue par l'article 63 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles : enquête de respect de la réglementation, enquête de préférences déclarées auprès des automobilistes, simulations financières, etc.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la mise en place d'un observatoire du stationnement de la CAVEM et la conduite d'actions de communication auprès des communes pour faciliter l'acceptation des mesures relatives au stationnement inscrites au PDU

Dimensionnement– estimation financière

Aucun budget n'est affecté à cette mesure, qui sera financée sur le budget général de la CAVEM

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM

Programmation

L'observatoire doit être créé au cours de la première période d'application du PDU et son action s'étendre sur toute la durée du PDU

3.3 Améliorer l'organisation des livraisons en ville

Les enjeux du transport de marchandises en ville (TMV) adoptent plusieurs formes :

- enjeu social : le consommateur demande de plus en plus de proximité du fait des évolutions sociodémographiques et des pratiques de consommation (vieillesse population, e-commerce, ménages monoparentaux...).
- enjeu fonctionnel : le TMV représente un volume important de flux de livraisons et enlèvements qui génèrent des nuisances multiples dans le fonctionnement d'un centre urbain (stationnement, gêne de la circulation, détérioration de l'espace public...).
- enjeu économique : dans l'ensemble des coûts logistiques, la partie urbaine est significative, ce qui induit une migration du commerce vers les zones périphériques en l'absence de politique coordonnée pour organiser la logistique urbaine.
- enjeu environnemental : le trafic lié au transport de marchandises génère une pollution environnementale et sonore.

Ces dernières décennies, les activités logistiques ont été écartées des centres urbains car elles étaient considérées comme peu valorisantes, alors qu'elles participaient au fonctionnement urbain. Pour répondre à la concentration démographique et économique des centres urbains, il est nécessaire de ramener ces activités dans le centre, dans tous les cas de repenser l'interaction entre la logistique et le centre ville.

L'organisation d'une logistique urbaine mobilise à la fois des investissements privés (les plateformes, les véhicules, ...) et des investissements publics (les infrastructures, les services,...). Le bon fonctionnement du système dépendra en grande partie de la cohérence des moyens développés de part et d'autre, ce qui implique un dialogue entre acteurs et une coordination générale.

Dans ce cadre, le PDU attribue aux communes du territoire un rôle :

- ❖ de coordonnateur, à travers la mise en place d'un collectif TMV
- ❖ d'aiguillon, à travers la réglementation à mettre en place pour rendre le TMV davantage acceptable d'un point de vue environnemental
- ❖ de facilitateur, par l'aménagement d'aires de livraison adaptées aux exigences du TMV

3.3.1 Mettre en place un collectif « Transport de Marchandises en Ville »

Dans la mesure où les réflexions globales et partagées en matière de logistique urbaine sont encore très embryonnaires sur la CAVEM, la première des choses à faire est de constituer un collectif ad-hoc pour initier une démarche solide et participative.

Ce collectif doit regrouper les parties prenantes de l'organisation des transports de marchandises dans l'agglomération:

- grands donneurs d'ordre (entreprises de production, grande distribution...)
- structures organisées des grands sites générateurs (associations de zones d'activités, de commerçants des centres urbains...)
- entreprises de transports et porteurs locaux de projets logistiques
- chambres consulaires (CCI...)
- collectivités (communauté d'agglomération, communes)

L'animation du collectif est portée par la CAVEM ou peut être confiée à un prestataire extérieur.

Le premier ordre de mission du collectif sera de conduire un diagnostic partagé, d'identifier des axes opérationnels d'intervention dont l'harmonisation de la réglementation et l'aménagement des aires de

livraison. Dans un second temps, il s'agira de proposer des actions innovantes et des sites d'expérimentation. S'ajoutera à cela la recherche de foncier logistique au cœur des villes, y compris en sous-sol.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la mise en place d'un collectif regroupant les collectivités locales, les chambres consulaires, les grands générateurs de fret du territoire et les professionnels de la logistique pour définir une stratégie partagée d'organisation des transports de marchandises en ville.

Dimensionnement – estimation financière

Aucun budget d'investissement n'est affecté à cette mesure ; le coût de fonctionnement est pris sur le budget général de la CAVEM

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM

Programmation

Cette action doit être réalisée au cours de la première période d'application du PDU

3.3.2 Harmoniser et adapter les réglementations des livraisons en ville

Aujourd'hui, la réglementation des livraisons en ville n'est pas homogène sur le territoire de la CAVEM, chaque commune ayant défini ses propres règles. Cette situation, outre qu'elle complique la tâche des transporteurs qui doivent s'adapter à chaque cas particulier, est potentiellement source d'inégalités entre les commerces ce qui peut nuire à leur compétitivité.

Conformément au Code des Transports, le PDU programme l'adoption d'une réglementation identique sur l'ensemble du territoire en matière de véhicules de livraison¹² autorisés dans les espaces urbains.

Cette réglementation doit imposer l'utilisation de véhicules propres et/ou de petit tonnage sur une certaine plage horaire.

Plusieurs type de zones seront distinguées et au minimum les cœurs de ville à forte densité commerciale des autres espaces urbains.

L'illustration n° 14 présente comment pourrait être déclinée une telle réglementation qui mixe à la fois des exigences sur le tonnage des véhicules et leur motorisation.

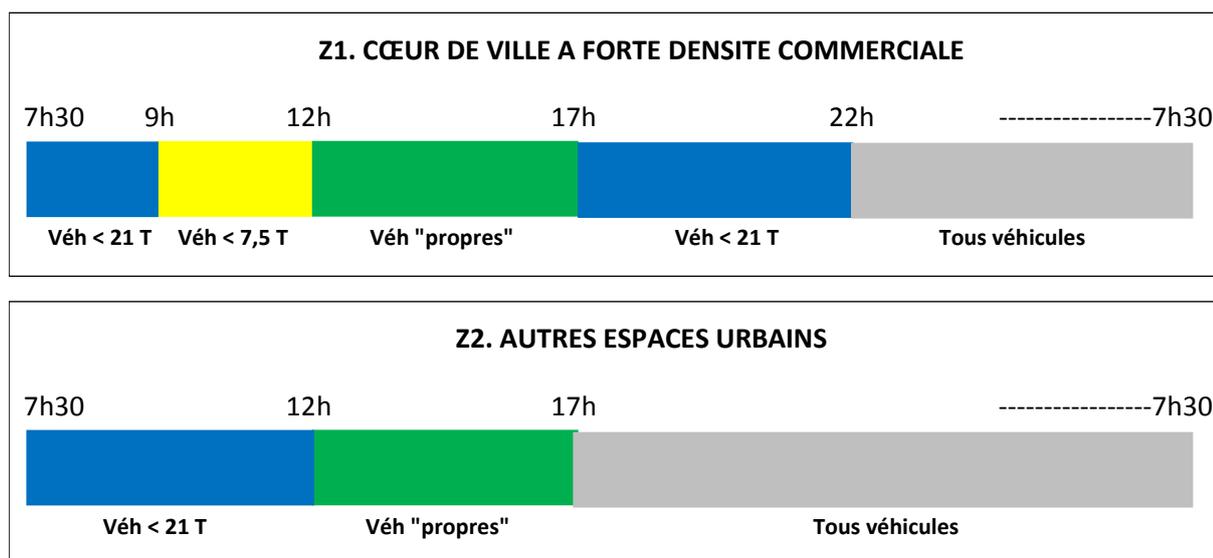


Illustration n° 14 : exemple de réglementation favorisant l'utilisation de véhicules propres

¹² Véhicules de catégorie N : véhicules à moteur conçus et construits pour le transport de marchandises et ayant au moins quatre roues

Il reviendra au collectif TMV de définir précisément la réglementation commune à mettre en place sur le CAVEM et en particulier :

- La définition d'un véhicule propre (électrique, GNV, hybride...)
- La délimitation des secteurs réglementés
- La segmentation des véhicules par tonnage
- Les plages horaires

La réglementation sera mise en application par chacune des communes.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme l'adoption d'une réglementation identique sur l'ensemble du territoire en matière de véhicules de livraison autorisés dans les espaces urbains visant à favoriser les véhicules propres et/ou de petit tonnage.

Dimensionnement – estimation financière

Aucun budget d'investissement n'est affecté à cette mesure qui est réglementaire

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

Cette action doit être réalisée au cours de la première période d'application du PDU

3.3.3 Aménager les aires de livraisons

L'arrêt est indissociable du transport de marchandises et c'est souvent lui qui pose le plus de problèmes. La collectivité doit offrir aux transporteurs (pour compte propre ou pour compte d'autrui) la possibilité de livrer et enlever les envois dans des conditions acceptables pour le fonctionnement des quartiers et la qualité de vie des riverains.

Aujourd'hui, dans les zones denses, le stationnement des véhicules utilitaires se fait majoritairement en infraction avec les règles en vigueur du fait de l'occupation illicite des aires dédiées à cet usage et/ou de l'absence d'espaces de stationnement à proximité du lieu à desservir.

Le schéma le plus utilisé pour le stationnement des véhicules acheminant des marchandises est celui des aires de livraison. Pour être opérantes, ces dernières doivent répondre à des spécifications techniques (dimension, position, ...) et à des impératifs de localisation (distance aux lieux à desservir, densité par rue, ...). Divers guides à vocation technique et juridique existent (notamment CEREMA) et fournissent des indications sur l'aménagement de ces aires ; on retiendra notamment que leur mise en œuvre requiert une analyse fondée sur un diagnostic du fonctionnement logistique du secteur étudié (quantification de la demande, temps moyen d'arrêt, ...) suivi de préconisations liées au marquage au sol ainsi que sur la longueur des arrêts pour livraison (15 m en général sauf cas particuliers), l'adaptation des girations, la relation voie-trottoir pour l'usage de transpalette, ... Un exemple standard en est donné par l'illustration n° 15.

Dans ce contexte, le PDU programme :

- la définition de principes d'aménagement communs des aires de livraison applicables sur l'ensemble du territoire de la CAVEM
- l'aménagement, selon ces principes, d'aires de livraison fonctionnelles et sécurisées à proximité des petits commerces dans des proportions correspondant aux besoins ; le dimensionnement théorique des besoins, à partir des recommandations du CEREMA qui fournit un ratio de 90 mouvements traités par aire et sur la base du nombre de mouvements hebdomadaires générés par ce type d'établissements (21 000 mouvements) s'établit à 200-250 aires sur tout le territoire, à affiner (et réduire) par une approche davantage locale
- l'optimisation de la gestion des aires de livraison avec :
 - le renforcement des contrôles pour assurer leur disponibilité
 - l'augmentation à prévoir des amendes pour le stationnement non autorisé sur ces emplacements (lorsque la Loi en donnera possibilité aux communes)
 - l'autorisation du stationnement nocturne sur ces emplacements

- l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication : appli smartphone indiquant les places libres et guidage GPS ; système de réservation des places

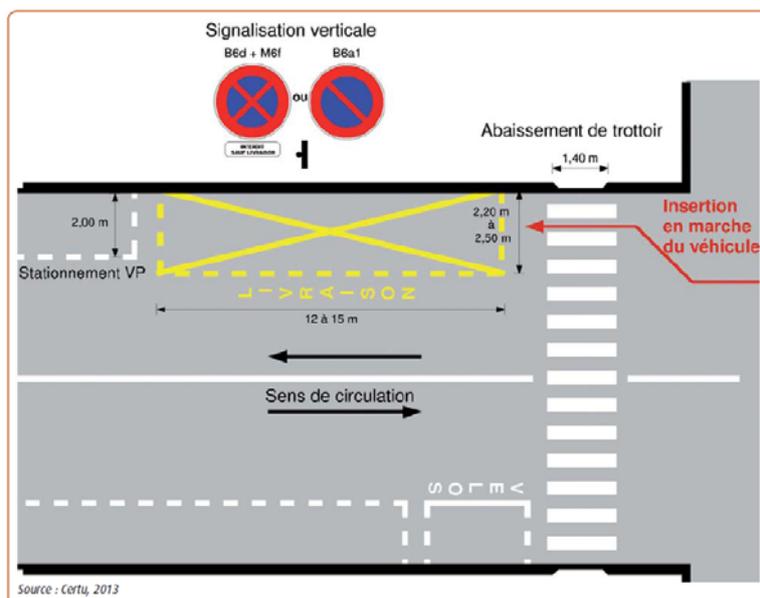


Illustration n° 15 : aménagement requis pour une aire de livraison standard (source : CEREMA)

Le dimensionnement précis des aires de livraisons par pôle commercial et l'élaboration du cahier des charges de leur aménagement et de leur gestion font partie des missions du collectif TMV.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme l'augmentation du nombre d'aires de livraison dans les pôles commerciaux secondaires à forte densité de petits commerces et leur aménagement selon un cahier des charges commun à toutes les communes de la CAVEM

Dimensionnement – estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action de 300 k€ sur la durée du PDU

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

La programmation de cette action est pluriannuelle et s'étend sur toute la durée du PDU

4. AXE STRATEGIQUE 4 : UN TERRITOIRE TOURISTIQUE QUI RESTE AGREABLE L'ETE

La vocation touristique du territoire Var Estérel Méditerranée est essentielle pour sa vie et sa pérennité. Malgré les efforts volontaristes faits par les collectivités et les acteurs du tourisme pour « désaisonnaliser », l'activité touristique reste très liée à la saison estivale et concentrée en son « cœur » (mi-juillet/mi-août). On assiste à une fréquentation massive et à de grandes difficultés de déplacements (circulation automobile, stationnement). Cette situation s'explique par l'importance des usagers et à leurs pratiques développées de déplacements multiformes : se rendre en journée sur les grandes plages (Saint-Aygulf, Fréjus Plage, Veillat, Agay...), fréquenter le littoral urbain de Fréjus Saint-Raphaël le soir pour se balader, aller au restaurant, assister aux marchés nocturnes ou pour des évènements exceptionnels (fête du 14 juillet, feux d'artifices, animations diverses). Il existe également des usages touristiques liés au patrimoine urbain du territoire (centre ancien de Fréjus...) ou à ses grands sites naturels (massif de l'Estérel, des Maures, vallée de l'Argens...).

