LE DÉPARTEMENT

ACTES ADMINISTRATIFS DU DÉPARTEMENT DU VAR

Année 2026 - n°60

Publication parue
le 26 octobre 2026

LE DÉPARTEMENT

Commission permanente

DÉLIBÉRATIONS

Séance du 19 octobre 2026

SOMMAIRE

G1 ADMISSION EN NON VALEUR ET CREANCES ETEINTES 5

G2 CHANGEMENT DE PERIMETRE D'ADHESION DU DEPARTEMENT DU VAR AU SYNDICAT MIXTE D'INGENIERIE POUR LES COLLECTIVITES ET TERRITOIRES INNOVANTS DES ALPES ET DE LA MEDITERRANEE (SICTIAM) POUR LA SEULE ACTIVITE DE CENTRALE D'ACHAT 10

G9 FETE DU LIVRE DU VAR - MODIFICATION DU REGLEMENT INTERIEUR POUR L'EDITION 2026 ET LES EDITIONS SUIVANTES - ABROGATION DE LA DELIBERATION G88 DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 22 MAI 2023 63

G13 MARCHE RELATIF AU REMPLACEMENT DES RAYONNAGES DES MAGASINS D'ARCHIVAGE DES ARCHIVES DEPARTEMENTALES DU VAR A DRAGUIGNAN - DELIBERATION AUTORISANT LE PRESIDENT A PASSER, EXECUTER, REGLER ET RESILIER LE CAS ECHEANT 69

G20 ASSOCIATION UMANE - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "MAISON D'ENFANTS A CARACTERE SOCIAL (MECS) SAINT-EXUPERY" DE CONSTRUCTION, BOULEVARD DE LA LIBERTE AUX ARCS-SUR-ARGENS 72

G21 ASSOCIATION UMANE - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "MAISON D'ENFANTS A CARACTERE SOCIAL (MECS) LE PATIO" DE CONSTRUCTION DE 19 LOGEMENTS ET 22 PLACES/LITS AU PRADET 79

G22 ASSOCIATION UMANE - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "MAISON D'ENFANTS A CARACTERE SOCIAL (MECS) JACARANDA (EX-LA DRAILLE)" DE CONSTRUCTION AU VAL 86

G24 CANDIDATURE DU DEPARTEMENT DU VAR A L'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET “SOUTIEN A L'INVESTISSEMENT - HABITAT INCLUSIF 2026” LANCE PAR LA CAISSE NATIONALE DE SOLIDARITE POUR L'AUTONOMIE (CNSA) 93

G25 OBSERVATOIRE DEPARTEMENTAL DE L'HABITAT - AVENANT 2 A LA CONVENTION CADRE DE PARTENARIAT CONCLUE ENTRE LE DEPARTEMENT DU VAR, L'ETAT, LES ETABLISSEMENTS PUBLICS DE COOPERATION INTERCOMMUNALE (EPCI) ET L'AGENCE DEPARTEMENTALE D'INFORMATION SUR LE LOGEMENT (ADIL) 97

G26 SAIEM CONSTRUCTION DRAGUIGNAN - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "D'ACQUISITION - AMELIORATION DE 5 LOGEMENTS" AUX ARCS-SUR-ARGENS 106

G27 SOCIETE ANONYME D'ECONOMIE MIXTE (SAIEM) CONSTRUCTION DRAGUIGNAN - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "RELAIS POSTE MONTFERRAT", DE CONSTRUCTION DE 5 LOGEMENTS, AVENUE DU 15EME CORPS D'ARMEE A DRAGUIGNAN 113

G28 VAR HABITAT - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "LES GALETS (EX-DELOIN)", DE CONSTRUCTION DE 8 LOGEMENTS A SIX-FOURS-LES-PLAGES 120

G29 VAR HABITAT - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "LES JARDINS PERCHES", D'ACQUISITION EN VENTE EN L'ETAT FUTUR D'ACHEVEMENT (VEFA) DE 26 LOGEMENTS A HYERES 127

G30 VAR HABITAT - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'ACHAT DU TERRAIN SUR LEQUEL DOIT ETRE IMPLANTEE L'OPERATION "LE DOMAINE DU BLADIER", D'ACCESSION EN BAIL REEL SOLIDAIRE (BRS), AVENUE GENERAL DE GAULLE - AVENUE GUIBAUDE A LA FARLEDE 134

G31 VAR HABITAT - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "CALYPSO (EX-COUSTAUD)", DE CONSTRUCTION DE 8 LOGEMENTS A SIX-FOURS-LES-PLAGES 142

G32 UNICIL SA D'HLM - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "PLACE JOLIDON PLS", D'ACQUISITION EN VENTE EN L'ETAT FUTUR D'ACHEVEMENT (VEFA) DE 12 LOGEMENTS A TOULON 149

G33 AGENCE DEPARTEMENTALE VAR INGENIERIE - VERSEMENT DE LA COTISATION STATUTAIRE DEPARTEMENTALE POUR L'ANNEE 2026 - ADHESION A LA CENTRALE D'ACHATS - APPROBATION DE LA MISE A JOUR DES STATUTS ET DU REGLEMENT INTERIEUR 156

G39 REGLEMENT DU PRIX DE L'INNOVATION ET DE LA RECHERCHE DU VAR 2027 189

G40 AFFECTATION DE L'OPERATION DE REQUALIFICATION DE LA COUR DU COLLEGE JEAN MOULIN A BRIGNOLES A L'AUTORISATION DE PROGRAMME RELATIVE AU VERDISSEMENT DES COLLEGES 196

