# COMMUNAUTE AGGLOMERATION

# VAR ESTEREL MEDITERRANEE

**ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE AU PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN**

# RAPPORT D’ENQUETE

# I – RAPPORT D’ENQUETE

**I-1 Objet et organisation de l’enquête**

# I-2 Déroulement de l’enquête

# I-3 Analyse du projet et du dossier par le commissaire enquêteur

# I-4 Observations des autorités administratives, des collectivités et associations

# 1-5 Observations du public

# I-6 Analyse par thème

# I-7 Synthèse et réponse du Maitre d’Ouvrage

# I-8 Résumé du rapport

# I-9 Clôture de l’enquête

## Liste des annexes

### **I-1 OBJET ET ORGANISATION DE L’ENQUETE**

**I-1-1 Préalable**

Il s’agit d’une enquête publique relative au projet de plan de déplacement urbain de la communauté d’agglomération Var Esterel Méditerranée.

Cette enquête est faite notamment dans le cadre :

. des articles du code de l’environnement L-123-1 et suivants et R-123-1 et suivants

. des articles du code de l’urbanisme L-121-1 à L-121-5 à L-147-8 et R-147-1 à R-147-11.

- de l’article du code des transports L-1214-1 et suivants

Le plan de déplacement urbain (PDU) a été lancé le 14 mars 2011 (voir extrait du registre des délibérations du syndicat mixte intercommunal de transport Argens Esterel dans l’onglet A du dossier administratif).

Le plan de déplacement urbain a été arrêté le 28 septembre 2015 (voir extrait du registre des délibérations de la communauté d’agglomération Var Esterel Méditerranée dans l’onglet B du dossier administratif).

Une demande de désignation du commissaire enquêteur a été effectuée par Monsieur le Président de la Communauté d’Agglomération en date du 11 mars 2016 (voir copie dans l’onglet C du dossier administratif). Il est à noter que la demande souhaitait la nomination d’une commission d’enquête

Monsieur Daniel JARRIN a été nommé commissaire enquêteur, par décision du 16 mars 2016 du Magistrat délégué aux enquêtes publiques du Tribunal Administratif de Toulon. (voir copie dans l’onglet D du dossier administratif).

Par arrêté n°2016/16 en date du 6 mai 2016 Monsieur le Président de la communauté d’agglomération a porté ouverture d’une enquête publique, du1er juin 2016 au 1 juillet 2016. (voir copie dans l’onglet E du dossier administratif).

Il faut noter que la communauté d’agglomération recouvre 5 communes :

Saint Raphaël

Fréjus

Roquebrune sur Argens

Puget sur Argens

Les Adrets de l’Esterel

#### I-1-2 Affichage Publicité

Le commissaire enquêteur a vérifié l’application des prescriptions législatives et réglementaires ainsi que celles de l’arrêté le Président de la communauté d’agglomération. Il a constaté que :

*\** Un avis informant le public de l’ouverture de l’enquête était affiché dans toutes les mairies et mairies annexes des 5 communes constituant la communauté d’agglomération. Dans les lieux où il assurait une permanence le commissaire enquêteur a vérifié que cet affichage était toujours présent le jour de la permanence.

Ces affichages ont été faits avec l’affiche dont une copie (annexe 1) au format A4 est jointe dans le dossier d’enquête (onglet F du dossier administratif). Dans certains cas l’affichage visible de la voie publique n’a pas été matériellement possible.

\* Un avis d’enquête a été publié dans les annonces légales :

Var matin du 15 mai 2016 page 40

Var information du 13 mai 2016 page 40  
Soit 15 jours au moins avant le début de l’enquête (annexes 2.1 et 2.2)

\* Un rappel de l’avis d’enquête a été publié dans les annonces légales :  
 Var matin du 2 juin 2016 page 40

Var Information du 3 juin 2016 page 35  
 Soit moins de 7 jours après le début de l’enquête (annexes 3.1 et 3.2)

* La communauté d’agglomération a mis en ligne un article dans la rubrique « environnement, transports » sur son site internet (annexe 4)
* Les panneaux lumineux des communes listées ci dessous indiquaient la tenue de l’enquête et les dates de permanence :
  + Les Adrets de l’Estérel
  + Puget sur Argens
  + Saint Raphaël
* Trois articles dans Var Matin un le 12 juin 2016 et un le 14 juin ont informé les lecteurs de ce journal (annexes 7, 8 et 9)

#### I-1-3 Registres d’enquête

Un registre d’enquête a été mis à la disposition du public, du 1er juin 2016 au 1er juillet 2016 inclus, dans les 5 communes concernées

Les registres ont été ouverts et paraphés par le commissaire enquêteur.

Ils ont été clôturés par le commissaire enquêteur le 1er juillet 2016

Ils sont joints au présent rapport en annexe 5-1 à 5-12

Annexe 5-1 registre du siège de l’enquête (CAVEM)

Annexe 5-2 registre des Adrets de l’Esterel

Annexe 5-3 registre de Fréjus

Annexe 5-4 registre de Puget sur Argens

Annexe 5-5 registre de Roquebrune sur Argens

Annexe 5-6 registre de Saint Raphaël

Annexe 5-7 registre de Saint Aygulf

Annexe 5-8 registre de La Tour de Mare

Annexe 5-9 registre des Issambres

Annexe 5-10 registre de La Bouverie

Annexe 5-11 registre de Boulouris

Annexe 5-12 registre de Agay

#### I-1-4 Dossier d’enquête

12 dossiers d’enquête identiques ont été mis à la disposition du public dans 12 lieux d’enquête. Ils sont joints en annexe au présent rapport :

Annexe 6-1 dossier du siège de l’enquête (CAVEM)

Annexe 6-2 dossier des Adrets de l’Esterel

Annexe 6-3 dossier de Fréjus

Annexe 6-4 dossier de Puget sur Argens

Annexe 6-5 dossier de Roquebrune sur Argens

Annexe 6-6 dossier de Saint Raphaë

l

Annexe 6-7 dossier de Saint Aygulf

Annexe 6-8 dossier de La Tour de Mare

Annexe 6-9 dossier des Issambres

Annexe 6-10 dossier de La Bouverie

Annexe 6-11 dossier de Boulouris

Annexe 6-12 dossier de Agay

Ils ont été paraphés par le commissaire enquêteur.

Ils comprennent :

**A - Le dossier administratif** constitué :

Des onglets A à F dont le contenu est décrit dans les paragraphes I-1-1 et I-1-2 ci dessus.

**B - Le dossier des avis des personnes associées** constitué :

Onglet A : du bilan de la concertation

Onglet B : la liste des personnes consultées pour avis, comprenant les références et la date de l’envoi ainsi que la date de réponse quand elle a été faite. A noter que pour le Conseil régional aucune date n’est mentionnée alors que l’avis est dans le dossier. Cela est du au fait que l’avis a été reçu hors délai. Toutefois, ayant été reçu avant le début de l’enquête publique, cette réception hors délai n’avait aucune influence sur la régularité de l’enquête. Il est donc acceptable que cet avis figure au dossier.

Onglet C : Avis des personnes associées :

* région Provence Alpes Cote d’Azur
* direction régionale de l’environnement, de l’aménagement et du logement
* avis de l’autorité environnementale
* avis de l’Etat
* avis du Conseil départemental
* avis de la Chambre des métiers
* avis de l’ASL grand Estérel

**C - Le dossier technique** constitué :

Onglet A : Note de présentation

Onglet B : Projet de PDU détaillé en 6 chapitres :

0 – Introduction qui rappelle le contexte complémentaire, donne les éléments de diagnostic et fixe les objectifs qui sont traités par 4 axes stratégiques

1. Axe stratégique 1 qui définit plus spécifiquement les équipements
2. Axe stratégique 2 qui définit l’amélioration des transports publics et propose une réduction de l’usage de la voiture
3. Axe stratégique 3 qui définit les améliorations de l’espace pour contribuer aux objectifs du PDU
4. Axe stratégique 4 qui traite de la spécificité du territoire touristique
5. Évaluation du projet
6. Outils de suivi du PDU.