Les difficultés de déplacements découlent de l'usage hégémonique de la voiture individuelle comme de la fréquente grande distance à parcourir entre les lieux d'hébergement et ceux de fréquentation. Ainsi concernant l'hôtellerie de plein-air qui occupe une place majeure dans l'offre d'hébergement du territoire, de nombreux grands établissements sont situés à forte distance du littoral et des pôles urbains, comme ceux implantés le long de la RD4, qui cumulent plus de 3 000 places d'hébergement.

Offrir aux touristes pendant la période estivale des alternatives attractives à la voiture personnelle s'avère fondamental pour leur agrément, d'autant plus que les vacances doivent être synonymes de liberté et que les déplacements automobiles (être « bloqué dans les bouchons », « perdre son temps » à rechercher une place de stationnement) deviennent de plus en plus un symbole de stress et de dépendance. Et cela permettrait également à l'ensemble du territoire d'en profiter, car la population permanente et les entreprises subissent également des gênes importantes durant le cœur de la saison touristique.

Le PDU comprend deux orientations particulièrement orientées vers la saison touristique:

- Concevoir une offre de TC spécifique à la période estivale
- Expérimenter des solutions originales

4.1 Concevoir une offre de TC spécifique à la période estivale

La CAVEM est un territoire touristique qui connaît une fréquentation estivale très soutenue (la population résidente est susceptible d'être multipliée par trois).

Pourtant, le réseau de bus évolue peu au cours de la période estivale. Si l'offre journalière augmente sur les lignes qui desservent le littoral : L8 (Trayas), L9 (St Aygulf) et L11 (les Issambres) ainsi que sur la ligne L1 qui dessert les grands campings de Fréjus et qui est renforcée l'été et prolongée sur St Raphaël (L1bis), elle diminue ou reste stable sur l'ensemble des autres lignes. Au final, le nombre de services journaliers baisse de 10% au cours de l'été !

Malgré cela, la fréquentation augmente au cours de l'été : +37% (en 2012) ce qui témoigne d'un véritable besoin des estivants en matière de TC sur le territoire. Les lignes qui connaissent la plus forte augmentation sont logiquement celles qui sont renforcées l'été, ainsi que L6 dont l'offre diminue plutôt (sauf les dimanches) mais qui permet d'emmener dans les centres urbains et à la plage les habitants de Valescure.

Le PDU ambitionne d'améliorer significativement l'offre du réseau Agglobus en période estivale, au bénéfice non seulement des visiteurs mais également des résidents permanents à travers deux actions complémentaires :

- ❖ Renforcer la desserte des lieux d'hébergement et des sites touristiques
- ❖ Améliorer l'intermodalité vélo-TC

4.1.1 Renforcer la desserte des lieux d'hébergement et des sites touristiques

Au cours de l'été, l'offre des lignes régulières ne doit pas diminuer au motif que les usagers scolaires sont absents et les actifs moins nombreux. Des adaptations sont évidemment à prévoir dans les horaires (moins de services en pointe mais davantage en heures creuses) et les itinéraires (pour éviter de desservir tel établissement scolaire en antenne par exemple).

Mieux, des lignes spécifiquement estivales doivent être proposées pour rendre encore plus attractif le réseau pour des déplacements « non obligés » (qui ne concernent ni le travail ni la scolarité).

Ainsi, le PDU préconise que des lignes spécifiques ou des renforts de lignes soient expérimentés l'été :

- ↳ Sur le littoral, d'Agay aux Issambres, avec desserte des sites balnéaires
- ↳ Entre les principaux sites d'hébergement touristique et le littoral, avec l'objectif que tous les sites de plus de 500 places d'hébergement payant disposent d'un moins quatre allers-retours quotidiens vers le littoral, directs ou en correspondance

La carte n° 8 ci-après fournit le schéma d'intention d'une telle desserte estivale qui en servira de base pour la définition plus précise en cohérence avec la restructuration générale du réseau programmée par l'action n° 2.1.1 du PDU.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme l'expérimentation de lignes de TCU estivales, et/ou de renforts de lignes, pour desservir le littoral et les grands sites d'hébergement touristique

Dimensionnement – estimation financière

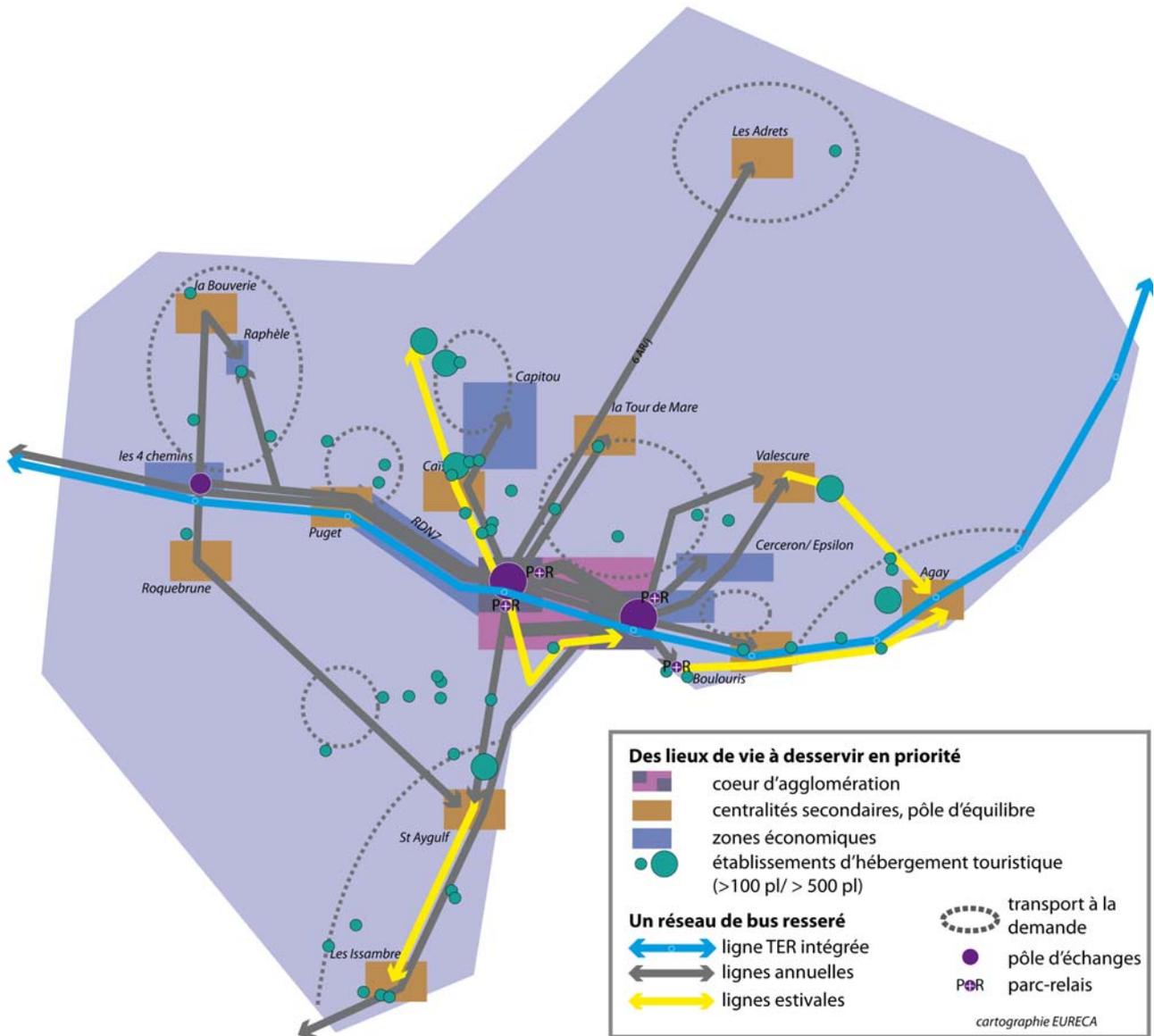
Le budget prévisionnel de cette action est compris dans celui de l'action n° 2.1.1. relative à la restructuration générale du réseau Agglobus

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU



Carte n° 8 : schéma d'intention de renfort estival du réseau Agglobus

4.1.2 Améliorer l'intermodalité vélo-TC

La saison estivale est propice à l'utilisation des vélos pour des trajets de courte à moyenne distance. L'ensemble des mesures prises en faveur de ce mode de transport dans l'orientation 2.2 permettra d'encourager cette pratique.

Pour l'accroître encore et maximiser les effets des mesures de renforcement des lignes Agglobus pendant l'été (cf. action 4.1.2), le PDU programme la mise en place de mesures favorisant l'utilisation combinée d'un vélo et d'une ligne de bus dont :

- l'implantation de garde-cycles supplémentaires à proximité des principaux arrêts de bus et dans les pôles d'échanges, sur le principe d'équipements amovibles susceptibles d'être démontés en dehors de la période estivale pour être remontés, par exemple, aux abords des établissements scolaires
- des mesures à mettre en place avec le prochain exploitant du réseau de bus pour encourager l'usage combiné des vélos et des bus

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la mise en place de mesures favorisant l'utilisation combinée d'un vélo et d'une ligne de bus

Dimensionnement – estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est compris dans celui de l'action n° 2.1.1. relative à la restructuration générale du réseau Agglobus et de l'action n° 2.2.3 relative au stationnement des vélos

Maîtrise d'ouvrage

La CAVEM et les communes

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

4.2 Expérimenter des mesures originales

L'été représente une bonne occasion d'expérimenter des mesures originales et innovantes permettant d'apporter des solutions aux problèmes spécifiques auquel est confronté le territoire durant cette période où la population triple, mais aussi susceptibles d'être étendues à l'année entière si les résultats de l'expérimentation en montrent la pertinence.

Dans ce cadre, le PDU programme :

- ❖ d'expérimenter un minibus électrique automatique en site propre sur le bord de mer
- ❖ d'expérimenter des zones piétonnes estivales

4.2.1 Expérimenter un minibus électrique automatique en site propre sur le bord de mer

LA CAVEM suit avec beaucoup d'intérêt les innovations technologiques dans le domaine des transports publics comme en témoigne la mise en place dès 2006 de navettes électriques dans le centre de l'agglomération.

Dans ce domaine, le projet européen Citymobil apparaît très prometteur. Il porte sur les systèmes de transport automatisés dans un environnement urbain. Dans ce cadre, la ville de la Rochelle expérimente de novembre 2014 à avril 2015 six véhicules électriques sans chauffeur du constructeur français Robosoft et équipés de technologies laser et GPS qui permettent de détecter les obstacles, les contourner ou stopper le véhicule.

Les véhicules peuvent transporter huit personnes sur un itinéraire de 2 km environ en plein centre ville.

Le PDU programme qu'une expérimentation de ce type soit réalisée sur le bord de mer entre le port de Santa-Lucia et la plage du Veillat à St Raphaël.

Une telle navette présenterait plusieurs intérêts pour ses usagers :

- ↳ La découverte d'une technologie nouvelle et innovante
- ↳ Le plaisir d'une promenade au bord de mer
- ↳ La desserte des sites d'attraction situés sur le parcours (plages, palais des congrès)
- ↳ La connexion entre le parc-relais estival de Santa-Lucia et le centre de Saint Raphaël

En première approche, il faut prévoir :

- des aménagements de voirie pour permettre aux véhicules de circuler en site propre, lesquels aménagements en dehors des périodes de fonctionnement de la navette automatique pourraient servir aux modes actifs
- la circulation de plusieurs minibus électriques automatiques sur cet itinéraire d'environ 1,5 km pour permettre des départs rapprochés à chaque terminus

En cas de bilan positif, le service expérimental pourra être pérennisé.

L'action en quelques mots...

Le PDU programme l'expérimentation d'un service de minibus électriques automatiques en site propre entre Santa-Lucia et la plage du Veillat à St Raphaël

Dimensionnement – estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est de 2 M€

Maîtrise d'ouvrage

La commune de St Raphaël par délégation de la CAVEM

Programmation

Cette action ponctuelle est programmée au cours de la première période d'application du PDU

4.2.2 Expérimenter des zones piétonnes estivales

La carte n° 6 illustrant l'action 3.1.1. relative aux secteurs de partage renforcé de l'espace public localise les centralités littorales où il apparaît judicieux d'expérimenter des zones piétonnes estivales. Il s'agit de :

- Les Issambres
- St Aygulf
- Fréjus plages
- Le centre de St Raphaël
- Boulouris
- Agay

Ces secteurs sont « pris d'assaut » l'été du fait de leur proximité avec le littoral et ses équipements (plages, gares maritimes, ports), de l'importance de leur offre résidentielle permanente et touristique et de la densité de leur tissu commercial.

Pour y apporter un peu d'air, dissuader d'y venir en voiture, permettre d'y déambuler à pied ou à vélo en toute sécurité et avec plaisir, le PDU programme d'y aménager des aires piétonnes temporaires.

Ces aires, dont les périmètres exacts devront être définis par les communes en concertation avec les habitants et commerçants des quartiers, seront mises en place, au minimum, au plus fort de la période estivale, entre le 15 juillet et le 15 août. Seront privilégiés des aménagements simples et réversibles : barrières démontables pour barrer les principales rues, mobiliers amovibles pour les autres (jardinières, arbre en bac...), signalisation verticale sur plot, etc. Des arrêtés municipaux seront nécessaires ainsi que la présence d'agents de sécurité publique, au moins durant les premiers jours pour renseigner les usagers et veiller au bon respect de la réglementation.