G41 DECLINAISON DE LA STRATEGIE DU DEPARTEMENT RELATIVE A LA MODERNISATION ET L'ADAPTATION DES ECONOMIES AGRICOLES, FORESTIERES, PECHE ET AQUACOLES DU VAR - ORIENTATION STRATEGIQUE 4.2 ET 4.9 - REVISION DU DISPOSITIF D'AIDE DU DEPARTEMENT AUX INVESTISSEMENTS DANS LES EXPLOITATIONS D'ELEVAGE ET POUR LES EQUIPEMENTS PASTORAUX 199

G45 AVENANT 4 A LA CONVENTION DE MISE A DISPOSITION DES BIENS DE L'ETAT ET DU DEPARTEMENT DU VAR DANS LE CADRE DU TRANSFERT DES COMPETENCES DANS LE DOMAINE ROUTIER 207

G46 ACQUISITION DE TERRAINS NECESSAIRES A L'AMENAGEMENT DE LA RD 559, DENOMMEE AVENUE DE LA MER A SIX-FOURS-LES-PLAGES 250

G47 ACQUISITION DANS LE CADRE D'UNE PROCEDURE DE MISE EN DEMEURE D'ACQUERIR DE TERRAINS NECESSAIRES A L'AMENAGEMENT DE LA RD 33 AU LUC-EN-PROVENCE 266

G48 TRANSFERT DE DOMANIALITE PORTANT DECLASSEMENT D'UNE DEPENDANCE DE LA RD 25 DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DEPARTEMENTAL POUR SON CLASSEMENT DANS LE DOMAINE PUBLIC DE LA COMMUNE DU MUY 276

G49 CREATION ET AFFECTATION DE L'OPERATION DE SECURISATION ROUTIERE ET REFECTION DE LA CHAUSSEE SUR LA RD 562 A FAYENCE, SUR L'AUTORISATION DE PROGRAMME "TRAVAUX D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER" 284

G50 CREATION ET AFFECTATION DE L'OPERATION DE TRAVAUX D'AMENAGEMENTS D'ASSAINISSEMENT ET DE TRANSPARENCE HYDRAULIQUE SUR LA RD 562 A CALLIAN, SUR L'AUTORISATION DE PROGRAMME "TRAVAUX D'AMENAGEMENTS DU RESEAU ROUTIER" 287

G51 TRAVAUX DE REFECTION DU RESEAU PLUVIAL ET DU REVETEMENT DE LA CHAUSSEE DE LA RD N7 AU MUY - CONVENTION A CONCLURE AVEC LA COMMUNE ET TRANSFERT DE DOMANIALITE 290

G52 TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE LA RD 58 ROND POINT DES SOLDATS DU FEU ET CHEMIN DE LA GERINE A SOLLIES-PONT - AFFECTATION DE L'OPERATION SUR L'AUTORISATION DE PROGRAMME "TRAVAUX D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER " ET CONVENTION A CONCLURE AVEC LA COMMUNE 309

G53 AMENAGEMENT DU GIRATOIRE DE LA BELLE BARBE SUR LA RD 79 AU THORONET - AFFECTATION DE L'OPERATION SUR L'AUTORISATION DE PROGRAMME "TRAVAUX D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER" ET CONVENTION A CONCLURE AVEC LA COMMUNE 327

G54 DEMANDE D'OCTROI DU STATUT DE SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN (SERM) DE L'AIRE TOULONNAISE 343

G55 TRAIN TOURISTIQUE DU CENTRE VAR - FINANCEMENT DES TRAVAUX DE REMISE EN ETAT DE LA VOIE FERROVIAIRE CARNOULES / BRIGNOLES ET CONVENTIONS DE PARTENARIAT FINANCIER - MODIFICATION DE LA DELIBERATION G59 DU 20 OCTOBRE 2025 706

MPA/DF/
DS

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G1

OBJET : ADMISSION EN NON VALEUR ET CREANCES ETEINTES

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO.

Déports :

Absents/Excusés : Mme Martine ARENAS, M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, Mme Véronique LENOIR, M. Grégory LOEW, M. Nicolas MARTEL, Mme Josée MASSI, Mme Christine NICCOLETTI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération de la commission permanente n° G69 du 21 juin 2010 fixant le seuil de recouvrement des créances du Département au titre du revenu minimum d'insertion et du revenu de solidarité active à un montant minimum de 250 €,
Vu la délibération de la commission permanente n° G7 du 27 juin 2016 fixant le seuil en dessous duquel les créances de faible montant ne font plus l'objet de poursuite et pourront être présentées en admission en non valeur, à savoir les titres pour lesquels la procédure de recouvrement menée à son terme présente encore un solde inférieur à 50 €, et les titres de plus de deux ans dont le solde après recouvrement est inférieur à 100 €,
Vu l'arrêté départemental n° AR 2024-1102 en date du 17 janvier 2025 concernant l'autorisation de poursuite permanente octroyée au comptable public,
Vu le règlement financier départemental adopté par délibération du Conseil départemental n°A9 du 1er février 2022,
Vu les demandes présentées le 23 avril 2026 et le 4 mai 2026, par Madame le Payeur départemental concernant les créances proposées en non valeur et en créances éteintes du budget principal,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'admettre en non valeur la somme de 326 173,57 € (trois cent vingt six mille cent soixante treize euros et cinquante sept centimes),

- d’admettre en créances éteintes la somme de 95 222,41 € (quatre-vingt quinze mille deux cent vingt-deux euros et quarante et un centimes).