Onglet C : Evaluation environnementale

Onglet D : Evaluation des incidences Natura 2000

Onglet E : Schéma directeur d’accessibilité des transports

**I-1-5 Préparation et organisation de l’enquête**

**I-1-5-1 Réunions et visite des lieux préalablement à l’enquête**

Le 28 avril une réunion a eu lieu à La CAVEM. Etaient présents :

Madame Catherine Roubeuf, Vice Présidente de la CAVEM

Madame Patricia Ferraioli, Directrice du Service Transports et Mobilité

Monsieur Soulas, représentant du Bureau d’Etudes chargé du projet

Au cours de cette réunion ont été définis :

* les lieux d’enquête et les dates des permanences
* l’organisation de la publicité. Une suggestion du commissaire enquêteur, d’étendre la publicité dans les services de transports en commun, n’a pas été retenue.
* l’organisation de la signature des dossiers et registres, de leurs mises en place et de leur collecte en fin d’enquête. La propositions du commissaire enquêteur, de mettre en place une consultation par voie électronique, n’a pas été retenue.
* l’organisation d’une visite des lieux pour le contournement de la RN7.
* Le projet d’arrêté d’organisation de l’enquête.

Le 12 mai une visite des deux lieux envisagés pour la déviation de la RN7 a été faite, les deux options ont été présentées au commissaire enquêteur par Madame Ferraioli et Monsieur Soulas.

Les 25 mai (de 15h à 17h) et le 27 mai (de 10h à 12h15) le commissaire enquêteur a paraphé les registres et les dossiers.

**I-2 DEROULEMENT DE L’ENQUETE**

L’enquête s’est déroulée aux lieux, jours et heures fixés par l’arrêté du président de la CAVEM.

Le commissaire enquêteur remercie les élus et les personnels des différentes communes qui lui ont réservé le meilleur accueil et répondu à ses interrogations et à ses demandes. Il remercie particulièrement le Service Transports et Mobilité pour son organisation et sa disponibilité.

70 remarques ont été portées sur les registres, soit par écriture directe, soit par l’agrafage des courriers reçus.

34 personnes ont été reçues par le commissaire enquêteur

Le 1er juillet 2016 à 16h le commissaire enquêteur a clos les registres d’enquête qui lui ont été transmis par le service Transports et Mobilité.

Le 11 juillet 2016 le commissaire enquêteur a remis et commenté son PV de synthèse des observations à la CAVEM. Etaient présents à cette réunion :

Monsieur Bertora, Vice Président de la CAVEM

Monsieur Moreau, DGA de la CAVEM

Madame Patricia Ferraioli, Directrice du Service Transports et Mobilité

Monsieur Thiery, agent du Service Transports et Mobilité

Monsieur Soulas, représentant du Bureau d’Etudes chargé du projet

Ce PV de synthèse est joint en annexe 10

Le 22 juillet 2016 le commissaire enquêteur a reçu la réponse de la CAVEM à son PV de synthèse.

Cette réponse est jointe en annexe 11

Le 28 juillet 2016 le commissaire enquêteur a remis à la CAVEM son rapport et ses conclusions.

**I-3 ANALYSE DU PROJET ET DU DOSSIER PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR**

**I-3-1 Administrativement**

Le dossier est complet

**I-3-2 Techniquement**

Le dossier est clair et bien présenté, articulé autour des axes stratégiques.

\* Une partie préalable explique la démarche volontaire d’établir un PDU alors qu’aucune obligation n’existait.

Elle rappelle le cadre réglementaire, notamment l’article L -1214-2 du code des transports et ses 11 objectifs. Si la jurisprudence a confirmé que le plan du PDU ne devait pas être organisé selon l’ordre de ces objectifs, il aurait été prudent de faire figurer un tableau mettant en évidence les endroits où ces objectifs sont traités afin de démontrer que l’esprit du code est respecté. Le rappel du schéma Régional Climat Air Energie est intéressant en mettant en évidence le chemin à parcourir pour l’utilisation des modes actifs. En ce qui concerne le doublement de la part modale des transports en commun, prévu pour 2030, le projet de PDU propose l’atteinte de cet objectif en 2025. Cela reste anecdotique en valeur absolue car ce doublement est de 2 à 4 %.

Troisième élément de cette partie préalable : le diagnostic. Il met en évidence une « hégémonie » de la voiture. Cette hégémonie de la voiture concerne surtout les actifs et les chômeurs. Il identifie les déplacements au point 0.0.3 en page 10 et 11. Les communes de Fréjus et Saint Raphaël semblent prioritaires dans le traitement des déplacements en représentant les deux plus forts chiffres en déplacement interne et le plus fort chiffre en échange entre les deux communes. La commune des Adrets semble déconnectée. Il aurait été intéressant de faire figurer les statistiques d’Escota concernant les trafics des abonnés entre Fréjus et Les Adrets. Le diagnostic ne commente pas les déplacements internes de la commune de Roquebrune alors qu’ils sont importants (14300) sur un territoire très étendu et relativement mal équipé dans son axe nord sud. Les 13300 déplacements internes au Puget ne sont également pas analysés mais le territoire est plus petit et mieux équipé tant en voie routière (RND7) qu’en transports en commun. Il faut cependant que le générateur ponctuel de la ZA de Carrefour occasionne 12395 déplacements soit près de 50% des déplacements internes et d’échanges de la commune de Puget.

Cette partie préalable se termine sur les objectifs du PDU. Le tableau ci dessous reprend les informations du §0.4 en comparaison avec les objectifs de l’article L-1214-2.

| Articles L-1214-2 Code des transports | Référence au dossier de Projet de PDU |
| --- | --- |
| Le plan de déplacements urbains vise à assurer : | Un PDU au service d’un projet de territoire |
| 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 | **Un territoire fonctionnel**  • où les résidents du territoire et de ses alentours peuvent facilement, de manière agréable et à coût soutenable, accéder depuis leurs secteurs résidentiels – souvent excentrés ‐ aux grands pôles de la vie quotidienne (centres urbains, établissements scolaires, zones d’activités, pôles commerciaux, équipements publics, sites de loisirs…) y compris pendant la pointe de fréquentation estivale  • où les touristes peuvent bénéficier au cœur de la saison estivale d’un territoire apaisé, moins dépendant de la voiture et donc moins stressant  **Un territoire dynamique**  • qui participe localement à la lutte mondiale contre le dérèglement climatique et par là réduit les risques d’inondation, d’érosion du rivage, de dégradation de la forêt, de sécheresse agricole, d’incendie et minimise la canicule estivale probable  • où tous les secteurs (centralités, périphéries résidentielles ou économiques, espaces littoraux et naturels) conservent durablement leurs attractivités  • où la qualité de l’air et l’absence de nuisances sonores participent au bien‐être et à la santé à long‐terme des usagers du territoire• où la qualité de l’air et l’absence de nuisances sonores participent au bien‐être et à la santé à long‐terme des usagers du territoire |