Le stationnement sera bien évidemment interdit dans les aires piétonnes temporaires (mais pas les livraisons) et l'offre de stationnement située à proximité sera valorisée (signalisation directionnelle, flyer d'information).

Chaque secteur recevra un aménagement « sur mesure » tenant compte de ses particularités (taille, tissu commercial, fonctionnalités, etc.). Des centralités non littorales peuvent également être aménagées en aires piétonnes estivales (centres anciens de Fréjus et Roquebrune, par exemple).

L'action en quelques mots...

Le PDU programme la mise en place d'aires piétonnes temporaires au cœur de l'été sur les centralités littorales du territoire

Dimensionnement – estimation financière

Le budget prévisionnel de cette action est de 500 k€, soit 50 k€ par an

Maîtrise d'ouvrage

Les communes

Programmation

Cette action bénéficie d'une programmation pluriannuelle sur toute la durée du PDU

5. EVALUATION DU PROJET DE PDU

5.1 Au niveau financier

5.1.1 Le rééquilibrage des dépenses d'investissement vers les modes actifs

Le PDU représente environ 91,1 M€ de dépenses d'investissement sur la durée du PDU selon la répartition par axe stratégique et orientations suivante :

	coût total HT	financement extérieur	reste communes+ CAVEM	2016-2020	2021-2025
axe 1 : un territoire ouvert sur l'extérieur et qui rayonne	50 400 k€	84%	8 300 k€	3 300 k€	5 000 k€
orientation 1.1 : compléter le réseau de voirie structurante	50 100 k€	84%	8 100 k€	3 100 k€	5 000 k€
orientation 1.2 : conforter l'accroche en TC de l'agglomération aux territoires voisins	300 k€	33%	200 k€	200 k€	
orientation 1.3 : planifier la logistique urbaine					
axe 2 : un territoire innovant disposant d'un large bouquet de mobilité	29 900 k€	14%	25 800 k€	14 300 k€	11 500 k€
orientation 2.1 : améliorer l'attractivité des TC	12 300 k€	11%	10 900 k€	7 900 k€	3 000 k€
orientation 2.2 : favoriser l'usage des vélos	15 000 k€	13%	13 000 k€	5 300 k€	7 700 k€
orientation 2.3 : utiliser les voitures "autrement"	2 600 k€	27%	1 900 k€	1 100 k€	800 k€
axe 3 : un territoire accueillant au cadre de vie préservé	8 300 k€	2%	8 100 k€	4 050 k€	4 050 k€
orientation 3.1 : réaménager l'espace public en faveur des modes actifs	8 000 k€	3%	7 800 k€	3 900 k€	3 900 k€
orientation 3.2 : agir sur le stationnement pour gérer les déplacements					
orientation 3.3 : améliorer l'organisation des livraisons en ville	300 k€		300 k€	150 k€	150 k€
axe 4 : un territoire touristique qui reste attractif l'été	2 500 k€	16%	2 100 k€	1 850 k€	250 k€
orientation 4.1 : concevoir une offre de TC spécifique à la période estivale					
orientation 4.2 : expérimenter des mesures originales	2 500 k€	16%	2 100 k€	1 850 k€	250 k€
TOTAL	91 100 k€	51%	44 300 k€	23 500 k€	20 800 k€

55% du budget est affecté à l'axe stratégique n° 1 et spécifiquement à l'orientation 1.1 qui vise à compléter le réseau structurant de voirie. Il s'agit en quelque sorte d'un budget de rattrapage d'actions envisagées de longue date mais qui n'ont jamais été engagées. Il n'est plus possible dorénavant de remettre encore à plus tard ces opérations structurantes qui constituent le délestage et la requalification de la RDN7, ainsi que le contournement de Roquebrune. Ces opérations ne doivent pas être considérées comme des actions susceptibles de faire progresser la circulation routière sur le territoire. En effet, les créations de voies nouvelles s'accompagnent systématiquement de la requalification des voies soulagées d'une partie de leur trafic, pour éviter d'induire un nouveau trafic routier, d'une part, et pour laisser plus de places aux modes actifs et/ou aux transports collectifs, d'autre part.

33% est affecté à l'axe stratégique n° 2 dont une grande partie à l'orientation 2.2 relative aux vélos qui constituent ainsi une cible très importante du PDU de la CAVEM.

9% est affecté à l'axe stratégique n° 3, quasi-exclusivement à l'orientation 3.1 qui porte sur l'aménagement de l'espace public en faveur de modes actifs.

L'axe stratégique n° 4 ne représente que 3% des dépenses d'investissement car il comporte principalement des actions légères.

Des hypothèses ont été prises sur les sources de financements extérieures. Il s'agit d'hypothèses de travail qui n'engagent pas les partenaires avec lesquels des discussions doivent être conduites pour établir des accords de cofinancements.

Le principal financement extérieur attendu par la CAVEM repose sur le Conseil départemental du Var à qui revient la maîtrise d'ouvrage des voies structurantes lesquelles représentent 40 M€ (44% du budget total du PDU).

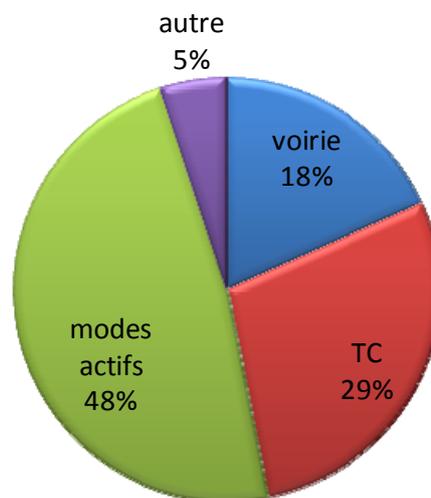
Ainsi, le budget d'investissement restant à la charge de la CAVEM et des communes est-il de 44,3 M€ soit environ 4 M€ par an. Ceci représente moins de 5% des budgets d'investissement des collectivités concernées. Le financement des investissements programmé par le PDU pourra de la sorte être couvert sans mesures exceptionnelles mais en travaillant l'affectation des sommes allouées chaque année.

A cet égard, on souligne que les modes actifs sont les premiers bénéficiaires du PDU puisque la totalité des investissements des orientations 2.2. et 3.1 et une partie de l'orientation 4.2 leur sont consacrées, pour un montant global de 23,5 M€ dont 21,3 M€ pris en charge par la CAVEM et les communes, ce qui est probablement supérieur à ce qui se pratique aujourd'hui.

Les transports collectifs sont également très bien lotis avec l'orientation 2.1 et une partie de l'orientation 4.2 pour un montant global de 14,6 M€ dont 12,7 M€ à la charge de la CAVEM et des communes, ce qui est inédit sur le territoire.

Le diagramme ci-dessous illustre la répartition des dépenses d'investissement à la charge de la CAVEM et des communes par grandes familles.

Répartition des investissements à la charge de la CAVEM et des communes



On souligne que les dépenses de voirie (8,1 M€ à la charge de la CAVEM et des communes) profitent également aux modes actifs dans la mesure où les voies nouvelles devront comprendre des aménagements cyclables au titre de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie et la requalification de la RDN7 sera multimodale.

Enfin, il est utile d'indiquer, même si cela est difficile à chiffrer, que pourraient être décomptés de ce budget global les investissements qui seront évités du fait de la mise en place du PDU et qui pourront principalement concerner la construction de parkings, qui deviendront inutiles du fait du report modal, et les travaux de maintenance de la voirie qui sera moins sollicitée en raison de la baisse des km parcourus en voitures.

Sont indiqués ci-après, axe par axe, les budgets d'investissements de chaque orientation et de chaque action ainsi que les maîtres d'ouvrage et les hypothèses de programmation (qui sont précisées au § 5.1.4).

	catégorie	coût total HT	maître d'ouvrage	financement extérieur	reste communes+CAVEM	2016-2020	2021-2025
axe 1 : un territoire ouvert sur l'extérieur et qui rayonne		50 400 k€		84%	8 300 k€	3 300 k€	5 000 k€
orientation 1.1 : compléter le réseau de voirie structurante		50 100 k€		84%	8 100 k€	3 100 k€	5 000 k€
action 1.1.1	contournement RDN7	20 000 k€	CD83+ CAVEM	85%	3 000 k€	100%	
action 1.1.2	1ère tranche de requalification RDN7	10 000 k€	CD83+ CAVEM	50%	5 000 k€		100%
action 1.1.3	déviations Roquebrune	20 000 k€	CD83	100%		100%	
action 1.1.4	études projets routiers	100 k€	CAVEM		100 k€	100%	
orientation 1.2 : conforter l'accroche en TC de l'agglomération aux territoires voisins		300 k€		33%	200 k€	200 k€	
action 1.2.1	étude réouverture des gares Roquebrune/Puget	200 k€	Région+CAVEM	50%	100 k€	100%	
action 1.2.2	étude d'amélioration conditions d'accès gares	100 k€	communes+CAVEM		100 k€	100%	
action 1.2.3	conforter les lignes Varlib		CAVEM+CD83			100%	
action 1.2.4	Accords tarifaires Agglobus/ TER/ Varlib		CAVEM+CD83+Région			100%	
orientation 1.3 : planifier la logistique urbaine							
action 1.3.1	normes PLU pour livraisons		communes			100%	
action 1.3.2	foncier logistique		communes			100%	
axe 2 : un territoire innovant disposant d'un large bouquet de mobilité		29 900 k€		14%	25 800 k€	14 300 k€	11 500 k€
orientation 2.1 : améliorer l'attractivité des TC		12 300 k€		11%	10 900 k€	7 900 k€	3 000 k€
action 2.1.1	augmenter et redéployer l'offre Agglobus		CAVEM			100%	
action 2.1.2	aménagement voirie	6 000 k€	communes+CAVEM	17%	5 000 k€	50%	50%
action 2.1.3	intermodalité TC-voiture	500 k€	CAVEM		500 k€		100%
action 2.1.4	mise en œuvre Sd'Ap	5 300 k€	CAVEM+communes+CD83	8%	4 900 k€	100%	
action 2.1.5	renouvellement du parc d'autobus		CAVEM			100%	
action 2.1.6	outils NTIC	500 k€	CAVEM		500 k€	100%	
action 2.1.7	développement tarification attractive		CAVEM			100%	
action 2.1.8	interface urbanisme - TC		communes			100%	
orientation 2.2 : favoriser l'usage des vélos		15 000 k€		13%	13 000 k€	5 300 k€	7 700 k€
action 2.2.1	itinéraires structurants	10 000 k€	comm.+CAVEM+CD83+SMA	20%	8 000 k€	35%	65%
action 2.2.2	accès générateurs	5 000 k€	communes		5 000 k€	50%	50%
action 2.2.3	garde cycles		communes			50%	50%
action 2.2.4	normes PLU pour les vélos		communes			100%	
orientation 2.3 : utiliser les voitures "autrement"		2 600 k€		27%	1 900 k€	1 100 k€	800 k€
action 2.3.1	actions pour le covoiturage	2 000 k€	CAVEM	20%	1 600 k€	50%	50%
action 2.3.2	installation de bornes de recharge	600 k€	communes	50%	300 k€	100%	
axe 3 : un territoire accueillant au cadre de vie préservé		8 300 k€		2%	8 100 k€	4 050 k€	4 050 k€
orientation 3.1 : réaménager l'espace public en faveur des modes actifs		8 000 k€		3%	7 800 k€	3 900 k€	3 900 k€
action 3.1.1	secteurs de partage renforcé de l'espace public	2 500 k€	communes		2 500 k€	50%	50%
action 3.1.2	accessibilité PMR de la voirie	5 000 k€	communes		5 000 k€	50%	50%
action 3.1.3	perméabilité dans les PLU		communes			100%	
action 3.1.4	promotion modes actifs	500 k€	communes	40%	300 k€	50%	50%
orientation 3.2 : agir sur le stationnement pour gérer les déplacements							
action 3.2.1	réduction de l'offre sur voirie		communes			50%	50%
action 3.2.2	extension du stationnement réglementé		communes			100%	
action 3.2.3	harmonisation des tarifs voirie et parc		communes			100%	
action 3.2.4	actions spécifiques aux deux-roues		communes			100%	
action 3.2.5	observatoire du stationnement		CAVEM			100%	
orientation 3.3 : améliorer l'organisation des livraisons en ville		300 k€			300 k€	150 k€	150 k€
action 3.3.1	mise en place d'un collectif		CAVEM			100%	
action 3.3.2	réglementation des livraisons en ville		communes			100%	
action 3.3.3	Aménagement des aires de livraison	300 k€	communes		300 k€	50%	50%
axe 4 : un territoire touristique qui reste attrayant l'été		2 500 k€		16%	2 100 k€	1 850 k€	250 k€
orientation 4.1 : concevoir une offre de TC spécifique à la période estivale							
action 4.1.1	desserte estivale des lieux touristiques		CAVEM			100%	
action 4.1.2	intermodalité TC-vélo		CAVEM			100%	
orientation 4.2 : expérimenter des mesures originales		2 500 k€		16%	2 100 k€	1 850 k€	250 k€
action 4.2.1	minibus automatique électrique	2 000 k€	communes	20%	1 600 k€	100%	
action 4.2.2	aires piétonnes estivales	500 k€	communes		500 k€	50%	50%

5.1.2 Une hausse mesurée du budget de fonctionnement

Les mesures du PDU qui génèrent une hausse des dépenses de fonctionnement significatives sont celles relatives à l'augmentation de l'offre du réseau Agglobus (actions n° 2.1.1 et 4.1.1).

Le réseau de TCU, tel qu'il a été simulé pour l'évaluation du PDU et en application des principes structurants définis par l'action 2.1.1, représente environ 1 420 000 km commerciaux parcourus par an par les lignes régulières contre 1 130 000 km/an actuellement (rapport DSP 2011), soit une augmentation d'environ 25% seulement. A coût kilométrique constant, cela représente un coût supplémentaire d'environ 1,5 M€HT par an, auxquels il faut ajouter le coût de fonctionnement des services de transports à la demande estimé en première approche à 0,5 M€par an.