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1128166-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

Annexe 1 à la délibération de la Commission permanente du 19 octobre 2026

ADMISSION EN NON VALEUR 2026

IMPUTATIONS			MATIERES CONCERNES	MONTANT (€)
CHAPITRE	FONCTION	COMPTE		
016	430	6541	APA	32 589,22
017	447	6541	RSA	237 400,35
65	30	6541	SERVICE COMMUN	7 570,40
65	4238	6541	AUTONOMIE	37 831,91
			TOTAL BUDGET PRINCIPAL	315 391,88
65	6311	6541	LABORATOIRE	10 294,86
65	30	6541	CDE	486,83
			TOTAL BUDGETS ANNEXES	10 781,69
			TOTAL GENERAL	326 173,57

Annexe 2 à la délibération de la Commission permanente du 19 octobre 2026

CREANCES ETEINTES 2026

IMPUTATIONS			MATIERES CONCERNES	MONTANT (€)
CHAPITRE	FONCTION	COMPTE		
016	430	6542	APA	3 553,73
017	447	6542	RSA	53 680,35
65	30	6542	SERVICE COMMUN	1 781,56
65	4238	6542	AUTONOMIE	8 025,88
			TOTAL BUDGET PRINCIPAL	67 041,52
65	6311	6542	LABORATOIRE	28 180,89
65	30	6542	CDE	0,00
			TOTAL BUDGETS ANNEXES	28 180,89
			TOTAL GENERAL	95 222,41

MPA/DSIN/
ACO

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G2

OBJET : CHANGEMENT DE PERIMETRE D'ADHESION DU DEPARTEMENT DU VAR AU SYNDICAT MIXTE D'INGENIERIE POUR LES COLLECTIVITES ET TERRITOIRES INNOVANTS DES ALPES ET DE LA MEDITERRANEE (SICTIAM) POUR LA SEULE ACTIVITE DE CENTRALE D'ACHAT

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET.

Déports :

Absents/Excusés : Mme Martine ARENAS, M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, M. Guillaume DECARD, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, Mme Véronique LENOIR, M. Grégory LOEW, M. Nicolas MARTEL, Mme Josée MASSI, Mme Christine NICCOLETTI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales(CGCT) et notamment ses articles L. 5721-1 et suivants,
Vu le code de la commande publique et notamment ses articles L. 2113-2 à L. 2113-5,
Vu la délibération de la Commission permanente n° G6 du 2 février 2026 relative à l'adhésion au SICTIAM,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération du comité syndical du SICTIAM n° 2024_042 en date du 27 juin 2024 approuvant notamment la création d'une cotisation spécifique « centrale d'achat »,
Vu la délibération du comité syndical du SICTIAM n° 2024_043 en date du 27 juin 2024 approuvant la convention type d'adhésion à la centrale d'achat,
Vu les statuts du SICTIAM, rendus exécutoires par arrêté préfectoral en date du 27 mars 2026,
Vu le rapport du Président,
Considérant que le SICTIAM est un syndicat mixte ouvert élargi à la carte qui accompagne au quotidien les structures publiques dans la transition numérique et l'évolution de leurs métiers dans une optique de mutualisation et de solidarité,
Considérant que le SICTIAM, opérateur public de services numériques, intervient dans tous les domaines du numérique, des systèmes d'information métiers des adhérents, de l'infrastructure informatique et du management de la donnée à travers une offre de services en conseil, pilotage de projets, assistance, prospective, maintenance, achat et en accompagnement et formation des agents et élus locaux,
Considérant que, dans le cadre de son objet statutaire et pour des achats en lien avec ses activités, le syndicat intervient en qualité de « centrale d'achat », pour répondre aux besoins de ses membres adhérents en fournitures, services ou travaux,
Considérant que l'activité de centrale d'achat du SICTIAM se décline selon deux modalités :
- acquisition de fournitures et de services qui peuvent ensuite être cédés au bénéficiaire (rôle de grossiste),
- la passation de marchés de travaux, de fournitures et de services destinés au bénéficiaire (rôle dit de « centrale d'achat intermédiaire »),
Considérant que le bénéficiaire qui recourt à la centrale d'achat peut également confier au SICTIAM les activités d'achat auxiliaire consistant à fournir une assistance à la passation des marchés,
Considérant que le recours à la centrale d'achat exonère le bénéficiaire qui y a recours, de toute obligation de publicité et de mise en concurrence préalable pour les opérations de passation et d'exécution des marchés publics dont est chargée la centrale d'achat,
Considérant que le rôle de centrale d'achat s'inscrit particulièrement dans les objectifs de proximité, de solidarité et de mutualisation que le SICTIAM souhaite partager avec ses adhérents,
Considérant que les conditions d'accès et les modalités d'utilisation de la centrale d'achat sont définies dans la convention d'adhésion, annexée à la présente délibération,
Considérant que les statuts du SICTIAM permettent aux structures publiques qui le souhaitent, d'adhérer au SICTIAM pour l'ensemble des missions d'ingénieries numériques, mais pour le seul service de centrale d'achat,
Considérant que dans ce cas, l'adhérent est soumis à une cotisation annuelle spécifique « Centrale d'achat », dont le montant a été défini par délibération du comité syndical susvisée, à hauteur de 10 % du montant de la cotisation de base,
Considérant que le Département du Var fait essentiellement appel aux services du SICTIAM en sa qualité de centrale d'achat,
Considérant l'intérêt pour le Département du Var d'opter, pour le seul service de centrale d'achat du SICTIAM, à l'exclusion des autres services proposés par le syndicat, à compter du 1er janvier 2027 et de se voir appliquer la cotisation spécifique « centrale d'achat », représentant 10% de la cotisation de base,
Considérant que le bénéfice exclusif de la seule activité de centrale d'achat du Département du Var sera effectif après approbation par délibération du comité syndical du SICTIAM, et à compter de la date susmentionnée,