| Articles L-1214-2 Code des transports | Référence au dossier de Projet de PDU |
| --- | --- |
| 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, ainsi que des personnes âgées ; | **Un territoire solidaire**  • où les personnes handicapées peuvent exercer facilement tous les actes de la vie quotidienne et de la vie sociale  • où les nombreuses personnes âgées vivant dans le territoire ne souffrent pas d’isolement social et spatial  • où les adolescents ont des réelles alternatives au scooter et à ses risques  • où les jeunes entrant sur le marché du travail ne sont pas confrontés à des difficultés pour accéder aux lieux de stage et d’emploi  • où les actifs éloignés du marché du travail peuvent se déplacer facilement pour répondre aux offres d’emploi  • où les nombreuses personnes ne disposant pas de véhicules personnels, que ce soit pour des motifs économiques, d’âge ou de choix personnel (près de 7 000 ménages dans le territoire) ne sont pas handicapées dans leur vie quotidienne et leur vie sociale  • où les femmes sans activité professionnelle ne sont pas confinées à leur domicile et peuvent participer pleinement à la vie locale  • où les résidents comme les touristes peuvent pleinement profiter de l’offre territoriale, par exemple dans les domaines du loisir, de la culture, du sport, et plus globalement de l’animation urbaine et de la vie sociale  • où les conditions de déplacements ne sont pas un obstacle au développement résidentiel et à l’accueil de ménages extérieurs  • où l’organisation des déplacements participe au développement de l’économie locale et ses différents secteurs (économie présentielle, tourisme, agriculture…)  • où, pour les actifs comme pour les entreprises, la mobilité professionnelle n’est pas entravée par les conditions de déplacements  • où l’accessibilité et l’agrément des centralités urbaines et des espaces littoraux libérés de l’envahissement automobile participent à leur vitalité et à leur animation  • où les sites périurbains (résidentiels ou économiques) évitent les risques de déqualification liées à leurs positions dans le territoire  **Dossier :** Axe stratégique 2 point 2-1-4 ; point 3-1  **Dossier :** En annexe schéma directeur d’accessibilité |
| 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 ; | **Un territoire fonctionnel**  • où les conditions de déplacements ne sont pas synonymes de pertes de temps ‐ et d’argent ‐ dans les embouteillages et d’insécurité routière, particulièrement au cœur de l’été.  **Dossier :** point 3-1  **Dossier :** point 6-2 indicateur de suivi des accidents |
| 4° La diminution du trafic automobile ; | **Un territoire solidaire**  • où l’accessibilité et l’agrément des centralités urbaines et des espaces littoraux libérés de l’envahissement automobile participent à leur vitalité et à leur animation  **Dossier :** point 0-4-2 ; point 2-2 ; point 2-3 |
| Articles L-1214-2 Code des transports | Référence au dossier de Projet de PDU |
| 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 ; | **Dossier :** Axe stratégique 2 |
| Articles L-1214-2 Code des transports | Référence au dossier de Projet de PDU |
| 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 ; | **Dossier :** Axe stratégique 1 |
| 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 ; | **Dossier :** point 3-2 et 3-3 |
| 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 dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, 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 | **Un territoire fonctionnel**  • où les entreprises locales – commerces, services, production ‐ peuvent fonctionner dans de bonnes conditions en toutes saisons pour les déplacements de leurs personnels, clients et fournisseurs  • où le transport des marchandises et la livraison des entreprises ne perturbent pas le fonctionnement des centres urbains et des zones d’activités |
| 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 ; | **Dossier :** point 2-3-1 |
| 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 ; | **Un territoire solidaire**  • où les conditions de déplacements ne sont pas synonymes de pertes de temps ‐ et d’argent ‐ dans les embouteillages et d’insécurité routière, particulièrement au cœur de l’été.  **Un territoire dynamique**  • où la consommation énergétique et le coût des transports ne nuisent pas au pouvoir d’achat des ménages et au fonctionnement des entreprises |
| Articles L-1214-2 Code des transports | Référence au dossier de Projet de PDU |
| 11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. | **Dossier :** point 2-3-2 (PDE et PDA) |

Le § 0.4.4 définit les axes stratégiques permettant d’atteindre ces objectifs :

\* **Axe stratégique 1 :** **un territoire ouvert sur l’extérieur et qui rayonne. Cet axe se décline en trois points :**

* 1. Compléter le réseau de voierie structurante

1.1.1 Réaliser la voie de délestage de la RDN7. Cette action est programmée dans les 5 premières années, sous maitrise d’ouvrage du Conseil Départemental et pour un budget de 20000 k€. Deux tracés, sans que ce nombre soit limitatif, sont suggérés. Cela appelle trois remarques :

* 1. La CAVEM s’engage à participer à la maitrise d’ouvrage des ouvrages de raccordement.
  2. Le délai de 5 ans semble optimiste compte tenu (1) de la durée des études (2) du déclassement des zones A considérées (3) des mesures d’expropriation qui seront probablement longues, surtout pour le tracé des Vernèdes.
  3. Le tracé Sud à l’arrière des zones d’activité risque de retomber très vite dans les inconvénients de l’existant en faisant de la nouvelle voie un nouvel accès à la zone d’activités avec plusieurs bretelles de raccordement à cette zone.

* + 1. Requalifier la RDN7. Le projet est bien exposé et clarifié par des schémas de profils en travers envisageables. Une question se pose : le PDU requalifie la voie mais considère toujours le Conseil Départemental comme gestionnaire, est ce compatible ? Une requalification semble en contradiction avec la création d’une voie de délestage. Une voie de contournement ne serait-elle pas plus appropriée ?
    2. Réaliser la voie de contournement de Roquebrune. Pas de remarques.
    3. Conduire des études exploratoires complémentaires. Pas de remarques sur ce poste. Ces études et notamment celles sur la gratuité de l’autoroute sont nécessaires. Il serait souhaitable que cette étude porte sur la totalité du tronçon d’autoroute concernant la CAVEM, c’est à dire du péage de Puget à la sortie des Adrets.

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

1.2.1 Rouvrir les gares ferroviaires et création d’une nouvelle gare. Il s’agit d’une préconisation à la poursuite d’études d’opportunité.

1.2.2 Améliorer l’accès aux gares. L’amélioration selon les différents types de gares ferroviaires est une bonne approche. Elle n’est budgétée qu’en études. La réalisation est renvoyée aux actions du PDU concernant les transports en commun et les modes actifs. Pour les transports en commun, ce budget n’est pas identifié par un poste et il est difficile de le placer dans un descriptif existant.

1.2.3 Conforter les lignes Varlib. Les arrêts communs devant être choisis en concertation, la vocation des deux opérateurs n’étant pas la même.

1.2.4 Mettre en place des accords tarifaires. Bonne solution mais l’absence de budget laisse perplexe : si l’accord tarifaire est financé par des recettes supplémentaires, cela veut-il dire que l’alignement se fera par le haut, au détriment de l’utilisateur ?

1.3 Planifier la logistique urbaine

1.3.1 Règlementer les emplacements de livraison dans les PLU.

1.3.2 Préserver et réserver le foncier nécessaire.

Aucun commentaire sur ces points, le transfert est fait aux communes mais la CAVEM sera consultée au niveau de l’arrêt du PLU et pourra faire un rappel au règlement.

**\* Axe stratégique 2 : Un territoire innovant disposant d’un large bouquet de mobilité**

* 1. Améliorer l’attractivité des transports collectifs

2.1.1 Augmenter et redéployer l’offre du réseau Agglobus

Le redéploiement semble nécessaire au vu de la fréquentation faible de certaines lignes. Le schéma d’intention de développement indique de nombreux endroits où le transport à la demande est prévu. Une information aurait pu être fournie sur le fonctionnement d’un tel service. Il faut noter la réduction des services vers le Trayas, en ne maintenant que le transport ferroviaire, et vers les Issambres en supprimant la ligne Agglobus. Pour Roquebrune, un amélioration de l’existant est proposée avec 2 nouvelles connections. Le financement

proposé via l’augmentation du taux du versement transport laisse perplexe compte tenu de l’affirmation de la page précédente indiquant qu’il ne concerne que 4% des entreprises.

* + 1. Réaliser des aménagements de voierie en faveur des TC.

Les deux solutions proposées de couloirs d’approche et de régulation des feux sont intéressantes et ont fait leurs preuves sur d’autres lieux.

* + 1. Améliorer le rabattement en voiture vers les lignes des TC

Couplés avec la superposition de lignes évoquées au chapitre précédent, les parkings proposés seront mieux desservis et donc plus attractifs. Cela suffira-t-il ? Les expériences en d’autres lieux n’ont pas toujours été des réussites. Des moyens incitatifs devront être mis en place. La diminution des parkings sur voie en ville, envisagée aux chapitres suivants, est l’un d’entre eux.

* + 1. Améliorer l’accessibilité d’Agglobus au PMR.

Rien à dire : l’annexe détaillée donne toutes les informations pour chacun des 322 arrêts concernés.

* + 1. Renouveler le parc d’autobus avec des véhicules plus modernes

Rien à dire

* + 1. Développer les outils d’information et de communication

Rien à dire, sauf que le transfert de ces actions, comme la précédente risque d’avoir un effet sur le coût de la nouvelle convention

* + 1. Proposer une tarification attractive

Ici encore il y a transfert sur l’exploitant. Un certain nombre d’actions ont été mises à sa charge alors qu’il lui sera demandé de faire des prix attractifs.

2.1.8 Prendre en compte les transports collectifs dans les projets urbains ; obligations transférées aux communes par l’intermédiaire du PADD et des orientations d’aménagement. Il aurait été intéressant de mentionner le PLU et les espaces réservés.

* 1. Favoriser l’usage du vélo

2.2.1 Aménager des itinéraires cyclables structurants. Le chantier est important : 40 km à aménager après élaboration d’un schéma directeur.