Parallèlement, la forte augmentation attendue de la fréquentation des TC conduit à des recettes supplémentaires estimées à environ 0,7 M€par an.

L'un dans l'autre, le coût supplémentaire pour la CAVEM est de 1,3 M€par an.

Ce coût pourrait être supporté par une augmentation du taux de VT qui est aujourd'hui à 1% jusqu'à son maximum de 1,25% ce qui permettrait de dégager dès à présent 1,4 M€supplémentaires (2,0 M€en 2025).

Cette hausse du VT serait d'autant mieux perçue par les entreprises du territoire que la restructuration d'Agglobus permettra d'améliorer la desserte en TC des zones d'activité.

D'autres solutions existent pour couvrir ce coût supplémentaire, et en particulier celles qui visent à améliorer la productivité du réseau dans le cadre du prochain contrat d'exploitation.

5.1.3 Des retombées économiques directes et indirectes appréciables

Les actions programmées par le PDU au cours des dix prochaines années produiront des retombées économiques directes et indirectes à différents niveaux.

En premier lieu, elles généreront de l'activité locale et créeront des emplois. Ainsi, des dépenses d'investissement dans les travaux publics d'un montant d'environ 88 M€représentent 50 à 60 emplois directs par an pendant 10 ans, sans compter les emplois indirects. De la même façon l'augmentation de l'offre du réseau Agglobus nécessitera l'embauche de conducteurs supplémentaires. Enfin, de l'activité sera également créée à travers les actions prises en faveur des vélos (location/ vente, réparation, etc.), des livraisons en ville (dernier kilomètre), des véhicules électriques (location/ vente, maintenance des bornes), etc. C'est toute l'économie de la mobilité du territoire qui sera dynamisée par le PDU dans les années à venir. En un sens, l'argent public mobilisé par le PDU est redistribué aux acteurs économiques du territoire.

Le PDU permettra également d'améliorer le pouvoir d'achat des ménages à travers le report modal. Marcher davantage ne coûte pas plus mais réduit ses dépenses de carburant. Se passer d'acheter une deuxième voiture parce qu'on peut se rendre à son travail en bus est encore plus profitable.

De plus, la mise en œuvre du PDU renforcera l'attractivité du territoire, au bénéfice :

- des entreprises avec une meilleure desserte en TC des zones d'activités mais aussi une diminution du temps passé en déplacements domicile-travail
- des commerces, qui gagnent en accessibilité tous modes, élargissant ainsi leur clientèle
- des opérateurs touristiques, avec un territoire plus accueillant et agréable à vivre l'été

Enfin, le PDU est susceptible de procurer des recettes supplémentaires aux collectivités, et en particulier, de stationnement sur la voirie publique avec l'harmonisation des tarifs programmée et de taxes de séjour par retombée des effets attendus sur l'attractivité touristique du territoire.

5.1.4 Une programmation progressive adaptée à la transition mobilitaire souhaitée

La mise en œuvre complète du PDU se conçoit sur une période de 10 ans qui se décompose pour plus de visibilité en deux périodes quinquennales.

On peut distinguer au sein du PDU des actions matérielles et des actions immatérielles. Ces dernières, qui portent sur l'évolution de la réglementation (livraison, stationnement) et des documents d'urbanisme ainsi que sur la mise en œuvre de dispositifs d'animation (TMV, covoiturage) seront mises en place au cours de la première période quinquennale.

En ce qui concerne les actions matérielles, il faut distinguer les investissements pluriannuels (aménagement cyclables, secteurs de partage renforcé de l'espace public...) qui seront mis en œuvre de façon progressive sur toute la durée du PDU et les investissements ponctuels qui pourront être réalisés soit pendant la première période d'application du PDU (par exemple, le délestage de la RDN7) soit pendant la seconde (la requalification en boulevard urbain de la RDN7).

Les tableaux suivants indiquent pour chaque axe stratégique, la ventilation des actions selon les deux périodes quinquennales. En gras, sont distinguées les actions les plus impactantes.

axe 1 : un territoire ouvert sur l'extérieur et qui rayonne	
2016-2020	2021-2025
réalisation de la voie de délestage de la RDN7 réalisation du contournement de Roquebrune et requalification RD7 lancement des études sur les autres projets routiers d'agglomération étude des gares dans le secteur Puget/ Roquebrune mise en place d'accords tarifaires entre Agglobus, Varlib et les TER prise en compte des impératifs de logistique dans les PLU	1ère phase de requalification de la RDN7
amélioration des conditions d'accès aux gares	

axe 2 : un territoire dynamique disposant d'un large bouquet de mobilité	
2016-2020	2021-2025
redéploiement du réseau Agglobus mise en accessibilité PMR du réseau Agglobus renouvellement du parc d'autobus développement d'outils NTIC pour Agglobus développement d'une tarification attractive sur Agglobus intégration dans les PLU des impératifs de desserte en TC et des normes de stationnement pour les vélos installation de bornes de recharge de véhicules électriques	création de P+R et de poches de stationnement
aménagement de voirie en faveur des TC aménagement d'itinéraires cyclables structurants aménagement d'itinéraires cyclables d'accès aux grands générateurs implantation de garde-cycles et de parkings à vélos actions en faveur du covoiturage aménagement d'aires de covoiturage	

axe 3 : un territoire accueillant au cadre de vie préservé	
2016-2020	2021-2025
prise en compte des impératifs de perméabilité urbaine dans les PLU extension ciblée du stationnement réglementé mise en œuvre d'actions spécifiques au stationnement des deux-roues motorisés création d'un observatoire du stationnement mise en place d'un collectif sur le transport de marchandises en ville harmonisation et adaptation des réglementations des livraisons en ville	
aménagement de secteurs de partage renforcé de l'espace public mise en accessibilité PMR de la voirie actions de promotion des modes actifs réduction de l'offre de stationnement sur voirie à l'avancement des aménagements pour les modes actifs harmonisation des tarifs de stationnement sur voirie et en parc aménagement d'aires de livraison des marchandises	

axe 4 : un territoire touristique qui reste attrayant l'été	
2016-2020	2021-2025
renforcement de la desserte estivale des lieux touristiques par Agglobus amélioration de l'intermodalité TC-vélo Création de la navette automatique du bord de mer	
aménagement d'aires piétonnes temporaires durant l'été	

5.2 Au niveau des déplacements

5.2.1 Présentation du modèle multimodal

Afin de bien appréhender les impacts du PDU en termes de circulation et de fréquentation des TC, un modèle de trafic multimodal a été réalisé sur le territoire.

Il s'agit d'un modèle macroscopique statique multimodal (TC / VP) construit à l'aide du logiciel TransCAD, qui est devenu, à l'instar des logiciels DAVIS ou EMME2, une référence en termes de codification et d'affectation de la demande de transport tous modes.

C'est un modèle statique à quatre étapes (génération, distribution, choix modal, affectation) qui permet de prendre en compte les évolutions du nombre global de déplacements liées aux évolutions socio-économiques du périmètre et de restituer l'évolution des parts modales liée à l'évolution des offres de transport.

Ce modèle, qui couvre le territoire de la Communauté d'Agglomération, comprend 49 zones et permet de reconstituer les déplacements réalisés un jour de semaine ordinaire entre ces zones.

Les données disponibles sur le périmètre d'étude, principalement celles de l'enquête mobilité du Var, les données de trafic et la fréquentation des TC, ont permis de caler les matrices de déplacements sur la situation actuelle.

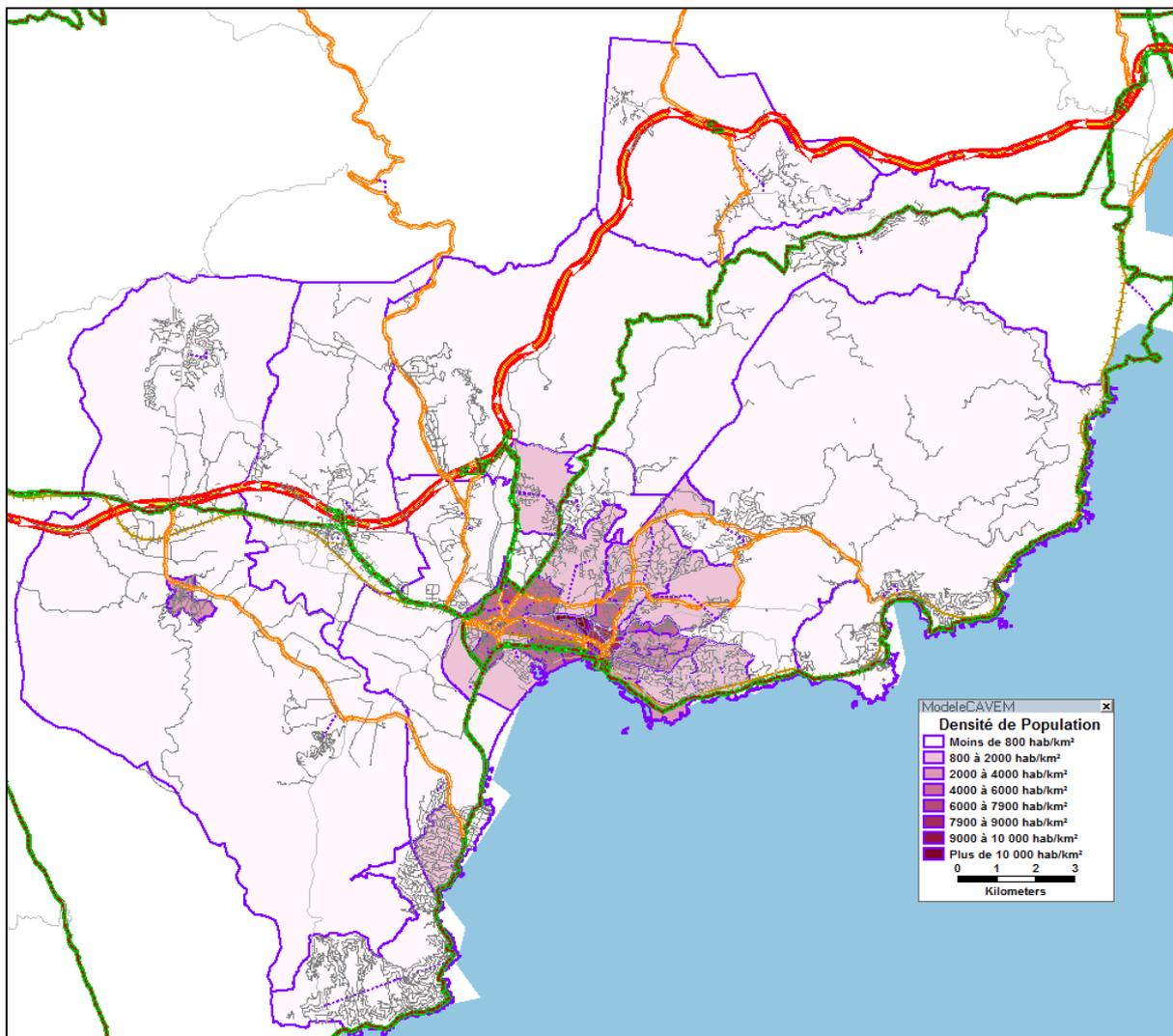


Illustration n° 16 : carte du zonage du modèle multimodal

On souligne que le modèle ne comprend pas les déplacements internes aux zones mais uniquement les déplacements entre ces zones (et aussi avec l'extérieur et les déplacements de transit). Ainsi, il reconstitue environ 265.000 déplacements mécanisés¹³ internes et d'échanges par jour alors qu'on compte en fait depuis et/ou vers la CAVEM environ 312.800 déplacements mécanisés par jour effectués par des varois. Le modèle ne traite donc que 85% des flux mécanisés générés par la CAVEM, qui eux-mêmes ne forment qu'environ 80% des flux tous modes générés par la CAVEM.

On ne peut donc pas s'en servir pour vérifier si les objectifs du PDU d'évolution des parts modales, qui portent sur l'ensemble des déplacements peuvent être atteints avec la mise en œuvre du PDU. Pour cela, il faudra attendre la réalisation d'une nouvelle enquête de mobilité sur le territoire.

En revanche, le modèle donne des indications très éclairantes sur l'évolution des déplacements réalisés en TC et du trafic routier à attendre du PDU.

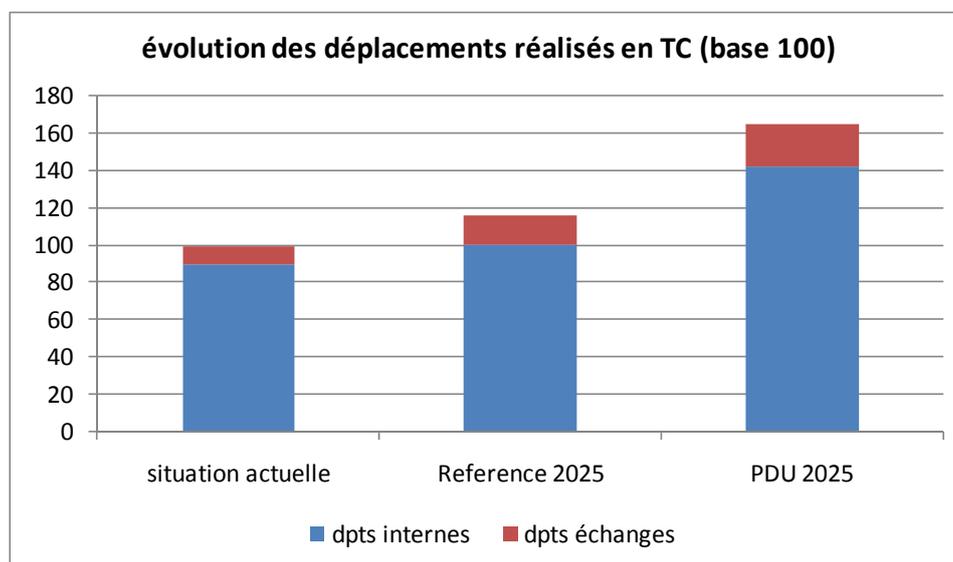
Dans ce dessein, deux scénarios futurs sont simulés à l'horizon 2025 : le scénario de référence et le scénario de PDU.