Considérant l'avis de la commission numérique, enseignement supérieur, recherche et innovation du 5 octobre 2026
Considérant l'avis de la commission administration générale, moyens généraux et projets structurants du 5

octobre 2026
Considérant l'information à la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'approuver le changement de périmètre d'adhésion auprès du SICTIAM pour le seul service de la centrale d'achat, à l'exclusion des autres services proposés par le SICTIAM, à compter du 1er janvier 2027,

- d'approuver les statuts modifiés du SICTIAM dont un exemplaire est annexé à la présente délibération et qui précisent les modalités de l'activité de centrale d'achat du SICTIAM,

- d'approuver le versement de la cotisation spécifique « centrale d'achat », à compter du 1er janvier 2027, dont le montant s'élève à 10% de la cotisation de base fixée chaque année par délibération du comité syndical du SICTIAM, soit pour l'année 2027 à 15 000 euros,

- d'approuver que le bénéfice exclusif de la seule activité de centrale d'achat du Département du Var sera effectif après approbation par délibération du comité syndical du SICTIAM, et à compter de la date susmentionnée,

- d'autoriser le Président ou son représentant à entreprendre toute démarche et signer tout document pour la bonne exécution de la présente délibération.

Adopté à l'unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129620-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

PRÉFET
DES ALPES-
MARITIMES
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction des élections et de la légalité
Bureau des affaires juridiques et de la légalité

Nice le, 10 JUIL. 2026

ARRÊTÉ PORTANT MODIFICATION DES STATUTS DU SYNDICAT MIXTE D'INGENIERIE POUR LES COLLECTIVITES ET TERRITOIRES INNOVANTS DES ALPES ET DE LA MEDITERRANEE (SICTIAM)

Le préfet des Alpes-Maritimes
Chevalier de la Légion d'Honneur

ARRÊTE

VU le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L. 5721-1 et suivants ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU l'arrêté interdépartemental du 2 octobre 1989 portant création du syndicat mixte d'ingénierie pour les collectivités et territoires innovants des Alpes et de la Méditerranée (SICTIAM) et les arrêtés préfectoraux modificatifs successifs ;

VU la délibération n°2026_051 du comité syndical du SICTIAM en date du 09 juin 2025 approuvant la modification des statuts du syndicat ;

VU l'article 19 des statuts du SICTIAM prescrivant les modalités de modification des statuts ;

Considérant que les conditions de modification des statuts sont remplies ;

SUR PROPOSITION du Secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes ;

ARRÊTE

Article 1er : Les statuts du syndicat mixte d'ingénierie pour les collectivités et territoires innovants des Alpes et de la Méditerranée sont modifiés tels qu'annexés au présent arrêté.

Article 2: Le Secrétaire général de la préfecture des Alpes-Maritimes et le Président du syndicat mixte d'ingénierie pour les collectivités et territoires innovants des Alpes et de la Méditerranée sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui leur sera notifié et sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

ANNEXE

VU POUR ÊTRE ANNEXE A MON ARRÊTE DU 10 JUIL. 2026

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général
SG 4931

Patrick AMOUSSOU-ADEBLE

Annexe à la délibération DEL_2026_51

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

sictiam

SYNDICAT MIXTE D'INGENIERIE POUR LES COLLECTIVITES ET TERRITOIRES INNOVANTS DES ALPES ET DE LA MEDITERRANEE

STATUTS

(Arrêtés préfectoraux des 1er et 11 septembre 1989, 12 avril 2001, 06 mai 2003, 24 septembre 2004, et 20 juillet 2005, 22 juin 2006, 1er mars 2007, 7 juillet 2008, 23 juin 2009 et 28 juin 2010, 22 décembre 2011, 4 mars 2014, 9 novembre 2015, 20 mai 2016, 14 mars 2018, 15 septembre 2020, 18 juin 2021, 30 septembre 2021, 29 juillet 2022, 23 janvier 2024, 23 août 2024, 6 mars 2025, 27 mars 2026)

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE 4

PARTIE I : DISPOSITIONS GENERALES 6

ARTICLE 1 : CONSTITUTION ET DENOMINATION DU SYNDICAT 6
ARTICLE 2 : SIEGE DU SYNDICAT 6
ARTICLE 3 : DUREE DU SYNDICAT 6

PARTIE II : OBJET, COMPÉTENCES ET MODALITES D'INTERVENTIONS DU SYNDICAT 7

ARTICLE 4 : OBJET ET CHAMP D'INTERVENTION DU SYNDICAT 7
Article 4.1 : Missions d'ingénieries numériques 7
Article 4.1.1 : Etendue des missions 7
Article 4.1.2 : Missions spécifiques liées au développement des usages numériques et en faveur des territoires intelligents 8
Article 4.1.3 : Modalités d'exercice des missions 9
Article 4.2 : Compétences à la carte 9
Article 4.2.1 : Compétence « Aménagement numérique » 9
Article 4.2.2 : Compétence « Distribution publique d'électricité » 10
Article 4.2.3 : Compétence « Distribution publique de gaz naturel » 11
Article 4.2.4 : Compétence « Eclairage public » 13
Article 4.2.5 : Compétences « Energies » 13
Article 4.2.6 : Missions liées à la « Maison de l'Intelligence artificielle » 15
Article 4.3 : Missions complémentaires – Prestations de services 16
Article 4.3.1 Missions complémentaires et prestations de services pour les entités non adhérentes au SICTIAM 16
Article 4.3.2 Missions complémentaires et prestations de services pour les entités non adhérentes aux compétences à la carte du SICTIAM 17
Article 4.4 : Rôle de centrale d'achat 17
Article 4.5 : Actions de soutien en faveur de l'innovation et de la transition numérique et énergétique 18