2.2.2 Aménager des itinéraires d’accès aux grands générateurs ponctuels. Les générateurs ponctuels mentionnés ici ne sont pas identifiés clairement, ils semblent différents de ceux du diagnostic en 0.3.4. Ces derniers, à l’exception du lycée Saint Exupéry ne sont pas clairement destinés à accueillir des visiteurs en vélo, les centres commerciaux et les zones d’aménagements étant plus destinés à recevoir des voitures. La priorité affichée concerne les établissements d’enseignement secondaires et les pôles d’échanges. Pour les pôles d’échange il faudra coordonner cette action avec celles concernant le covoiturage. Cette action est mise à la charge des communes.

2.2.3 Implanter des gardes cycles sur voierie et dans les parcs de stationnement. Cette action, également à la charge des communes est complémentaire de la précédente.

2.2.4 Renforcer les normes des PLU en matière de stationnement des vélos. Obligation réglementaire pour les constructions.

* 1. Utiliser les voitures « autrement ».
     1. Développer le covoiturage. Programme ambitieux de covoiturage avec la mise en place d’un PDA (plan de déplacement des administrations) pour la CAVEM et les communes, l’incitation à des PDE (plan de déplacement des entreprises) et les aménagements de parkings de covoiturage. Il s’agit certainement de la mesure la plus prometteuse de ce PDU. Il faudra veiller à mettre en place toutes les mesures incitatives, notamment sur la tarification des parkings.
     2. Favoriser les véhicules électriques. Programme ambitieux de 150 bornes. Elles sont mises à la charge des communes mais la maitrise d’œuvre devrait, dans un souci de cohérence d’utilisation (équipements, tarifs, etc) être confiée à la CAVEM.

\* **Axe stratégique 3 :** **un territoire accueillant au cadre de vie préservé**

3.1 Réaménager l’espace public en faveur des modes actifs

3.1.1 Aménager des secteurs de partage renforcés de l’espace public : objectif contraignant puisque les 5 communes ont chacune une zone à mettre en place au cours de la durée du PDU

3.1.2 Mettre aux normes PMR la voierie et l’espace public. Projet ambitieux, encore une fois entièrement à la charge des communes.

3.1.3 Accroitre la perméabilité du tissu urbain aux modes actifs. Mesures à intégrer aux documents d’urbanisme.

3.1.4 Promouvoir les modes actifs

3.2 Agir sur les stationnements pour gérer les déplacements

3.2.1 Réduire l’offre sur voierie au bénéfice de l’offre en ouvrage. Aucun budget n’étant prévu, aucun ouvrage n’est programmé. Certes, l’offre existante en ouvrage n’est pas saturée, mais il est à envisager que cette situation change pendant la durée du PDU

3.2.2 Etendre le stationnement réglementé

3.2.3 Harmoniser les tarifs sur la voierie avec ceux des parkings

3.3 Améliorer les livraisons en ville

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

3.3.2 Harmoniser et adapter les réglementations des livraisons en ville

3.3.3 Aménager les aires de livraison

\* **Axe stratégique 4 :** **un territoire touristique qui reste agréable l’été**

4.1 Concevoir une offre TC spécifique à la période estivale

4.1.1 Renforcer la desserte des lieux d’hébergement et des sites touristiques. Ici encore, pas de budget. L’action est mise à la charge du gestionnaire de réseau Agglobus.

4.1.2 Améliorer l’inter modalité vélo-TC

4.2 Expérimenter des mesures originales

4.2.1 Expérimenter un minibus automatique en site propre au bord de mer.

4.2.2 Expérimenter des zones piétonnes estivales

\* **Evaluation du projet de PDU**

5.1 Au niveau financier

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

5.1.2 Une hausse mesurée du budget de fonctionnement. La hausse calculée semble sous estimée car elle ne prend en compte que l’augmentation kilométrique. Les autres mesures prévues dans la restructuration (points 1.2.4 ; 2.1.6 ; 2.1.7) ne sont pas prises en compte.

5.1.3 Des retombées économiques directes ou indirectes appréciables

5.1.4 Une programmation progressive adaptée à la transition mobilitaire souhaitée.

5.2 Au niveau des déplacements

5.2.1 Présentation du modèle multimodal

5.2.2 Une forte hausse des déplacements réalisés en TC. Le modèle multimodal n’intègre pas le comportement des personnes. La population locale est attachée à ses déplacements voitures et les mesures incitatives devront être efficaces pour atteindre l’objectif prévu.

5.2.3 Le trafic routier contenu : la remarque du point précédent s’applique

5.2.4 L’amélioration de la sécurité des usagers prévoit des aménagements en fonction de l’analyse des accidents (indicateur au point 6)

5.3 Au niveau territorial

5.3.1 Le renforcement des centralités urbaines. Il n’y a pas d’actions spécifiques. Le paragraphe fait un rappel des mesures précédemment décrites.

5.3.2 Un fonctionnement optimisé des quartiers économiques. Il n’y a pas d’actions spécifiques. Le paragraphe fait un rappel des mesures

5.3.3 Le confortement de la vocation touristique et d’accueil résidentiel du territoire. Il n’y a pas d’actions spécifiques. Le paragraphe fait un rappel des mesures

5.4 Au niveau environnemental

5.4.1 La mise en place du PDU est globalement profitable vis à vis des enjeux environnementaux. Cette affirmation péremptoire est tempérée dans les explications qui suivent. A noter :

* Au niveau de la consommation d’espaces : le projet de délestage de la RND7 par l’arrière de la zone d’activité va contribuer à la densification de cette zone. L’objectif de délestage partiel pourra être ainsi détourné avec l’ajout de nouveaux accès à la zone d’activité.
* Au niveau des espaces naturels et de la biodiversité le contournement de Roquebrune ne semble pas acquis compte tenu de Natura 2000 et des espèces d’intérêt communautaire.
* Au niveau des risques d’inondation, les deux projets nécessiteront des études hydrauliques poussées dont les conclusions peuvent être rédhibitoires (techniquement ou économiquement) quant aux projets proposés.

5.4.2 La consommation énergétique et les émissions de gaz à effet de serre et de polluants devraient régresser. Les éléments constitutifs des tableaux présentés se trouvent dans le chapitre suivant : évaluation environnementale.

6 Outils de suivi du PDU

6.1 Principes. L’obligation d’évaluation intermédiaire se situe à t+5. La doctrine recommande de faire un suivi régulier pour établir l’évaluation règlementaire. Certaines actions demandent des mesures correctives immédiates, notamment d’un point de vue sécurité. Le PDU proposé définit un groupe technique chargé de la réalisation du suivi-évaluation.

6.2 Indicateurs de suivi. Il s’agit d’une première liste, le groupe technique chargé du suivi devra indiquer l’usage de chaque indicateur dans les différentes évaluations de l’efficience, de l’efficacité, de la cohérence et de la pertinence du PDU. Ce point aurait pu être développé

**\* Evaluation environnementale**

Après un premier chapitre de rappel des objectifs, du contexte et des enjeux, l’évaluation environnementale analyse dans les deux chapitres suivants l’état initial de l’environnement et les effets notables et probables de la mise en œuvre du PDU. Le tableau de synthèse ci-dessous regroupe de manière succincte et synthétique ces chapitres.