Le scénario de référence diffère de l'état actuel uniquement sur la socio-économie du territoire qui aura évolué d'ici à 2025 (+0,66% par an). Il permet de restituer le territoire en l'absence de la transition volontariste dans la gestion des déplacements que constituera la mise en œuvre du PDU. Il sert de point de comparaison pour le scénario de PDU, en plus de la situation actuelle.

Le scénario PDU prend en compte, en plus de l'évolution de la population et de l'emploi, les projets du PDU concernant les infrastructures de voirie, la restructuration des réseaux TC, des aménagements de voirie pour les TC, l'évolution des conditions de stationnement.

5.2.2 Une forte hausse des déplacements réalisés en TC

Le graphique suivant indique l'évolution des déplacements réalisés en TC modélisés (en base 100) selon les trois situations simulées : la situation actuelle, le scénario de référence 2025 et le scénario de PDU.



On constate que si le PDU n'est pas réalisé, les déplacements en TC augmenteront peu d'ici à 2025 (+20% environ).

La mise en place du PDU permet de multiplier par environ 1,6 les déplacements en TC réalisés à l'intérieur de la CAVEM ce qui est un résultat très positif obtenu par les principes de restructuration du réseau

¹³ Non compris les déplacements réalisés à pied

Agglobus retenus : limitation du nombre de lignes, augmentation des fréquences dans les secteurs les plus denses, mis en place de troncs communs bénéficiant d'aménagements de voirie.

En 2025, La fréquentation quotidienne des lignes du réseau Agglobus restructuré devrait s'élever à environ 7900 voyages par jour. Les zones les plus centrales sont celles qui émettent le plus de déplacements TC.

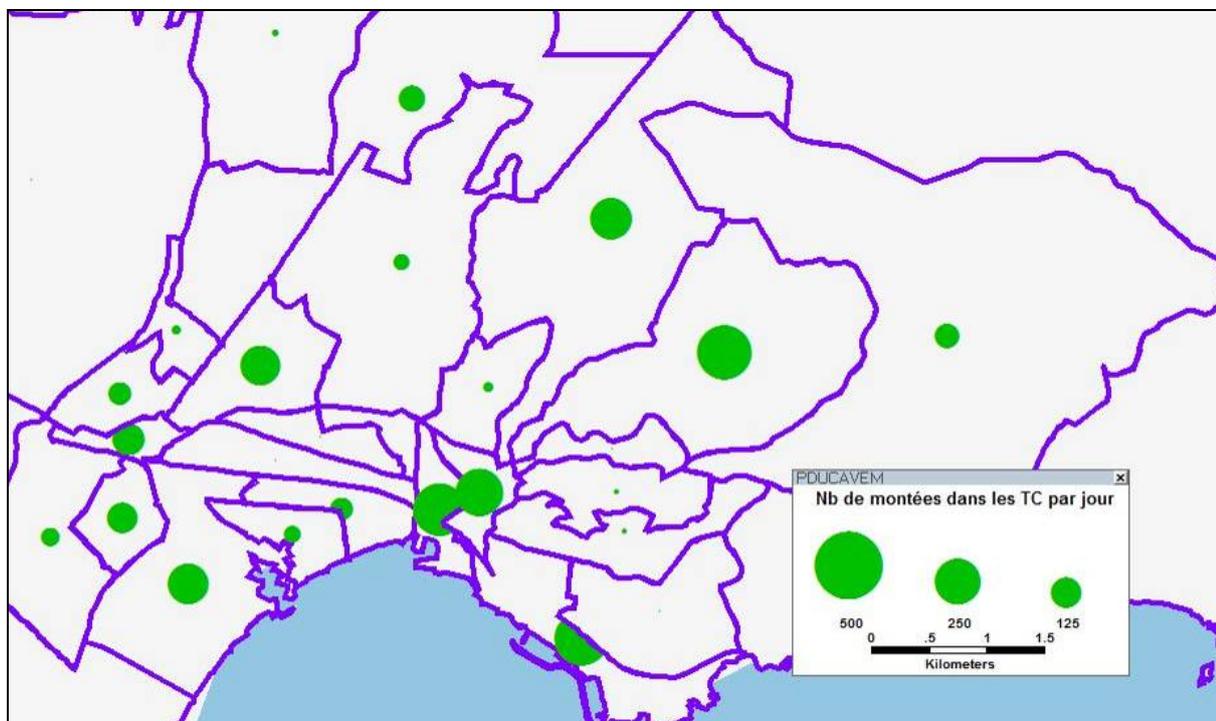


Illustration n° 17 : nombre de montées quotidiennes dans les TC avec le scénario PDU

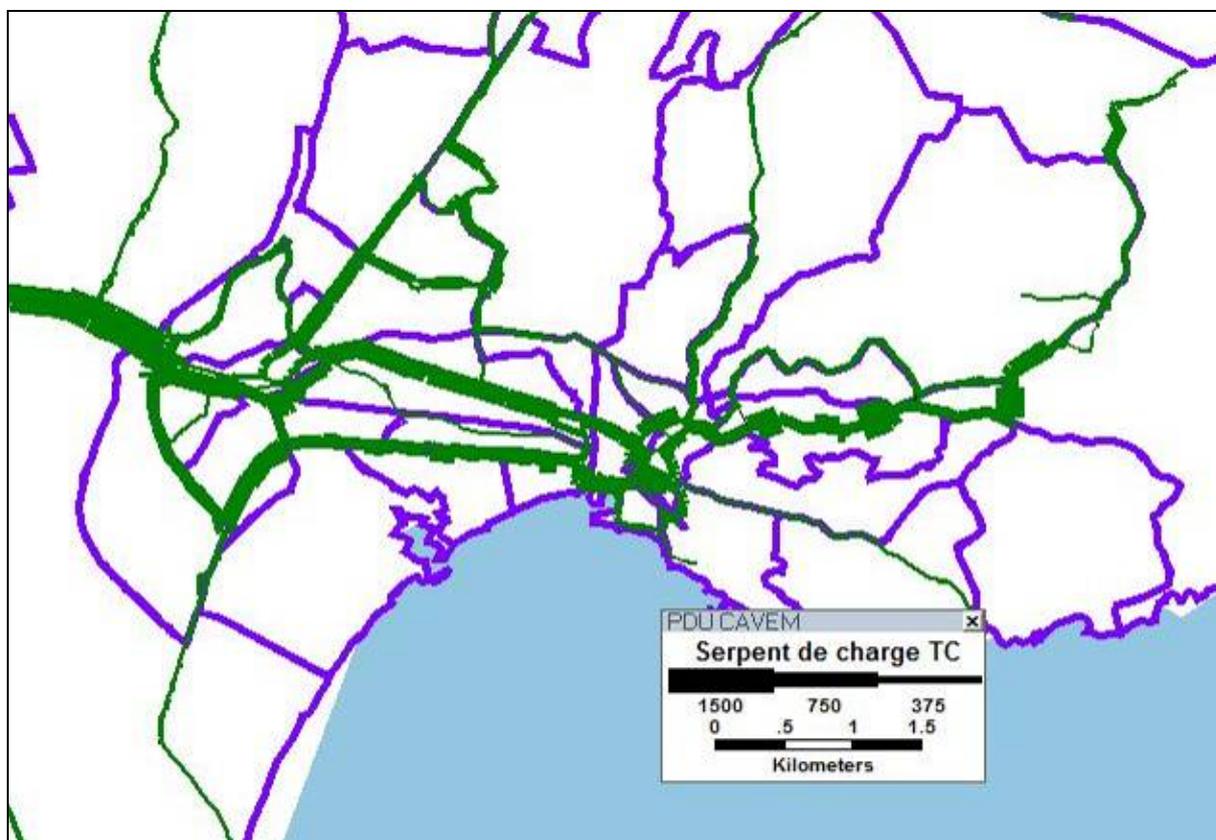


Illustration n° 18 : Serpent de charge des lignes TC - scénario PDU

5.2.3 Le trafic routier contenu

	situation actuelle	référence 2025	2025 PDU
véh.km/j	2 242 400	2 470 230	2 290 300
véh.h/j	246 840	252 730	233 050

Les différentes mesures du PDU (redéploiement de l'offre TC, contraintes pour les déplacements en voitures, mesures prises pour augmenter le taux de remplissage) permettent de maintenir la circulation au niveau de la situation actuelle puisque malgré l'augmentation du nombre global de déplacements (+0,61% par an), le nombre de véh.km reste quasiment stable (+2%) alors qu'en situation de référence il augmente de 10%.

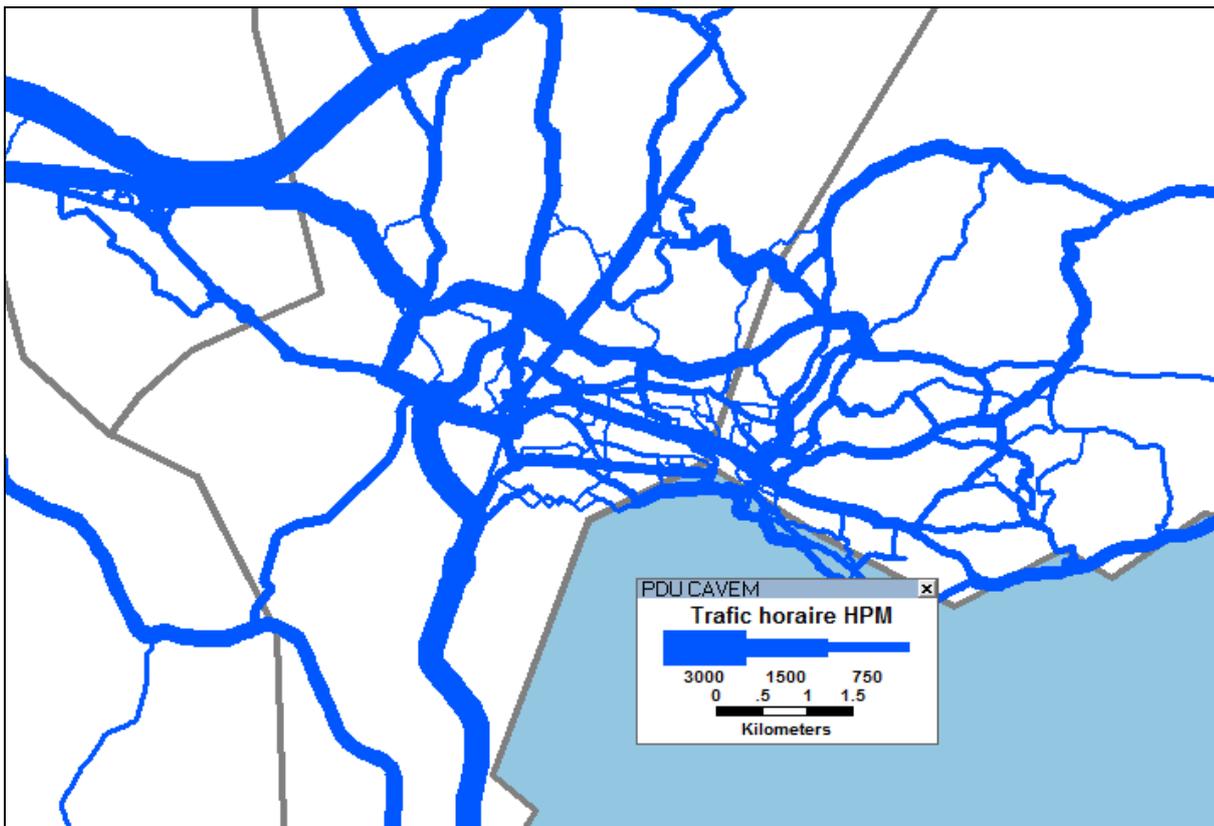


Illustration n° 19 : Trafics modélisés en situation PDU 2025

La réalisation de la voie de délestage de la RDN7 permet de soulager le trafic supporté par celle-ci (cf. illustration n° 20).

Elle permet également d'améliorer la fluidité du trafic sur l'ensemble de l'agglomération dans la mesure où le nombre d'heures passées en déplacements diminue de 6%. En situation de référence, il augmenterait de 2%.