PARTIE III : ADMINISTRATION DU SYNDICAT 19

ARTICLE 5 : L'ASSEMBLEE GENERALE 19
Article 5.1 : Missions de l'Assemblée Générale 19
Article 5.2 : Composition de l'Assemblée Générale 19
Article 5.3 : Désignation des membres du Collège des Adhérents 20
ARTICLE 6 : LE COMITE SYNDICAL 21
Article 6.1 : Composition du Comité Syndical 21
Article 6.2 : Attributions du Comité Syndical 23
Article 6.3 : Modalités de vote des délégués du Comité Syndical 23
Article 6.4 : Nombre de voix 24
ARTICLE 7 : LE BUREAU 24
ARTICLE 8 : LE PRESIDENT 25
ARTICLE 9 : LES COMMISSIONS CONSULTATIVES 26
ARTICLE 10 : REGLEMENT INTERIEUR 26

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

PARTIE IV : DISPOSITIONS FINANCIERES ET COMPTABLES 27

ARTICLE 11 : RESSOURCES DU SYNDICAT 27
ARTICLE 12 : CONTRIBUTIONS DES MEMBRES ADHERENTS 28
Article 12.1 : Cotisation au titre de l'adhésion au SICTIAM 28
Article 12.2 : Contributions au titre des missions d'ingénieries numériques 28
Article 12.3 : Contributions au titre des compétences à la carte 28
Article 12.3.1 : Contributions au titre de la compétence « Aménagement numérique » 28
Article 12.3.2 : Contributions au titre des compétences 4.2.2 à 4.2.6 29
Article 12.4 : Contributions des non-adhérents 29
Article 12.5 : Contributions au titre de l'adhésion à la centrale d'achat 29
ARTICLE 13 : VERSEMENT DES CONTRIBUTIONS DES MEMBRES ADHERENTS 30
ARTICLE 14 : DEPENSES DU SYNDICAT 30
ARTICLE 15 : COMPTABILITE 30

PARTIE V : EVOLUTIONS INSTITUTIONNELLES 31

ARTICLE 16 : MODALITES D'ADHESION D'UN MEMBRE ADHERENT AU SYNDICAT 31
ARTICLE 17 : MODALITES DE RETRAIT D'UN MEMBRE ADHERENT AU SYNDICAT 31
ARTICLE 18 : MODALITES D'ADHESION ET DE REPRISE DES COMPETENCES A LA CARTE 32
Article 18.1 : Modalités d'adhésion aux compétences à la carte 32
Article 18.2 : Modalités de reprise des compétences à la carte 32
ARTICLE 19 : MODIFICATIONS STATUTAIRES 33
ARTICLE 20 : REGIME JURIDIQUE 33

ANNEXE 1 : LISTE DES MEMBRES ADHERENTS DU SYNDICAT 34

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

PREAMBULE

L'article L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales (ci-après « **CGCT** ») prévoit qu'un syndicat mixte peut être constitué en vue d'œuvres ou de services présentant une utilité pour chacun de ses membres.

L'organisation de l'écosystème numérique des collectivités publiques locales constitue désormais une composante incontournable de leur attractivité et de la compétitivité de leur territoire. L'effort public requis représente néanmoins un investissement organisationnel, humain et financier considérable, qui, pour être optimal, nécessite une parfaite cohérence de l'action des différentes entités publiques ainsi qu'une forte mutualisation des services nécessaires.

Par ailleurs, les enjeux de la transition numérique doivent aujourd'hui s'articuler avec ceux de la transition écologique. C'est pourquoi dans le cadre des politiques menées par le Département des Alpes-Maritimes dans ces deux domaines au travers du SMART deal et du GREEN deal, les élus du territoire ont décidé d'engager au sein d'une même entité, le SICTIAM, une politique globale et cohérente en termes de numérique et d'énergie et de mettre en œuvre ainsi ces objectifs d'intérêt général et structurants pour le territoire.

C'est ainsi qu'il a été décidé de créer un syndicat mixte ouvert élargi à la carte (ci-après « **le Syndicat** ») composé de collectivités publiques locales, établissements publics de coopération intercommunale (ci-après « **EPCI** »), syndicats mixtes fermés et autres établissements publics de différentes tailles et catégories, compétent pour réaliser des **missions d'ingénieries numériques** pour le compte de ses membres adhérents, permettant ainsi de mutualiser les ressources, l'ingénierie et les compétences, de dégager des marges de manœuvre et de constituer un outil de solidarité territoriale.

Ce socle de missions générales liées à l'adhésion au Syndicat et communes à tous les membres adhérents du Syndicat, s'exerce sans préjudice de compétences complémentaires à son activité principale **(compétences à la carte),** définies par les présents statuts, et que le Syndicat exerce à la demande des membres adhérents et après transfert, notamment en matière d'aménagement numérique du territoire, de distribution publique d'électricité, de distribution publique de gaz, d'éclairage public, et d'énergies.