| Thématiques | Diagnostic | Enjeux | Incidences positives | Incidences négatives | Motivation des choix | Mesures prises |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Qualité de l’air et la santé | Les transports sont la cause principale des pollutions à l’exception des composés organiques volatils où ils sont en seconde position derrière l’agriculture | Réduire le trafic et les vitesses  Augmenter la fréquentation des transports en commun | Toutes les actions, sauf une, ont une incidence positive | L’amélioration du réseau de voieries structurantes va aggraver la pollution | Baisse entre 17 et 24% des polluants atmosphériques | Renouvellement de la flotte de bus avec des véhicules moins polluants |
| Ambiance sonore | Nuisances importantes zones proches de l’autoroute et des voies ferrées. Aggravation du bruit en période estivale, surtout sur le littoral, avec le doublement des déplacements | Réduire le trafic motorisé  Réduire les vitesses | Toutes les actions prévues ont une incidence positive | Deux actions ont une composante négative en complément des incidences positives: les voieries structurantes et l‘utilisation des voitures vers les parkings relais. |  | Diminution du trafic routier  Règlementation des vitesses  Optimisation du matériel roulant |
| Thématiques | Diagnostic | Enjeux | Incidences positives | Incidences négatives | Motivation des choix | Mesures prises |
| Consommation énergétique et émission du gaz à effet de serre | Valeurs de consommation énergétique et émission de GES importantes et supérieures aux moyennes départementales et régionales | Traversée du territoire par l’autoroute  50% des consommations et des émissions dus aux véhicules légers | Toutes les actions prévues ont une incidence positive | Aucune. Mais maintien des problèmes sur le territoire concerné par l’autoroute. Aggravation possible avec la gratuité envisagée. | Baisse de 16% des consommations et de 17% des émissions de GES | Optimisation du matériel roulant |

| Thématiques | Diagnostic | Enjeux | Incidences positives | Incidences négatives | Motivation des choix | Mesures prises |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Consommation espaces | Pression forte sur les terres agricoles | Limiter la consommation d’espace | Faibles incidences positives | Les voies structurantes vont consommer de l’espace ainsi que les parkings relais |  | Meilleur partage des voies |
| Espaces naturels, biodiversité, | Corridors écologiques fragilisés | Maintenir la richesse des espaces naturels | Très faibles surtout liées à la réduction de l’utilisation des voitures | Fortes pour les opérations de voierie et les parking relais |  | La déviation RN7 occupe une voie existante (valable uniquement pour la solution « Vernedes ») |
| Les paysages et le patrimoine | Incidences des nouvelles voies sur la qualité paysagère | Préservation de la qualité paysagère très diversifiée | Partage des voies et modes actifs vont favoriser les aménagements paysagers | Fortes pour les opérations de voierie et les parking relais |  |  |
| Ressource en eau | Risques inondations. Alimentation en eau potable fragile | Ne pas aggraver le risque inondation. Préserver les ressources en eau potable | Toutes les actions, sauf une, ont une incidence positive, à l’exception des voieries structurantes et des parkings relais | Fortes pour les opérations de voierie et les parkings relais (imperméabilisation) |  |  |
| Risques naturels et technologiques | Possibilité augmentation du trafic de matières dangereuses. Risque d’inondation aggravé. | Diminuer les risques de trafic des matières dangereuses et et d’inondation |  | L’imperméabilisation des nouvelles routes et des parkings relais va aggravé le risque inondation. |  | La déviation de la RN7 , *comme celle de Roquebrune*, va diminuer les risques du au trafic des matières dangereuses |
| Securite routiere | Risques pour les piétons et les cycles | Diminuer le trafic automobile | Toutes les actions, sauf une, ont une incidence positive | Diminution du trafic automobile. *Aménagement de secteur de partage* |  |  |
| Note : en italique les observations du commissaire enquêteur complémentaires à l’évaluation | | | | | | |

Le tableau ci dessus met en évidence quelques manques dans l’évaluation environnementale notamment au niveau de la motivation des choix. Elle met aussi en évidence que l’axe 1, « compléter le réseau de voirie structurante », a des incidences négatives sur la quasi totalité des sujets traités. Les deux exceptions concernant le transport des matières dangereuses et la sécurité routière. A noter que l’évaluation environnementale ne traite, en termes d’incidence, que le délestage de la RND7 par le chemin des Vernèdes.

**\* Evaluation environnementale : incidences Natura 2000**

Cette étude relativement succincte dégage plusieurs conclusions :

- des incidences positives dues à la diminution du trafic automobile et à la création des voies de délestage qui vont éloigner la circulation des zones Natura 2000. A noter, en complément, que la requalification de la RND7 existante avec sa réduction de vitesse contribuera également aux incidences négatives, la pollution étant minimum pour des vitesses de 70km/h. A noter qu’actuellement cette vitesse est rarement atteinte compte tenu de la densité de circulation.

- des incidences négatives dues à l’imperméabilisation, déjà relevée dans l’évaluation environnementale, de voieries structurantes, des parkings relais et des plateformes logistiques.

- un constat que l’imprécision des projets mentionnés ci-dessus, ne permet pas une évaluation correcte et que les études propres à chaque projet devront reprendre ces évaluations qui seront d’ailleurs suivies d’une enquête publique dans le cadre de la loi sur l’eau.

**\* Schéma Directeur d’accessibilité**

Ce document, établi dans le cadre d’une autre procédure, n’appelle aucun commentaire. Elle est complète et présente les aménagements à faire ainsi que leur financement.

L’annexe 2 de ce document aurait trouvé sa place dans la partie transport en commun du dossier car elle fait un diagnostic du réseau agglobus qui peut être rapproché des observations du public.

**I-4 OBSERVATIONS DES AUTORITES ADMINISTRATIVES, DES COLLECTIVITES ET ASSOCIATIONS**

Une remarque préliminaire : le tableau en tête de l’onglet B devrait être complété avec les dates de réception des réponses pour certaines personnes associées.

1. **Avis de l’Etat**

Avis favorable global, assorti de 11 remarques de fond classées selon l’article L-1214-2 du code des transports et d’une série de remarques de forme regroupée sous le titre « autres remarques ». Comme le commissaire enquêteur, le Préfet aurait souhaité un tableau de correspondance entre les objectifs de la loi et ceux décrits dans le PDU (voir supra point I-3-2). Les remarques de fond sont, pour la plupart, des rappels à la loi au règlement :

* 1. Equilibre durable entre les besoins en matière de mobilité , de facilité d’accès et la protection de l’environnement et de la santé. Renvoi au document « avis de l’autorité environnementale »
  2. Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine. Il s’agît d’un rappel au règlement. La demande d’indiquer l’obligation de mention dans les documents d’urbanisme. Elle n’est pas nécessaire peut être retenue dans un souci de clarification de l’information.
  3. L’amélioration de la sécurité de tous les déplacements. Plusieurs demandes sont faites (1) Fixation d’objectifs en ce qui concerne la diminution d’accidents mortels ; (2) rappel des mesures nationales (3) Prise en compte de la problématique de 2 roues motorisés (4) Vision prospective du réseau routier avec rappel dans les PLU de prendre en compte les conditions de déplacement dans tous le projets d’aménagement. Ces 4 points sont pertinents et devraient faire l’objet d’une prise en compte dans le projet définitif du PDU.
  4. La diminution du trafic automobile. Pas de remarque particulière.
  5. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d’énergie et les moins polluants : l’usage de la bicyclette et la marche à pied. Pour la marche à pied, le Préfet émet le souhait d’avancer les études. Pour la bicyclette, il fait un rappel au règlement sur le « code de la rue ». Pour les transports collectifs, après un constat sévère de l’existant, il rappelle les études de la DREAL PACA sur l’aménagement autour des gares. Il garde ouvert à l’horizon 2030-2050 la réouverture des gares de Roquebrune et du Puget. Il précise que la future gare des Arcs , à l’horizon 2030 et non 2050, ne sera pas qu’une gare TGV mais un véritable pôle d’échanges multimodal. Dernier point, il

regrette que l’abandon du transport maritime n’ait pas fait l’objet d’une justification.

* 1. Amélioration de l’usage du réseau voierie dans l’agglomération avec les commentaires portant sur la voie de délestage de la RDN7 et sur le contournement de Roquebrune. Pour la première, il semble qu’un projet de raccordement avec dénivellation de la voierie soit à l’étude. Toujours pour la RDN7, la deuxième proposition n’est pas très claire et les moyens de la mettre en œuvre ne sont pas évidents : notamment sur les moyens d’adapter les débits de la voie reconfigurée et de la voie de délestage. Pour le contournement de Roquebrune, le Préfet met en évidence la lourdeur des procédures administratives à prévoir.
  2. L’organisation du stationnement sur la voierie et dans les parcs publics de stationnement. Le Préfet souhaiterait que le PDU aille plus loin en intervenant sur l’offre privée de stationnement et en mettant en place une communication renforcée sur le sujet.
  3. L’organisation des conditions d’approvisionnement de l’agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, dans une perspective multimodale. Le Préfet propose une série de mesures à inscrire au PDU. Certaines le sont déjà, comme l’inscription dans les PLU, la recherche du foncier et la création de zones hors de l’emprise des voies. D’autres semblent difficiles à mettre en œuvre, comme la création d’aires de livraison dans les centres villes de Fréjus et Saint Raphaël où la recherche du foncier relève de la gageure. Une dernière suggestion ne paraît pas claire au commissaire enquêteur : en quoi consiste le « report modal du transport de marchandises vers des modes alternatifs à la route » ?
  4. L’amélioration du transport du personnel 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. Pour les PDE (plan de déplacement des entreprises) et les PDA (plan de déplacement des administrations), le Préfet fait un rappel au règlement. S’agissant de règlement nationaux, il aurait pu ajouter les moyens de coercition dont il dispose et qui pourraient être utilement mentionnés dans le PDU. Une proposition intéressante de bornes de covoiturage est à reprendre, éventuellement, lors de la mise en place du covoiturage
  5. L’organisation d’une tarification et d’une billettique intégrées pour l’ensemble des déplacements. Pas de remarques particulières sur ce point.
  6. La réalisation, la configuration et la localisation d’infrastructures de charges destinées à favoriser l’usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Le Préfet fait un rappel à la loi qui prévoit des objectifs relatifs à la flotte de véhicules. Il semble que cet objectif soit pris en compte dans le cadre de la renégociation de la convention agglobus.