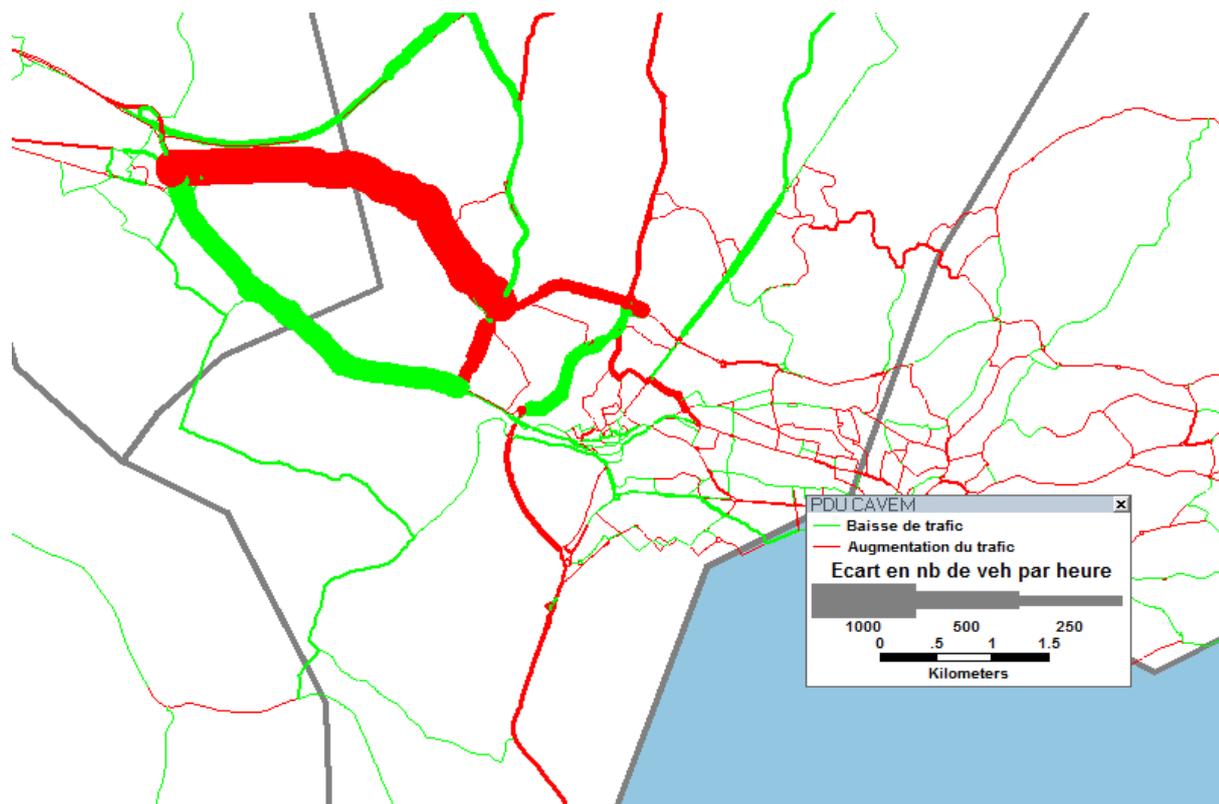


Illustration n° 20 : Ecart entre les trafics actuels et les trafics en situation PDU

5.2.4 L'amélioration de la sécurité des usagers

De nombreuses actions programmées par le PDU contribuent à améliorer la sécurité des usagers en opérant un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transports : la requalification en boulevard urbain de la RDN7, la multiplication des secteurs de partage renforcé de la voirie, l'aménagement des itinéraires cyclables structurants et des itinéraires d'accès aux générateurs ponctuels.

De la sorte, le PDU s'inscrit en cohérence avec le plan d'actions du Comité Interministériel de la Sécurité Routière et l'objectif d'amener sous le seuil des 2 000 le nombre de tués sur la route en 2020, soit une réduction de 40% par rapport à 2014 (ramené à l'échelle de la CAVEM, cet objectif vise à passer de 8,8 tués par an en moyenne à 5,3).

Toutes ces mesures, mises en œuvre progressivement sur la durée du PDU, contribueront à créer des conditions sécurisées de déplacements pour les modes actifs dont on connaît la vulnérabilité. A cet égard, il convient de souligner que sur le territoire de la CAVEM¹⁴ :

- Les deux-roues légers (vélo et cyclos) sont impliqués dans 24% des accidents corporels de la circulation et ils représentent 17% des victimes
- Les piétons sont impliqués dans 21% des accidents corporels de la circulation et ils représentent 15% des victimes

De plus, la hausse attendue des déplacements effectués en modes actifs, et spécifiquement en vélos, contribueront également à en améliorer la sécurité. En effet, des études ont montré que plus les cyclistes étaient nombreux en milieu urbain, plus ils étaient visibles dans l'espace public et meilleure était leur prise en compte par les automobilistes. Au niveau statistique, le ratio du nombre d'accidentés par kilomètre parcouru pour ce mode de déplacement décroît sensiblement avec l'augmentation du nombre de kilomètres.

Afin d'assurer une veille active de la CAVEM sur ce sujet, il est prévu dans les outils de suivi du PDU un indicateur spécifique aux accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste (cf. § 6). Ce suivi permettra

¹⁴ Entre 2006 et 2010 – source : Conseil départemental du Var

la mise en œuvre rapide de mesures correctrices si l'aménagement de la voirie peut-être mis en cause dans ces accidents.

5.3 Au niveau territorial

Le Plan de Déplacements Urbains n'a pas pour seule ambition d'apporter une réponse appropriée à la problématique de l'organisation des déplacements dans l'agglomération. Il vise plus largement à participer à la mise en œuvre du projet global de développement du territoire porté par les collectivités et leurs partenaires.

Il importe donc de concevoir l'évaluation préalable du PDU également selon cette problématique territoriale. En s'intéressant particulièrement aux impacts du plan sur les différents acteurs du territoire (résidents, nouveaux habitants, touristes, entreprises, investisseurs, collectivités locales...) selon les différents registres de la vie locale :

- spatiaux : fonctionnement de centralités urbaines, des quartiers résidentiels ou économiques, des sites touristiques...
- sociaux : qualité de la vie, accessibilité de la population aux équipements de la vie quotidienne, accès à l'emploi et insertion économique, pouvoir d'achat des ménages...
- économiques : fonctionnement des entreprises du territoire (production, commerce, services...), vocation touristique
- culturels : mutations sociétales en cours, émergence de nouveaux comportements...

L'évaluation territoriale du PDU doit être menée selon les axes stratégiques du projet de l'agglomération Var Estérel Méditerranée tel qu'il se précise actuellement dans la démarche du Schéma de Cohérence Territoriale.

Trois axes majeurs ont été retenus pour la démarche évaluative. Le premier se préoccupe des fonctions des espaces urbains et du renforcement des centralités urbaines. Le second porte sur la vie économique du territoire et s'attache au fonctionnement optimisé des quartiers économiques et particulièrement des parcs d'activités et centres commerciaux périurbains. Le troisième axe s'intéresse à une vocation majeure du territoire – économique et résidentielle – avec le confortement de sa vocation touristique et d'accueil résidentiel.

L'agglomération Var Estérel Méditerranée et ses différents acteurs peuvent attendre du PDU des impacts positifs importants dans les différents registres spatiaux, sociaux, économiques et culturels.

5.3.1 Le renforcement des centralités urbaines

La Communauté d'Agglomération et ses différentes communes mènent des politiques volontaristes de renforcement de centralités urbaines, avec le confortement de centres actifs (comme celui de Saint-Raphaël), la revitalisation des centres en difficultés (particulièrement Fréjus et Puget sur Argens) ou encore l'apaisement de la rue principale traversant le centre de Roquebrune sur Argens. Ainsi par exemple, la municipalité de Saint-Raphaël mène un projet global de requalification de son littoral central, dont une première phase a été la reconfiguration de son Vieux-Port. Celle de Puget sur Argens est engagée dans un ambitieux projet urbain de restructuration de son centre, avec notamment le développement de sa fonction résidentielle et la construction de nombreux immeubles.

De nombreux aspects du PDU favoriseront la vitalisation des centralités urbaines sur les plans résidentiel, commercial et touristique :

- Le redéploiement du réseau Agglobus au bénéfice du cœur d'agglomération en général et notamment des centres des deux communes les plus peuplées (Fréjus et Saint-Raphaël) qui accueillent des pôles d'échanges qui seront renforcés
- Pour le centre de Saint-Raphaël, la volonté de mettre en place un dispositif de minibus électrique automatique en site propre, élément participant à la requalification du littoral urbain

- La valorisation des infrastructures ferroviaires existantes qui traversent le territoire et desservent différentes centralités
- La politique volontariste d'organisation des livraisons en centre-ville
- Le développement des infrastructures cyclistes et la constitution d'un véritable réseau cyclable maillé
- Un partage plus favorable de l'espace public pour les piétons en ville, articulé à une gestion rigoureuse du stationnement et la limitation de sa pression
- Pour le village de Roquebrune sur Argens, la réalisation d'une déviation routière autorisant un apaisement de la rue principale

5.3.2 Un fonctionnement optimisé des quartiers économiques

En sus du cœur de l'agglomération qui constitue le pôle économique majeur, le territoire accueille de nombreux quartiers économiques, souvent à caractère commercial, dans des sites plus périphériques : parcs d'activités et centres commerciaux s'égrenant le long de la RDN7 sur les communes de Fréjus et de Puget sur Argens, ensemble en plein développement du Grand Capitou à Fréjus, et également secteur des Quatre Chemins à Roquebrune sur Argens, parcs d'activités de l'est-raphaëlois avec Epsilon, Cerceron...

Le PDU a retenu comme objectif stratégique de renforcer l'accessibilité des parcs d'activités périphériques par les modes alternatifs et particulièrement avec les transports collectifs, de sorte que le réseau Agglobus devienne attractif pour la population active dans ses déplacements domicile-travail et ne se réduise pas à son actuelle vocation scolaire dominante. Le redéploiement du réseau avec la constitution d'un puissant axe structurant empruntant la RDN7 et reliant les centres de Roquebrune sur Argens, Puget sur Argens, Fréjus et Saint-Raphaël en est une caractéristique majeure.

L'évolution de l'offre, par la mise en place notamment d'une fréquence renforcée, devrait développer considérablement l'accessibilité en transports collectifs des grandes zones d'activités périphériques et notamment depuis le cœur de l'agglomération et les centres de Fréjus et de Saint-Raphaël et également ceux de Puget et de Roquebrune sur Argens.

De nombreux impacts positifs sont attendus sur le plan économique et social :

- Meilleur accès à l'emploi pour la population active et facilité de recrutement pour les entreprises (jeunes notamment), mobilité professionnelle plus ouverte, pouvoir d'achat amélioré
- Meilleur fonctionnement des entreprises (lors des jours de pointe, pour les livraisons...)
- Diversification du public des sites (jeunes, ménages captifs, personnes âgées)
- Optimisation du foncier économique (moindre pression sur l'espace du stationnement)
- Image des quartiers économiques (notamment ceux le long de la RDN7)
- Renforcement global de l'attractivité économique du territoire

5.3.3 Le confortement de la vocation touristique et d'accueil résidentiel du territoire

L'agglomération Var Estérel Méditerranée se situe dans un contexte de concurrence exacerbée entre les territoires touristiques et d'accueil résidentiel. Les visiteurs touristiques comme les ménages recherchant une nouvelle implantation – à l'occasion de la retraite notamment – sont de plus en plus exigeants sur la qualité de vie, sur le caractère apaisé du territoire vis-à-vis de la mobilité quotidienne et à la recherche d'une moindre dépendance à la voiture, notamment pour la population âgée. Et de nombreux choix résidentiels ou touristiques s'offrent à eux pour cela.

Dès lors, l'enjeu de la mobilité alternative à la voiture individuelle est majeur pour que le territoire conserve durablement son attractivité touristique et résidentielle.

Différents aspects du PDU se situent dans cette perspective :

- La mise en place d'un service Agglobus spécifique à la situation estivale (où les difficultés de déplacements sont à leur paroxysme)
- Le développement des infrastructures cyclistes
- La plus grande place accordée aux piétons
- La restructuration du réseau viaire qui combine la requalification globale de la RDN7 entre Fréjus et Puget sur Argens avec la création d'une voie de dédoublement

On peut en attendre :

- Le confortement de l'image touristique du territoire, la fidélisation de sa clientèle actuelle
- Une meilleure réponse aux attentes de la clientèle, la captation et le développement de nouveaux segments (jeunes, usagers accédant au territoire en train, cyclotouristes, couches sociales supérieures particulièrement sensibles à la qualité de vie...)
- La promotion d'une image touristique renouvelée, avec un territoire devenu accueillant au vélo, la requalification de la porte d'entrée majeure du territoire que constitue la RDN7...

5.4 Au niveau environnemental

Nota Bene : on trouvera par ailleurs, sous forme de document séparé, le rapport environnemental, composé de deux parties (l'Etat Initial de l'Environnement et le rapport d'Evaluation Environnementale) qui présente les problématiques environnementales de manière très détaillée, et fournit les évaluations réglementaires du PDU du point de vue de l'environnement. Les paragraphes suivants en constituent la synthèse.

5.4.1 La mise en place du PDU est globalement profitable vis-à-vis des enjeux environnementaux

L'analyse des effets notables et prévisibles de la mise en œuvre du PDU sur l'environnement est abordée suivant les principaux enjeux environnementaux que sont :

- La qualité de l'air ;
- L'ambiance sonore ;
- La consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre ;
- La consommation d'espace ;
- Les espaces naturels, la biodiversité, les paysages et le patrimoine ;
- La ressource en eau ;
- Les risques naturels et technologiques ;

Le projet de PDU a pour principal résultat de contenir le trafic routier en 2025 par rapport au scénario de référence. D'un point de vue environnemental, cela se traduit par une diminution globale des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre et de polluants, comme nous le verrons dans le paragraphe 5.4.2.

Les autres effets environnementaux induits par le projet de PDU sont globalement neutres comme cela ressort des analyses suivantes.

- **D'un point de vue acoustique**, la majorité des actions proposées permet une moindre exposition des habitants de la CAVEM au bruit des transports routiers. C'est le cas de toutes les actions visant au report modal des véhicules particuliers vers les modes doux et dans une moindre mesure vers les transports en commun.

Pour le cas spécifique de l'orientation 1.1 « Compléter le réseau de voirie structurante », la conclusion paraît moins évidente mais est tout de même positive : les voies RDN7 et RD7 que l'on souhaite délester par la création de contournements traversent respectivement une zone d'activités et le centre-ville de Roquebrune-sur-Argens, alors qu'il y a moins de zones construites aux abords des voies nouvelles. Le bruit n'est techniquement pas réduit par ces projets mais l'exposition des travailleurs et de la population à ces bruits sera moindre.