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Ce socle sera désormais complété à ~~compter du 1er janvier 2027 par l'exercice des missions~~ de la Maison de l'Intelligence Artificielle, dite MIA, permettant de renforcer au sein d'une même structure la légitimité et le rayonnement du SICTIAM et de la Maison de l'Intelligence Artificielle en tant qu'acteurs incontournables de la transformation numérique du secteur public et de la promotion de l'innovation en IA.

Le Syndicat est régi par les dispositions des articles L. 5721-1 et suivants du CGCT et par les présents statuts.

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026

PARTIE I : DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 : CONSTITUTION ET DENOMINATION DU SYNDICAT

En application des articles L. 5721-1 et suivants du CGCT, il est formé entre les collectivités territoriales, les EPCI et les autres entités définies à l'article L. 5721-2 du CGCT, un syndicat mixte ouvert élargi à la carte (ci-après « **le Syndicat** ») prenant la dénomination de :

SYNDICAT MIXTE D'INGENIERIE POUR LES COLLECTIVITES ET TERRITOIRES INNOVANTS DES ALPES ET DE LA MEDITERRANEE (SICTIAM)

Le champ d'intervention du Syndicat couvre l'ensemble du territoire national, France métropolitaine et territoires ultramarins, et s'exerce principalement sur les territoires du Département des Alpes Maritimes et de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Sont considérés comme membres adhérents, les collectivités et établissements désignés à l'alinéa 1er du présent article, dès lors d'une part, que leur organe délibérant ou leur représentant dûment habilité a délibéré ou décidé de demander leur adhésion, et d'autre part, que le Comité syndical a approuvé leur adhésion. La date effective d'adhésion est définie dans la délibération du Comité syndical.

Une liste annexée aux présents statuts regroupe l'ensemble des membres adhérents. Elle sera, après l'adoption des présents statuts par arrêté préfectoral, mise à jour conformément à l'article 19 des présents statuts.

ARTICLE 2 : SIEGE DU SYNDICAT

Le siège du Syndicat est fixé à « Les Oréades » – 125 Rue des Amandiers – 06410 BIOT.

Il pourra être ultérieurement transféré sur délibération du Comité Syndical.

ARTICLE 3 : DUREE DU SYNDICAT

Le Syndicat est institué pour une durée illimitée.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026

PARTIE II : OBJET, COMPETENCES ET MODALITES D'INTERVENTIONS DU SYNDICAT

ARTICLE 4 : OBJET ET CHAMP D'INTERVENTION DU SYNDICAT

En application de l'article L. 5721-2 du CGCT, le Syndicat exerce pour le compte de ses membres adhérents et sur tout ou partie de leur territoire cinq types d'activités :

- Des missions d'ingénieries numériques liées à l'adhésion au Syndicat (décrites ci-après à l'article 4.1) ;
- Des compétences dites « à la carte » (décrites ci-après à l'article 4.2) ;
- Des prestations de services pour le compte de structures publiques et privées, autres que les membres adhérents (décrites ci-après à l'article 4.3) ;
- Un rôle de Centrale d'achat (décrit ci-après à l'article 4.4) ;
- Des actions de soutien en faveur de l'innovation et de la transition numérique et énergétique.

Pour l'exercice de ses compétences, et conformément à l'article L. 5721-5 du CGCT, le syndicat peut intervenir notamment par voie d'exploitation directe ou par simple participation financière dans des sociétés ou organismes.

Le Syndicat peut également être membre et/ou coordonnateur d'un groupement de commandes, dans le cadre de l'exercice de ses missions et compétences définies ci-dessous.

Il est par ailleurs organisme de formation dans les domaines d'interventions relatifs à ses missions et compétences pour ses membres adhérents, agents et élus, ou des structures publiques.

ARTICLE 4.1 : MISSIONS D'INGENIERIES NUMERIQUES

Article 4.1.1 : Etendue des missions

Le Syndicat se positionne en tant qu'opérateur public de services numériques pour le compte de ses membres adhérents. Il organise et fournit ces services grâce à la mutualisation, l'ingénierie et la solidarité territoriale pour permettre à ses membres adhérents d'assurer leurs missions de service public dans les meilleures conditions possibles.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Ces services recouvrent tous les domaines du numérique, de l'intelligence artificielle, des systèmes d'information métiers des membres adhérents, de l'infrastructure informatique et du management de la donnée à travers une offre de services en conseil, pilotage de projets, assistance, maintenance, achat, et en accompagnement et formation des agents et élus locaux. L'enjeu est d'accompagner les membres adhérents dans la constitution et le maintien en condition opérationnelle de leur système d'information, leur permettant d'assurer la gestion, la collaboration et le pilotage de leurs missions de services publics.

Par ailleurs, le Syndicat assure une mission de prospective, de veille et d'organisation de l'innovation afin d'anticiper et ainsi accompagner ses membres adhérents dans toutes leurs obligations et besoins d'évolution.

Ces missions seront déclinées dans le cadre d'une offre de services définie par délibération du Comité Syndical, en fonction des besoins exprimés par les membres adhérents et des évolutions technologiques et réglementaires.

Article 4.1.2 : Missions spécifiques liées au développement des usages numériques et en faveur des territoires intelligents

Le Syndicat accompagne les membres adhérents dans le développement des usages numériques et des services en faveur des territoires intelligents.

L'offre de services se déclinera autour de solutions numériques et de systèmes de données ou matériels interconnectés, destinés à améliorer la gestion des infrastructures et des services publics.