Autres remarques : essentiellement de forme, à prendre en compte.

1. **Avis de l’autorité environnementale**

Après un rappel des procédures et la présentation du projet de PDU, l’autorité environnementale identifie des enjeux propres à son intervention. Elle poursuit par une analyse de la qualité du dossier.

Sa conclusion, implicite, est favorable avec 6 recommandations :

* Approfondir l’état initial de l’environnement par une meilleure territorialisation des enjeux avec un souhait d’une cartographie les localisant et identifiant les zones impactées. Les informations étant dans le dossier, cela devrait pouvoir être fait. En revanche, démontrer plus explicitement la bonne articulation du projet de PDU avec les documents de planification supérieurs, est exigeant. La prise en compte du SRCE est mentionnée par ailleurs. Il reviendrait plus à l’autorité environnementale de démontrer les points en désaccord qu’à la CAVEM de faire une analyse de cohérence.
* Préciser les recommandations à l’adresse des PLU, notamment sur les questions de stationnement et de densification de l’urbanisme en lien avec les TC. Les recommandations à l’adresse des PLU sont nombreuses, il est vrai qu’elles ne concernent pas les deux points mentionnés. Il s’agit de deux points sensibles pour chaque commune qui tient probablement à conserver son autorité sur le sujet. Il s’agit d’un premier PDU et la révision pourra le faire progresser sur ces points.
* Compléter l’analyse des incidences Natura 2000 qui doit présenter un caractère conclusif. Le paragraphe D de l’étude est conclusif dans la limite où il peut l’être car les projets les plus porteurs d’incidences négatives ne sont pas suffisamment avancés pour permettre une conclusion ; ils feront l’objet d’une nouvelle étude d’incidences.
* Renforcer le degré de précision de l’analyse des incidences environnementales des différents projets et de leurs effets cumulés, notamment en matière de l’espace et d’atteinte à la biodiversité. La remarque précédente s’applique.
* Assurer une meilleure prise en compte des continuités écologiques (enjeux, incidences, articulation avec le SRCE). La remarque précédente s’applique.
* Clarifier le dispositif de suivi de la mise en œuvre du PDU. Ce chapitre est un peu léger mais il devrait être amélioré par la mise en place de l’observatoire prévu. Une transparence des travaux de cet observatoire pourrait être organisée et reportée sur le site de la CAVEM par exemple.

1. **- Les observations des collectivités territoriales.**

**3-1) Avis du Conseil régional Provence Alpes Cote d’Azur**

Cet avis est arrivé hors délai, mais avant l’ouverture de l’enquête, rien ne s’oppose donc à sa prise en compte. La région émet un avis favorable assorti de 3 réserves :

* + 1. Susciter rapidement les mesures qui ont tardé à être mises en application (PDA, PDE, PDIE) par la création d’un Conseil de Mobilité au sein de la CAVEM. Si, effectivement, les mesures à mettre en œuvre organisées par des textes anciens, doivent être prises rapidement, la mise en place d’un Conseil de Mobilité ne peut être qu’une suggestion, la CAVEM étant maitre de son organisation.
    2. Associer la région dans les groupes de travail traitant sur les réseaux routiers et les transports, en anticipant sur le transfert de compétence de ces deux thèmes au 1er janvier 2017. Cela semble évident, surtout si le transfert de compétence inclut un transfert des financements possibles.
    3. Améliorer la coordination entre urbanisme et transports. Rechercher des solutions innovantes pour les secteurs périphériques. On verra ultérieurement que ce point rejoint les préoccupations de certaines personnes qui ont participé à l’enquête.

Le Conseil Régional mentionne le transfert de compétences des voieries interurbaines, donc de la RDN7, et du réseau VarLib le 1er janvier 2017. Il ne précise pas sa position quant à la maitrise d’ouvrage et le financement de la voie de délestage.

Un courrier du 16 juin 2016, transmet la délibération n° 16-60 du 8 avril rendant définitif le document du dossier.

**3-2) Avis du Conseil départemental du Var**

Deux point important sont les refus de la prise en compte d’un financement par le Conseil départemental et du positionnement en tant que Maitre d’Ouvrage. A noter une différence sur le principe de la déviation que le Conseil départemental qualifie de « voie de contournement », alors que le PDU parle de « voie de délestage ».

Le Conseil confirme sa prise en charge de la déviation de Roquebrune. Il confirme sa prise en compte des modes doux. Enfin, sur les transports en commun, il rappelle, sans remettre en cause sa coopération sur l’harmonisation, les différences entre les vocations des réseaux VarLib et Agglobus.

1. **- Les observations des corps consulaires.**

Seule la chambre des métiers et de l’artisanat de la Région PACA a répondu en donnant un avis favorable, sans autre commentaire.

1. **- Les observations des associations.**

Parmi toutes les associations consultées, une seule a donné son avis, l’ASL du Grand Estérel. Son Président, Monsieur Jean Pierre Pic, s’étant déplacé pour donner des éclaircissements et ajouter des commentaires, l’analyse de ce premier document se fera avec l’analyse de son intervention.

Une autre association, qui n’avait pas été consultée, l’association de Boulouris pour la Qualité de la Vie avait émis un avis le 1er juin 2013 (annexe 11) qui n’a pas été repris dans le dossier. Sa Présidente, Madame Tetaz étant venue à une permanence, l’analyse de ce document se fera avec l’analyse de son intervention.

Une lettre du collectif Est Var pour les transports régionaux de proximité a été transmise au Commissaire enquêteur le 6 juillet. Ce courrier daté du 26 juin a été expédié le 2 juillet donc après la clôture de l’enquête. Il n’est donc pas pris en compte dans ce rapport mais, pour information, ce document est en annexe 12.

**I-5 OBSERVATIONS DU PUBLIC**

Le commissaire enquêteur a recensé 73 observations portées sur les registres. Elles sont accompagnées de documents qui ont été agrafés aux registres pour permettre au public d’en prendre connaissance.

Il a reçu au cours de ces permanences 34 personnes. (certaines sont venues plusieurs fois)

**Grille de synthèse des observations reçues**





**Analyse détaillée de certaines observations**

**Observations n° 3 et 71 M. Jean Pierre PIC. ASL Grand Estérel**

En réponse à la consultation par courrier du 17 décembre 2015, Monsieur PIC a répondu, ce document fait partie du dossier d’enquête. Monsieur PIC rappelle l’application de L’ASL Var Estérel depuis 1989, implication qui comprend une participation financière pour l’organisation de la desserte de la zone d’activités. Il se positionne en faveur du projet Sud, qui, en addition de fonction de contournement, desservira également la zone d’activités. Cette nouvelle desserte servirait aux trafics poids lourds d’approvisionnement de la zone. Elle permettrait également d’assurer le trafic vers la zone pendant les travaux de requalification de la RDN7. Il rejette donc le tracé Nord des Vernèdes en contestant « la qualité de l’étude et la pertinence de ses conclusions ».

Pour les transports collectifs, l’ASL Grand Estérel a fait une étude qui montre que les principaux freins à l’utilisation des transports collectifs sont :

* la faible fréquence de desserte.
* Le mauvais emplacement des arrêts par rapport aux lieux d’accès recherchés
* La dangerosité de la traversée de la RDN7.