- **Concernant la consommation d'espace**, une grande partie des actions du PDU ne consomme pas d'espace. En effet, ces projets seront réalisés sur des espaces déjà urbanisés ou sur la voirie existante. Seule la création de nouvelles infrastructures et des équipements associés peut avoir un impact non négligeable sur la consommation d'espace, même si leur conception a pour objectif de contourner des zones urbanisées et non d'ouvrir à l'urbanisation de nouveaux espaces.

La voie de délestage de la RDN7 par l'actuel chemin des Vernèdes passe nécessairement par un élargissement de la voie actuelle sur les espaces naturels et agricoles. L'impact est néanmoins moindre qu'en cas de création nette d'une nouvelle voie. Ce tracé passe par les communes de Puget-sur-Argens et Fréjus qui ont classé dans leur Plan Local d'Urbanisme la majeure partie des parcelles traversées en zones A et N inondables. Le risque d'urbanisation de ces zones est donc très faible.

En revanche, la deuxième proposition de tracé, passant à l'arrière des zones d'activités, demanderait la création d'environ 3200 mètres de voie nouvelle. Cette voie serait de plus reliée aux zones d'activités en cinq points intermédiaires et traverserait des zones classées « UE » et « 1AU » et « 2AU » dans le Plan Local

d'Urbanisme de Puget-sur-Argens dont la densification ou l'urbanisation prochaine seront favorisées par ce projet.

La voie de contournement de Roquebrune est une voie nouvelle et aura donc un impact plus important sur la consommation d'espace. Selon le Plan d'Occupation des Sols actuellement en cours de révision en PLU, les zones traversées sont majoritairement « naturelles à valeur agricole ». Il convient de s'assurer dans le règlement écrit et graphique du prochain Plan Local d'Urbanisme que ces zones soient classées en zone A ou N et restent inconstructibles.

Le PDU préconise la création de parkings relais et aires de covoiturage aux entrées de ville ainsi que la création de nouveaux espaces d'accueil de plateformes logistiques qui peuvent engendrer une consommation brute d'espaces naturels ou agricoles. Néanmoins, la consommation nette est probablement moindre. En effet ces infrastructures permettront à terme de réduire la surface nécessaire en parkings et aires de livraison dans les centres-villes. Dans l'immédiat, il est nécessaire d'aménager autant que faire se peut ces aires sur des surfaces déjà imperméabilisées : friches industrielles, parkings commerciaux excédentaires...

- **Pour les espaces naturels, la biodiversité, les paysages et le patrimoine**, l'analyse est globalement la même. Seule la création de nouveaux axes a un réel impact sur ces problématiques. Quel que soit le tracé retenu, le délestage de la RDN7 traverserait des zones agricoles et naturelles, dont le corridor aquatique du Compassis, identifié comme tel dans l'état initial de l'environnement du présent PDU. La traversée de ce cours d'eau devra donc être faite avec vigilance, dans le respect de la loi sur l'eau du 30 décembre 2006. Les études d'impacts et « dossiers loi sur l'eau » indispensables à ce type de projet livreront une analyse plus détaillée sur les impacts, notamment grâce à une expertise écologique adaptée à ce type de milieu.

Le tracé de la voie de contournement du village de Roquebrune-sur-Argens traverse la zone de conservation Natura 2000 du Site d'Intérêt Communautaire du Val d'Argens. Le site comprend de belles formations de tufs, habitat d'intérêt communautaire prioritaire, ainsi qu'un fort intérêt pour la préservation des chauves-souris. Le site abrite également diverses espèces aquatiques, dont certains poissons et invertébrés d'intérêt communautaire.

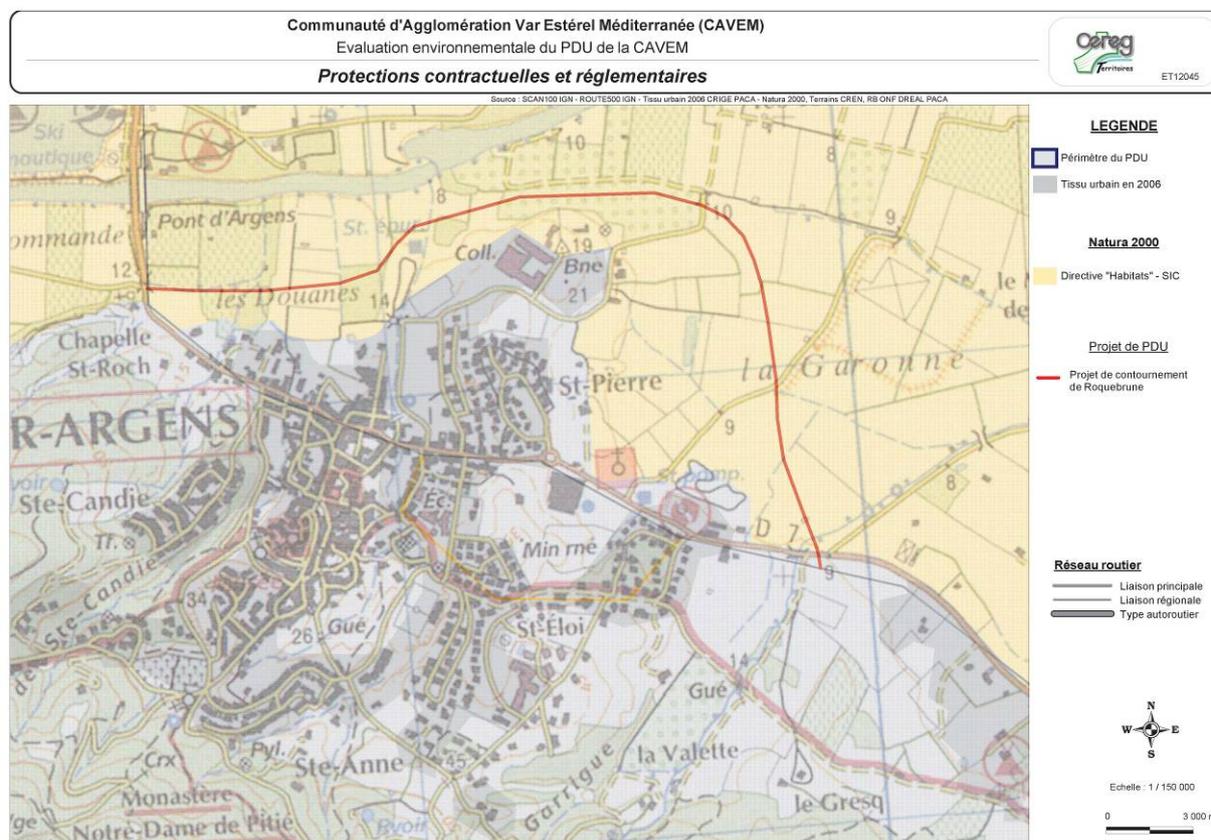


Illustration n° 21 : Protections contractuelles et réglementaires au droit du projet de contournement de Roquebrune-sur-Argens

Le patrimoine bâti du village de Roquebrune, tout comme le paysage urbain, bénéficiera d'une meilleure mise en valeur grâce à la reprise de la traversée du village.

- **Concernant la ressource en eau**, rien dans le projet de PDU ne préjuge d'un impact sur la qualité des eaux naturelles ou sur la quantité des eaux prélevées.
- **Les risques naturels sur le territoire** sont principalement du fait des inondations. Cette fois encore, seuls les projets de création de nouvelles voies sont de nature à subir ou contribuer à ces risques. Le projet de contournement de Roquebrune-sur-Argens se situe en lit majeur de l'Argens, selon l'atlas des zones inondables.

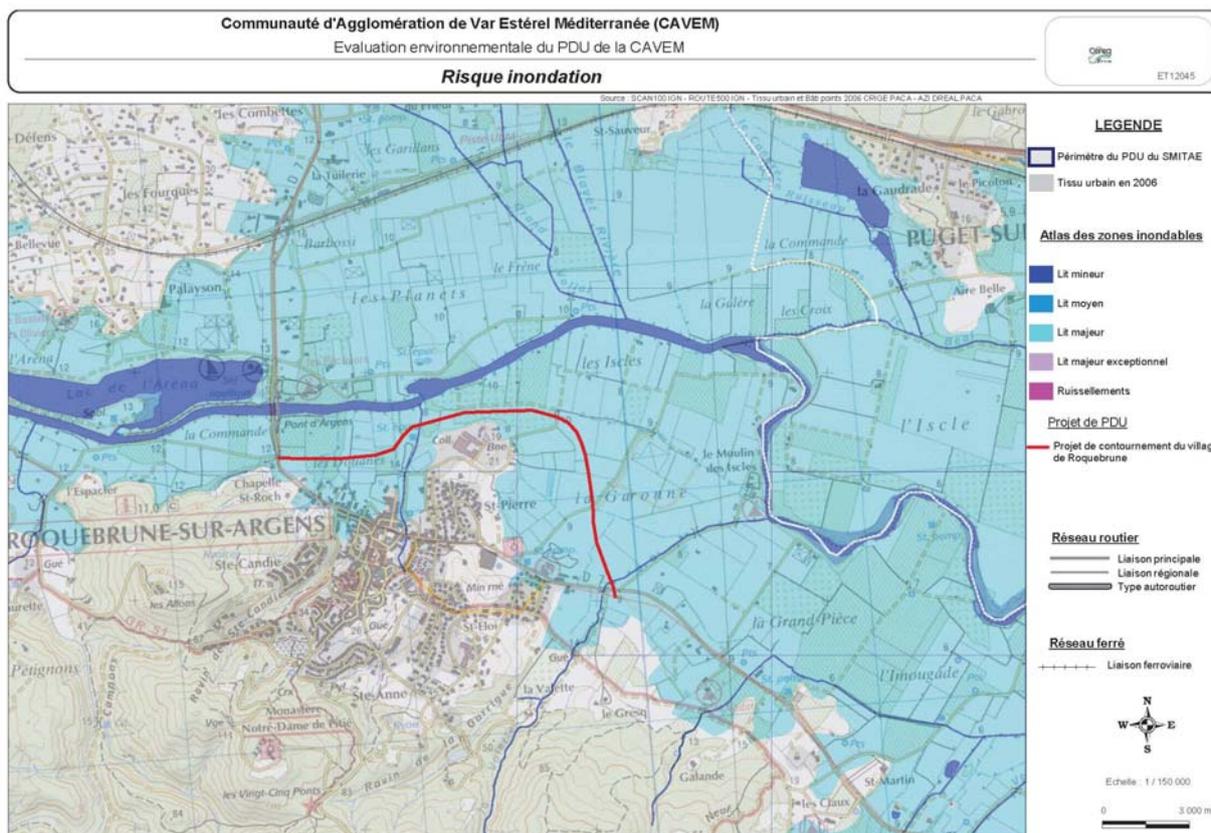


Illustration n° 22 : Risque inondation au niveau du projet de contournement de Roquebrune-sur-Argens

Les problématiques sont les mêmes pour la voie de délestage de la RDN7 : les deux tracés envisagés franchissent le torrent des Vernèdes et le ruisseau du Compassis et s'inscrivent ainsi dans les lits majeurs de ces deux cours d'eau. Des études hydrauliques poussées devront être menées pour ne pas aggraver, voire pour améliorer, la situation déjà critique des zones urbanisées inondables.

Ces deux projets sont également sujets à un faible aléa retrait/gonflement des argiles qu'il faudra prendre en compte lors de leur conception. Enfin, le délestage de la RDN7 permet de contourner deux sites classés SEVESO aux abords de la RDN7, sur la commune de Puget-sur-Argens.

Communauté d'Agglomération de Var Estérel Méditerranée (CAVEM)
 Evaluation environnementale du PDU de la CAVEM



ET12045

Risque inondation

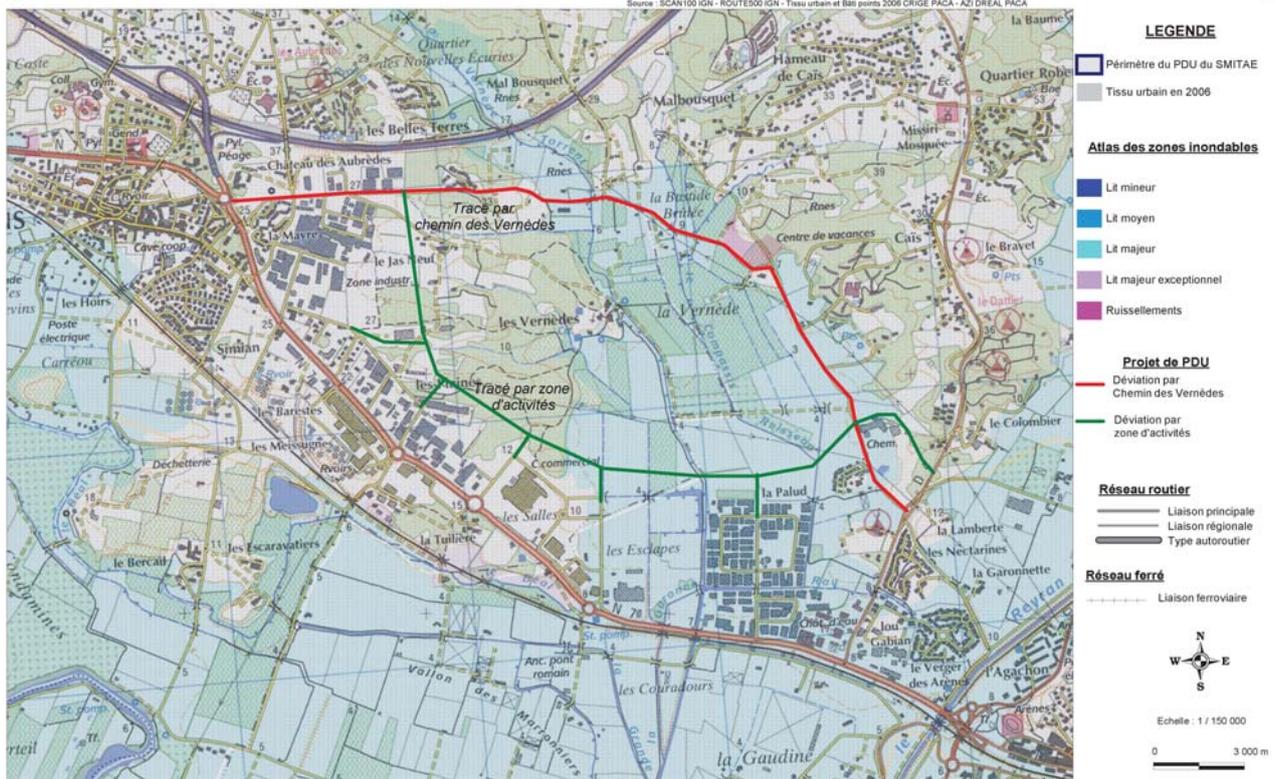


Illustration n° 23 : Risque inondation au droit du projet de délestage de la RDN7

5.4.2 La consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants devraient régresser

Le trafic routier joue un rôle majeur dans la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre et polluants. Sur la CAVEM, la part des transports s'élève à 30% de la consommation énergétique en 2007, et 73% des émissions de gaz à effet de serre. Le Schéma Régional Climat Air Energie de la Région PACA programme une baisse de 9% de la consommation d'énergie des transports à l'horizon 2020 et de 21% à l'horizon 2030 par rapport à 2007. Selon une première approximation, cette baisse devrait donc être de 14% à l'horizon 2025. Pour les gaz à effet de serre, l'ambition est d'une baisse d'environ 15% à l'horizon 2025.