Plus spécifiquement, le Syndicat peut également accompagner ses membres adhérents dans la réalisation de Groupes Fermés d'Utilisateurs (GFU). Le SICTIAM peut être également membre ou mandataire d'un GFU. Ces dispositifs permettent à une ou plusieurs entités publiques de partager des infrastructures et services numériques dans un cadre sécurisé, exclusivement réservé aux membres de ce GFU. Ce groupement favorise la mutualisation des ressources, réduit les coûts, et garantit la confidentialité des données échangées en instaurant des normes communes et un accès contrôlé.

Dans tous les cas d'usages et de solutions numériques et en faveur des territoires intelligents, les missions pourront porter sur l'étude, la conception et la maintenance. Elle pourra porter sur du conseil, du pilotage, de l'assistance, de la maintenance, de l'achat et de la maîtrise d'ouvrage déléguée dans le cas d'études et de travaux.

Le champ d'application et les modalités d'intervention de ces missions seront précisés par délibération du Comité Syndical en fonction des besoins exprimés par les membres adhérents et des évolutions technologiques et réglementaires.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Article 4.1.3 : Modalités d'exercice des missions

Dans le cadre de leur adhésion, à tout moment, les membres adhérents choisissent l'ensemble ou certaines missions d'ingénieries numériques qu'ils souhaitent confier au Syndicat parmi les offres qu'il propose.

Les modalités d'exercice de ces missions et les contributions financières seront précisées par délibération du Comité Syndical.

ARTICLE 4.2 : COMPETENCES A LA CARTE

Article 4.2.1 : Compétence « Aménagement numérique »

Le Syndicat exerce la compétence *« Aménagement numérique »* telle que définie aux articles L. 1425-1 et L. 1425-2 du CGCT pour le compte des membres adhérents lui ayant transféré cette compétence, laquelle comprend notamment :

- La conception, la construction, l'exploitation et la commercialisation d'infrastructures, de réseaux et de services locaux de communications électroniques et activités connexes ;
- La stratégie publique d'intervention définie par le Schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) ayant conclu à la nécessité d'un portage unique de la politique d'aménagement numérique.

Les modalités d'exercice de cette compétence et les contributions financières seront définies par délibération du Comité Syndical.

Cette compétence s'exerce aujourd'hui pour le compte et sur le territoire du département des Alpes-Maritimes uniquement. Elle peut, pour des raisons de cohérence s'effectuer marginalement sur des zones « dentelles » limitrophes au périmètre du réseau d'initiative publique.

Le Syndicat peut également mettre en place des actions de mutualisation liées aux communications électroniques pour le compte de ses adhérents (Plans de Services) notamment en matière de conseil et de réalisation de réseaux de fibre optique au sein de Groupes Fermés d'Utilisateurs (GFU) et délivrer des services pour le compte de ses adhérents.

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Article 4.2.2 : Compétence « Distribution publique d'électricité »

En sa qualité d'autorité organisatrice du service public de la distribution d'électricité ainsi que du service public de fourniture d'électricité, le Syndicat, propriétaire des ouvrages de distribution, est l'autorité concédante de la distribution publique d'électricité au sens de l'Article L. 2224-31 du CGCT.

Cette compétence s'exerce aujourd'hui pour le compte de collectivités situées sur le territoire du département des Alpes-Maritimes uniquement.

Il exerce à ce titre, en lieu et place des membres adhérents lui ayant transféré cette compétence, les missions dévolues par les dispositions législatives et réglementaires aux autorités concédantes de la distribution publique d'électricité, notamment, le Syndicat :

- Négocie et conclut les contrats de concession,
- Assure la passation, avec les entreprises délégataires, de tous les actes relatifs à la délégation de service public de distribution,
- Exerce le contrôle du bon accomplissement des missions de service public fixées au Cahier des Charges de concession,
- Assure le contrôle des réseaux publics de distribution,
- Assure la maîtrise d'ouvrage des investissements sur les réseaux de distribution publique d'électricité conformément au Cahier des Charges de concession,
- Assure l'étude, l'exécution et le règlement de tous travaux de premier établissement, de renforcement ou de perfectionnement des ouvrages de distribution publique d'électricité que l'article L. 322-6 du Code de l'Energie permet aux autorités organisatrices de faire exécuter en tout ou partie à leur charge,
- Assure l'obtention et la réalisation des ressources en capital à affecter au paiement desdits travaux telles que : subventions, emprunts, cotisations et participations,
- Représente et défend les intérêts des usagers dans leurs relations, aux tarifs réglementés de vente, avec le fournisseur et exerce des missions de conciliation en vue du règlement de différends relatifs à la fourniture d'électricité de secours,
- Représente ses adhérents dans tous les cas où les lois et règlements en vigueur prévoient que ceux-ci doivent ou peuvent être représentés par l'autorité organisatrice,
- Aménage, exploite ou fait exploiter par le concessionnaire de la distribution publique d'électricité toute installation de production d'électricité de proximité dans les conditions prévues à l'article L. 2224-33 du CGCT, lorsque cette installation est de nature à éviter, dans de bonnes conditions économiques de qualité, de sécurité et de sûreté de l'alimentation électrique, l'extension ou le renforcement des réseaux publics de distribution d'électricité,

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

- Perçoit les aides allouées pour les travaux d'extension, de renforcement, de sécurisation et d'enfouissement des réseaux publics de distribution,
- Établit, perçoit et contrôle l'Accise sur l'électricité dans les conditions prévues à l'article L. 5212-24 du CGCT.