Sur la logistique urbaine, l’ASL du Grand Esterel est prête à participer sous quelques réserves de fonctionnement.

L’accord est total sur les véhicules électriques avec une demande de veille technologique sur les évolutions dans ce domaine (véhicule automatique)

Quelques observations pertinentes sur l’agenda d’accessibilité, notamment sur l’aménagement des autobus.

En conclusion, Monsieur Pic demande à être associé au déploiement des solutions retenues dans le PDU.

En complément de ce document, Monsieur Pic a déposé un document plus détaillé sur les deux options avec un argumentaire sur la fonctionnalité, le coût et l’impact économique.

Ce document est bien conçu et convaincant. Sur ces critères, le choix de la solution Sud paraît évident. Il faut cependant rappeler que le PDU est de nature environnementale et que ce seront les études d’impact qui feront la différence. Dans son document précédent, Monsieur Pic conteste l’évaluation environnementale, il a raison de pointer ses insuffisances, mais les projets ne sont pas assez avancés pour faire une évaluation environnementale sérieuse.

**Observations n° 2, 18, 33, 34 et 72 M. Gerard Wattelier**

Monsieur Wattelier ne s’est pas limité aux critiques, il a fait des propositions, qui ont évolué au cours de l’enquête, d’où sa présence à plusieurs permanences.

Elles peuvent être résumées ainsi :

1. Aménagements de voierie :

\* Mise à 30km/h des 350 derniers mètres de l’avenue Sankt Georgen

\* Interdire la circulation dans les deux sens sauf aux riverains

\* Transformer l’avenue Sankt Georgen en deux impasses au droit du projet immobilier en cours de réalisation. Cela améliorerait les nuisances et diminuerait la pollution. Cela supprimera tout accès de bus en dehors du rond point.

1. Transports collectifs

\* Navette à la commande en lieu et place des lignes 6 et 7

\* Mise en place d’un système sophistiqué d’appel. Techniquement cela semble possible.

Un grand nombre de résidents du lotissement ont mis des observations suite à l’action de M.Wattelier (voir observation n°32). Certaines sont favorables à la radicalisation avec des deux impasses (observations 20, 35 et 73), d’autres à la réduction de vitesse en zone 30 (observations 21, 22, 24) d’autres à la mise en place de ralentisseurs (observations 29, 31), d’autres à la mise en sens unique (observations 22 et 30). Deux personnes s’opposent à tout changement (Observations 25 et 32). L’observation 32 adressée en copie au Président de L’ASL demande la mise à l’ordre du jour du sujet lors de la prochaine assemblée générale en septembre.

Il est difficile au stade du document du PDU de prendre en compte ces propositions. Elles relèvent :

* pour les améliorations des transports de la renégociation du contrat agglobus.
* pour les aménagements routiers, de la commune de Saint Raphaël. La mise en zone 30 pourrait être envisageable.

Le commissaire enquêteur ne peut que conseiller à un représentant de la commune de Saint Raphaël et un de la CAVEM de se faire inviter à la future assemblée générale pour avoir une synthèse des différentes opinions émises et apporter d’éventuelles réponses.

**Observations n° 10 Mme et MM Lions, Verleye, Brial et Noguera**

Document regroupant divers courriers faits à diverses autorités (Préfet, Conseil départemental, CAVEM) entre novembre 2014 et mai 2016. Une note à l’usage du commissaire enquêteur développant 5 points :

1. L’accroissement des concessions automobiles sur lequel le PDU n’a aucun pouvoir. La remarque est donc sans objet.
2. Le PDU ne mentionne pas les nouvelles implantations prévues de LEROY MERLIN et ALTAREA. Ces implantations vont avoir une influence certaine sur les projets de délestage et de requalification de la RDN7.
3. Les chiffres utilisés dans le PDU sont périmés et ne reflètent pas la réalité existante avec les implantations depuis 2009, ni la réalité future avec les projets en cours.
4. La préférence est donnée au tracé Sud avec en complément un réaménagement du chemin des Vernèdes.
5. La requalification de la RDN7 devrait être faite après examen des modifications de trafic obtenues par la voie de délestage.

En complément, une série de photos et de projets demande les aménagements au delà de la zone de Puget, jusqu’à Roquebrune, afin de ne pas déplacer le problème. Des aménagements des ronds points de cette portion par des voies de contournement sont proposés.

**Observations n° 36 à 65 de Saint Aygulf.**

Toutes ces observations portent sur l’insuffisance en quantité comme en qualité des transports en commun sur Saint Aygulf. Une étude détaillée , avec des propositions crédibles et raisonnables a été fournie en aout 2015 (observation 56).

Le commissaire enquêteur recommande qu’une réponse leur soit donnée en indiquant les points pris en compte dans la nouvelle convention Agglobus.

**Observations n° 11 de Mme et M. Morvan.**

Cette observation ne concernant pas la CAVEM est hors enquête. Agglobus n’est pas concerné ni Var Lib dont le trajet aux Arcs n’est pas dans le réseau. M et Mme Morvan ont été adressés au commissaire enquêteur par la mairie de Puget. Un appel au lycée des Arcs, indique qu’il s’agit bien d’un transport organisé par le Conseil Départemental (direction des transports, SVA). Si la CAVEM pouvait intervenir auprès de ce service pour qu’une réponse soit donnée à M et Mme Morvan cela serait un service qu’ils apprécieraient au plus haut point.

**I-6 ANALYSE PAR THEME**

**I-5-1 Qualité du dossier : (personnes associées)**

Le Préfet et le Conseil Régional pointent des insuffisances et des contournements de la règlementation notamment en ce qui concerne les critères d’imposition aux PLU. Il s’agit d’un premier PDU dans une communauté d’agglomération où, comme toutes communes, les municipalités sont jalouses de leurs prérogatives sur des thèmes comme le PLU ou la gestion des stationnements. L’efficacité de la mise en place des actions prévues sera la meilleure action pour gagner encrédibilité et prendre mieux en compte ces thèmes lors de la révision.

L’ASL de Grand Esterel, met en cause le bureau d’études pour des imprécisions et pour la qualité de l’évaluation environnementale. Comme mentionné précédemment, il est difficile d’être parfait à ce niveau d’implication. Le PDU reste en effet un document prescriptif et non exécutif.

**I-5-2 Voierie structurante (personnes associées, observations 3, 4, 9, 10, 13, 14, 15, 17 et 68**

**En ce qui concerne la voie de délestage et la requalification de la RDN7 :**

Le Conseil départemental pose un problème en refusant de se positionner, pour l’instant, sur la prise en charge de la Maitrise d’Ouvrage. Il annonce également l’absence de financement de sa part (sous réserve d’un changement de position ultérieur). Il demande de modifier le PDU en conséquence.

Le Conseil Régional annonce clairement sa prise en charge des responsabilités des voieries interurbaines au 1er janvier 2017. Il ne s’implique en aucune façon dans la Maitrise d’Ouvrage et dans le financement.

L’ASL du Grand Esterel s’engage à financer partiellement la requalification de la RND7 et fournit une part importante du foncier nécessaire à l’option SUD. Il informe de la forte probabilité de la mise à disposition du foncier pour les parties hors de son emprise.

La CAVEM prend en charge une part du financement et indique pour le solde un financement extérieur. Si on se réfère au tableau de la page 76, la Maitrise d’Ouvrage était assurée conjointement par le CD83 et la CAVEM.

Si la CAVEM assume la maitrise d’ouvrage en totalité et si le financement extérieur manquant est assuré par le Conseil régional ou le Conseil Départemental (s’il change sa position), peut-on considérer que le PDU est conforme à l’exigence d’obligation de financement ?

L’observation 4 propose une 3e variante par l’ancienne route de Compostelle. Elle va se heurter à une évaluation environnementale qui relèvera la rupture des continuités écologiques, rupture dont l’origine sera la création de « casiers » entre les bretelles de raccordement.

L’observation 9 propose le choix de la route des Vernèdes.

L’observation 10 est intéressante surtout sur l’aspect des continuités des aménagements. Les propositions d’aménagement de la route de Puget à Roquebrune devraient s’intégrer dans le projet de contournement. Celles proposées par l’observation ne sont peut être pas celles à retenir, mais le problème existe.