Les actions du PDU vont dans le sens d'une baisse de la consommation énergétique et des émissions de GES. En effet, la consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre dépendent des modes de transports utilisés. La baisse du trafic automobile et des vitesses, associée à la réduction de la part modale de la voiture au profit des transports collectifs ou des modes doux, participent à ces diminutions. Les progrès technologiques certains de la motorisation des véhicules à moyen terme devraient aussi conforter ces réductions dans une proportion toutefois modeste compte tenu de la durée de renouvellement complet du parc automobile français qui reste encore assez longue (25 ans environ).

Les actions concernant la création de nouvelles infrastructures routières ont un impact potentiellement négatif sur les émissions de GES et la consommation énergétique directement liées aux énergies fossiles. Cependant, la comptabilisation de ces deux paramètres doit se faire à l'échelle macroscopique et non localement. Ainsi, il convient de prendre en compte ces deux projets d'infrastructures dans leur globalité, en y incluant les impacts indirects positifs : selon l'étude de trafic, le projet de PDU, auquel les nouvelles voiries participent, permet une baisse globale de la circulation à l'échelle de l'agglomération, et donc à une baisse des consommations et émissions par rapport au scénario de référence en 2025.

CAVEM	EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (Teq.CO ₂ /an)	CONSOMMATION ENERGETIQUE (en tep/an)
Etat initial	413 000	118 400
2025 - Référence	-9%	-8%
2025 - PDU	-17%	-16%

Comme le montre le tableau précédent, le projet PDU a une incidence positive sur les émissions de gaz à effet de serre comme sur la consommation énergétique.

La baisse des émissions de GES pour le scénario de référence est due à l'évolution du parc automobile qui compense largement l'augmentation tendancielle attendue du trafic automobile. Pour le scénario PDU, cette baisse est bien plus importante, d'une part grâce aux reports modaux et d'autre part grâce à la pénétration plus importante de véhicules électriques (hypothèse de 5% du parc automobile).

Cette affirmation est vraie sur toutes les communes. La dynamique ainsi prise en termes de diminution des émissions de gaz à effet de serre devrait permettre d'atteindre l'objectif du SRCAE à l'horizon 2030.

Evolution des émissions de GES

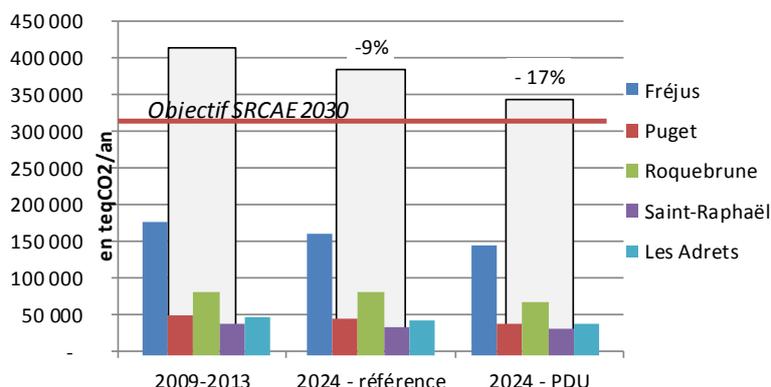


Illustration n° 24 : Evolution des émissions de gaz à effet de serre par commune selon le scénario

Il en est de même pour les émissions de polluants et donc la qualité de l'air à laquelle est exposée la population. Suivant les polluants considérés, le projet de PDU permet un abattement de 17% à 24% des émissions en 2024 par rapport à l'état initial, et d'environ 9% par rapport au scénario de référence.

CAVEM	NOX ¹⁵ (t/an)	PARTICULES PM10 (kg)	GES ¹⁶ en Teq. CO2
Etat initial	2300	570	413 000
2024 – référence	- 17%	-15%	-9%
2024 - PDU	-24%	-22%	-17%

La totalité des orientations du PDU contribue effectivement à l'amélioration de la qualité de l'air car elle vise généralement de manière directe ou indirecte au report modal de la voiture vers les autres modes. Seule l'orientation 1.1 relative au réseau de voirie structurante n'incite pas au report modal ; elle permet néanmoins de limiter l'exposition de la population à la pollution automobile grâce aux contournements proposés.

¹⁵ NOx : Oxyde d'azote

¹⁶ GES : Gaz à Effet de Serre

6. OUTILS DE SUIVI DU PDU

6.1 Principes

Le Plan de déplacements urbains devant faire l'objet d'une évaluation intermédiaire à t+5ans, le suivi du PDU s'inscrira dans une perspective large de suivi-évaluation intégrant une démarche d'évaluation « in itinere ».

Les instances de suivi-évaluation seront formées d'un groupe technique et d'un comité stratégique.

Le groupe technique sera chargé de la réalisation du suivi-évaluation, mené en interne ou avec le concours d'un prestataire extérieur, et notamment de l'élaboration de la grille de suivi-évaluation, de la définition des indicateurs, du recueil des informations et de l'analyse des données. Il effectuera la synthèse du suivi-évaluation et émettra des préconisations techniques pour la suite du déroulement du PDU et de ses actions. Animé par la Direction des Transports et de la Mobilité de la CAVEM, il associera notamment les directions communautaires concernées (aménagement, habitat, environnement...) et les services communaux de l'urbanisme. Le groupe technique de suivi-évaluation pourrait se réunir trimestriellement les deux premières années du PDU, puis semestriellement.

Le comité stratégique, après avoir pris connaissance de l'analyse effectuée et des préconisations du groupe technique, sera chargé d'élaborer des recommandations stratégiques pour le PDU et les politiques locales associées (aménagement, urbanisme, habitat, économie...). Animé par le Vice-Président communautaire délégué aux Transports, il associera notamment les vice-présidents communautaires en charge des politiques associées (Finances, SCoT, PCET...), les élus communaux en charge de l'urbanisme et les partenaires de la CAVEM. Il pourrait se réunir annuellement.

Le suivi-évaluation du PDU s'inscrira dans la démarche générale d'évaluation des politiques publiques, bâtie autour du triptyque Objectifs – Moyens – Résultats, et appréciant les qualités d'une politique publique :

- son efficience : rapport entre les moyens mis en œuvre et les résultats de l'action publique
- son efficacité : résultats obtenus au regard des objectifs
- sa cohérence : interne (adéquation entre les moyens et les objectifs) et externe (adéquation avec d'autres politiques publiques)
- sa pertinence : adéquation entre les objectifs explicites et les problèmes à résoudre ou les besoins

Le champ de l'évaluation est composé de l'évaluation du PDU en tant que tel et de ses effets sur la mobilité, ainsi que de l'évaluation environnementale du plan. Le suivi effectué dans le cadre de l'agenda d'accessibilité programmée pourrait être intégré.

L'évaluation du PDU proprement dit s'attachera notamment à :

- La réalisation des actions (actions programmées dans le PDU relevant des différentes maîtrises d'ouvrage et également nouvelles actions initiées non-envisagées par le PDU et se situant dans sa logique)
- La mobilisation des ressources permettant la réalisation des actions : ressources financières, autres ressources (règlementaire, organisationnelle, communicationnelle, ingénierique...), la mobilisation partenariale (partenaires institutionnels et acteurs locaux)
- L'atteinte des objectifs stratégiques retenus par le PDU en matière de mobilité, par exemples la stabilisation du trafic routier, l'évolution des parts modales, l'augmentation de la fréquentation d'Agglobus

Elle pourrait intégrer par ailleurs une approche de la perception des destinataires de l'action publique et des relais locaux sur la mobilité locale et les impacts du plan, sous la forme d'enquêtes et d'entretiens.

Les travaux des instances de suivi du PDU seront rendus publics et accessibles sur le site Internet de la CAVEM.

6.2 Indicateurs de suivi

Da façon à faciliter l'évaluation *in itinere* du PDU, un observatoire sera mise en place et alimenté par la CAVEM à partir de différentes sources.

Cet observatoire permettra de suivre l'évolution de différents indicateurs propres aux déplacements (offre et fréquentation des TC, trafic routier, etc.) ou liés à cette problématique (émission de polluants atmosphériques, consommation d'espaces naturels, etc.)

On trouvera ci-dessous une première liste d'indicateurs pertinents pour initier la mise en place de l'observatoire.

thématique	sous-thématique	indicateur	source	fréquence
Cadre de vie	Accessibilité	Nb de points d'arrêt du réseau TC accessibles	CAVEM	an
Cadre de vie	Accessibilité	Pourcentage du parc Agglobus accessible	CAVEM	an
Cadre de vie	Bruit	Linéaire de dispositifs anti-bruit mis en œuvre	Préfecture	5 ans
Cadre de vie	GES	Emissions de GES	Airpaca	3-5 ans
Cadre de vie	occupation du sol	Surfaces naturelles ou agricoles artificialisées par des infrastructures	DREAL	variable
Cadre de vie	Paysage	linéaire de voirie créé engendrant une fragmentation des espaces naturels	variable	variable
Cadre de vie	Qualité de l'air	Emissions Nox	Airpaca	3-5 ans
Cadre de vie	Qualité de l'air	Emissions particules	Airpaca	3-5 ans
Cadre de vie	Qualité de l'air	suivi des polluants liés à la circulation routière	Airpaca	an
Cadre de vie	ressource en eaux	suivi de la qualité des eaux de surfaces et des eaux souterraines	Agence de l'eau	5 ans
Cadre de vie	risque	linéaire de voie créé en zone inondable	variable	variable
Cadre de vie	Sécurité routière	Nb accidents global / par mode impliqué	CD83	an
Cadre de vie	Sécurité routière	Nb tués - BH - BNH global / selon mode impliqué	CD83	an
Logistique et livraisons	Emplacements log.	nombre d'emplacements réservés	communes	an
Logistique et livraisons	Fret routier	Flux PL sur autoroute	DIRMED	an
Logistique et livraisons	Fret routier	Flux PL sur départementales	DDTM83	an
Logistique et livraisons	Fret routier	tonnage du frer routier	SITRAM	an
Modes actifs	Espace public	Nombre et superficie des secteurs de partage renforcé de l'espace public créés	communes	an
Modes actifs	Vélos	Kilomètres d'itinéraires cyclables	gestionnaires voies	an
Modes actifs	Vélos	Nombre d'emplacements de stationnement vélo	communes	an
Modes actifs	Vélos	Linéaire de contre-sens cyclables	communes	an
Stationnement	Parcs relais	Nb places P+R (bus + gares)	CAVEM	an
Stationnement	Parcs relais	Fréquentation P+R (bus+gares)	CAVEM	mois
Stationnement	Stat° ouvrages	Nb places en ouvrages VL	communes	an
Stationnement	Stat° ouvrages	Fréquentation ouvrages (abonnés/horaires)	communes	mois
Stationnement	Stat° ouvrages	Taux de rotation ouvrages	communes	mois
Stationnement	Stat° voirie	Nb places sur voirie payantes (VL et 2RM)	communes	an
Stationnement	Stat° voirie	Fréquentation voirie payante (abonnés/horaires)	communes	mois
Stationnement	Stat° voirie	Effectifs contrôle voirie + PV	communes	an
Trafic	Autoroutes	TMJA réseau autoroutier	DIRMED	an
Trafic	Départementales	TMJA réseau départemental	DDTM83	an
Transports en commun	TCNU	Offre kilométrique réseau Varlib	CD83	an
Transports en commun	TCNU	fréquentation réseau Varlib	CD83	an
Transports en commun	TCNU	fréquentation des gares ferroviaires	Région PACA	an
Transports en commun	TCU	Offre kilométrique Agglobus	CAVEM	an
Transports en commun	TCU	Offre TAD	CAVEM	an
Transports en commun	TCU	Fréquentation Agglobus	CAVEM	mois
Transports en commun	TCU	Fréquentation TAD	CAVEM	mois
Transports en commun	TCU	Taux de fraude	CAVEM	an
Transports en commun	TCU	Taux de correspondance	CAVEM	an
Transports en commun	TCU	couverture des coûts par les recettes	CAVEM	an
Transports en commun	TCU	recette moyenne par voyage	CAVEM	an
Transports en commun	TCU	linéaire de couloirs bus aménagés	CAVEM	an
Transports en commun	TCU	nombre de carrefour traités pour les TC	CAVEM	an