L’observation 13 préconise le contournement par les Vernèdes et le maintien des deux voies de circulation sur l’actuelle RDN7.

L’observation 14 indique la préférence des rédacteurs pour la solution SUD. Il semble un peu inquiétant qu’une des raisons invoquées soit « d’irriguer harmonieusement toutes les zones d’activité implantées le long de la RND7 ». Cela corrobore les réserves du Conseil Départemental sur le « détournement » de la voie de délestage, d’où sa préférence pour l’appellation « voie de contournement ». Elle mentionne également la nécessité d’évaluer le report du trafic sur la voie de délestage avant de définir le projet de la requalification.

L’observation 15 indique que le choix entre les deux projets devraient faire l’objet d’une étude comparative multicritères.

L’observation n°13 fournit des informations sur le financement :

1,7 M€ par la CAVEM

2,5M€ par les opérateurs s’installant aux Aubredes.

Il faudrait s’assurer que ces 2,5 M€ concernent la voie de délestage et non les travaux en souterrain pour alléger la RDN7 existante.

L’observation 68 fait une comparaison sur plusieurs critères entre les deux solutions. Cette étude est convaincante mais elle oublie, en faveur du projet des Vernèdes, que même s’il y a des travaux importants, il n’y aura pas de modification des continuités écologiques : la « digue » existe et les corridors écologiques se sont recréés depuis le temps.

L’observation 17 concerne le contournement de Roquebrune avec un avis favorable. L’observation N°10 mentionne succinctement des aménagements nécessaires pour la sortie sur la RDN7 comme pour la voie de contournement de Puget.

**I-5-3 Autres aménagements de voierie (observations 4, 5, 10, 18, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 32, 63, 66, 67**

Ils sont relativement limités et concernent 3 zones

* Avenue Sankt Georgen à Saint Raphaël (nombreuses observations, voir ci-dessus page 36).
* La Via Aurelia à la Tour de Mare.
* Le rond point SPAR aux Issambres ;

Ces trois points sont de la compétence des communes mais dans le cadre des objectifs du PDU, la CAVEM a son avis à donner. Le point 3 pourrait bénéficier d’une analyse du trafic et d’un avis à la commune de Roquebrune.

Les points 1 et 2 sont dans des zones prévues pour l’aménagement de « zones de partage ». La création de zone 30 peut être envisagée. .

**I-5-4 Transports en commun (personnes associées, observations 1, 7, 9, 10, 12, 14, 16, 18, 19, 20, 21, 25, 27, 28, 29, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 69, 70.**

Les remarques portent sur la cohérence du service avec beaucoup de remarques sur les correspondances. Les demandes de service vers l’hôpital et vers les établissements scolaires doivent être améliorées (y compris vers la nouvelle zone médicale d’Epsilon).

**I-5-5 Modes actifs (personnes associées, observations 2, 9, 10, 64, 67)**

Plusieurs remarques mais générales, sans propositions détaillées.

**I-7 SYNTHESE ET REPONSES DU MAITRE D’OUVRAGE**

A partir de l’analyse par thème, le commissaire enquêteur a rédigé le procès verbal de synthèse (annexe 10).

Le commissaire enquêteur a adressé par mail une copie de son prérapport ainsi qu’une copie de son PV de synthèse le 8 juillet à la CAVEM (Service transports et mobilité)

Une réunion s’est tenue dans les bureaux de la CAVEM le 11 juillet

Au cours de cette réunion, le commissaire enquêteur a commenté son PV de synthèse.

En anticipant sur sa réponse, la CAVEM a remis deux documents au commissaire enquêteur :

* Etude de circulation (annexe 11)
* Itinéraire alternatif à la RDN7 : étude d’opportunité (annexe 12)

L’annexe 11 date de 2013 et aurait pu figurer au dossier du PDU.

L’annexe 12 date du 26 mai 2016 alors que l’enquête publique était lancée (nomination du commissaire enquêteur le 16 mars 2016).

L’annexe 12 est une étude préliminaire multicritères qui met en évidence un 3e tracé (Sud-Sud) qui apparaît le meilleur au vu des critères choisis.

Le 22 juillet, par courriel, le commissaire enquêteur a reçu les réponses à son PV de synthèse.

Sur les remarques préfectorales, la CAVEM prend en compte le plus grand nombre. Les réserves de l’Etat sur le transfert de compétence aux communes de prérogatives de la CAVEM, comme le stationnement, est expliqué par la phrase :

«  Il s’agît d’une avancée qui doit être soulignée et qui permettra, à moyen terme, de mettre en place une politique de stationnement réellement communautaire »

En ce qui concerne l’autorité environnementale, la CAVEM prend en compte les remarques principales.

En ce qui concerne 3 réserves du Conseil Régional, la CAVEM ne prend pas position sur les deux premières « qui ne concernent pas le projet de PDU à proprement parler ». Est-elle implicite ? Probablement car la CAVEM ne peut que mettre en œuvre des mesures réglementaires et ne peut qu’associer la région aux réflexions sur la coordination des transports. En effet, la région devient, par la loi NOTRE, gestionnaire des réseaux de transports publics.

Pour la 3e réserve, la CAVEM renvoie la solution au SCOT, et le PADD, récemment acté, prend en compte ces impératifs. Le PADD n’est pas encore disponible en ligne et le commissaire enquêteur n’a pas pu prendre connaissance des impératifs mentionnés.

Pour la voie de délestage de la RDN7, la CAVEM confirme qu’elle en assurera la maitrise d’ouvrage et le financement. L’option actuelle est une voie de délestage nommée « Sud-Sud ». Elle devra, bien évidemment, faire l’objet d’une étude d’impact dans le cadre de la loi sur l’eau.

En ce qui concerne la concertation lors de la renégociation de la convention agglobus, la réponse apportée par la CAVEM ne satisfait pas pleinement le commissaire enquêteur. Privilégier une « réponse globale et homogène » sur un territoire hétérogène ne pouvait que conduire à des insatisfactions. Le quartier de Saint Aygulf en est l’exemple. Pour ce lieu c’est bien une « démocratie représentative », le conseil de quartier, qui a fait la demande à la CAVEM par courrier d’Aout 2015. De plus, les demandes recueillies par le commissaire enquêteur ne relèvent pas d’une « juxtaposition de cas particuliers » puisqu’il s’agit en majorité de desserte de lieux essentiels : l’hôpital, les établissements d’enseignement, les pôles de santé nouvellement créés.

**1-8 RESUME DU RAPPORT**

L’enquête s’est bien passée avec une participation conséquente compte tenu de la mobilisation effectuée et de la méconnaissance du sujet par le public.

Le document proposé est un compromis entre les prérogatives de la CAVEM et celles des communes. La mise en œuvre des propositions permettra de faire connaître le PDU et son utilité et permettra ainsi des avancées ultérieures.

La voie de délestage de la RDN7 semble trouver une solution sur son financement.

Des propositions d’aménagement de voierie relèvent directement des communes.

Enfin les remarques sur les transports en commun mériteraient d’être prises en compte dans l’installation de la nouvelle convention Agglobus.

Le commissaire enquêteur renouvelle ses remerciements à l’équipe de la Direction des Transports et de la Mobilité pour sa disponibilité et son assistance efficace.

.

**I-9 CLOTURE DE L’ENQUETE**

Le vendredi 1 juillet 2016 à 12h l’enquête était close. Les registres ont été clos par le commissaire enquêteur et joints au présent rapport.

**Fait à Sainte Maxime le 26 juillet 2016**

**Le commissaire enquêteur**

**Daniel Jarrin**

**LISTE DES ANNEXES**

**Annexe 1** Affiche

**Annexe 2 -1 et 2-2** Annonces Presse

**Annexes 3-1 et 3-2** Annonces Presse

**Annexes 4** Avis sur site CAVEM

**Annexe 5-1 à 5-12**  Registres d’enquête

**Annexe 6-1 à 6-12** Dossiers d’enquête

**Annexe 7, 8 et 9** Articles Var matin

**Annexe 10**  PV de synthèse des observations

**Annexe 11**  Etude de circulation

**Annexe 12** Itinéraire alternatif à la RDN7 : étude d’opportunité

**Annexe 13**  Réponse de la CAVEM au PV de synthèse