Le Syndicat est en outre autorisé à entreprendre toute activité que son statut d'autorité organisatrice, au sens de l'article L. 2224-31 du CGCT, l'habilite à exercer en application de la loi, et notamment :

- Le Syndicat peut créer des infrastructures communes de génie civil pour l'enfouissement de réseaux de communications électroniques situés sur des supports communs au réseau de distribution publique d'électricité dans les conditions prévues à l'article L. 2224-35 du CGCT,

- en complément à la réalisation de travaux relatifs au réseau de distribution d'électricité et dans le cadre d'une même opération, le Syndicat peut également assurer la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures de génie civil destinées au passage de réseaux de communications électroniques, incluant les fourreaux et les chambres de tirage, dans les conditions prévues à l'article L. 2224-36 du CGCT sous réserve, lorsque les compétences mentionnées à l'article L. 1425-1 de ce même Code, sont exercées par une autre collectivité territoriale ou un autre EPCI, de la passation avec cette collectivité ou cet EPCI d'une convention déterminant les zones dans lesquelles ces ouvrages pourront être réalisés.

- En complément à la réalisation de travaux relatifs au réseau de distribution d'électricité et dans le cadre d'une même opération, le Syndicat peut également assurer la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures de génie civil destinées au passage des réseaux secs notamment les réseaux d'éclairage public.

Les modalités d'exercice de cette compétence et les contributions financières sont définies par délibération du Comité Syndical.

Article 4.2.3 : Compétence « Distribution publique de gaz naturel »

En sa qualité d'autorité organisatrice du service public de la distribution de gaz ainsi que du service public de fourniture de gaz, le Syndicat, propriétaire des ouvrages de distribution, est l'autorité concédante de la distribution publique de gaz au sens de l'article L. 2224-31 du CGCT.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Il exerce à ce titre, en lieu et place des membres adhérents lui ayant transféré cette compétence, les missions dévolues par les dispositions législatives et réglementaires aux autorités concédantes de la distribution publique de gaz, et notamment, le Syndicat :

- Négocie et conclut les contrats de concession,
- Assure la passation, avec les entreprises délégataires, de tous les actes relatifs à la délégation de service public de distribution,
- Exerce le contrôle du bon accomplissement des missions de service public fixées au Cahier des Charges de concession,
- Assure le contrôle des réseaux publics de distribution,
- Assure la maîtrise d'ouvrage des investissements sur les réseaux de distribution publique de gaz conformément au Cahier des Charges de concession à l'initiative des communes desservies ou pour la création de réseaux dans les communes non desservies, à la demande expresse des adhérents concernés et après accord de ces derniers sur le financement,
- Assure l'étude, l'exécution et le règlement de tous travaux de premier établissement, de renforcement ou de perfectionnement des ouvrages de distribution publique de gaz que l'Article L. 432-5 du Code de l'Energie permet aux autorités organisatrices de faire exécuter en tout ou partie à leur charge,
- Assure l'obtention et la réalisation des ressources en capital à affecter au paiement desdits travaux telles que : subventions, emprunts, cotisations et participations,
- Représente et défend les intérêts des usagers dans leurs relations aux tarifs réglementés de vente, avec le fournisseur et exerce des missions de conciliation en vue du règlement de différends relatifs à la fourniture de gaz de dernier recours,
- Représente ses adhérents dans tous les cas où les Lois et Règlements en vigueur prévoient que ceux-ci doivent ou peuvent être représentés par l'autorité organisatrice,
- En complément à la réalisation de travaux relatifs au réseau de distribution de gaz et dans le cadre d'une même opération, le Syndicat peut également assurer la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures de génie civil destinées au passage des réseaux secs notamment les réseaux de distribution d'électricité, d'éclairage public, de télécommunication.

Les modalités d'exercice de cette compétence et les contributions financières seront définies par délibération du Comité Syndical.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Article 4.2.4 : Compétence « ~~Eclairage public~~ »

Le Syndicat exerce, pour le compte de ses membres adhérents, la compétence relative au développement, au renouvellement et à l'exploitation des installations et des réseaux d'éclairage public.

L'exercice de cette compétence couvre trois types d'intervention relatifs aux réseaux et aux installations d'éclairage public que les membres adhérents peuvent choisir de confier au Syndicat au moment de leur adhésion :

1. Maîtrise d'ouvrage déléguée pour les travaux sur les réseaux et les installations d'éclairage public avec la possibilité de demander le bénéfice de prestations optionnelles,
2. Exploitation, maintenance et maîtrise d'ouvrage déléguée pour les travaux sur les réseaux et les installations d'éclairage public uniquement.
3. Prestations optionnelles relatives au bénéfice de certaines des prestations prévues dans les dispositions ci-dessus mais réalisées à la demande, indépendamment de l'exercice de l'exploitation ou de la maintenance du réseau, permettant de profiter des effets de la mutualisation.

Le champ d'application de cette compétence, ses modalités d'exercice et les contributions financières seront définis par délibération du Comité Syndical.

Article 4.2.5 : Compétences « Energies »

Article 4.2.5.1. : Compétence en matière de « maitrise de la demande en énergie »

Le Syndicat exerce pour le compte de ses membres adhérents qui en font expressément la demande, la compétence partagée relative à la réalisation d'actions tendant à maîtriser les demandes en énergies de réseau dans le domaine de l'électricité et/ou du gaz dans les conditions prévues à l'article L. 2224-34 du CGCT.

Au titre de cette compétence, le Syndicat pourra mettre en œuvre et notamment aménager et exploiter, faire aménager ou faire exploiter, tout projet d'autoconsommation individuelle ou collective, ou encore assurer ou participer à la maîtrise d'ouvrage de travaux de rénovation énergétique des bâtiments.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Le Syndicat pourra participer ou porter tout projet ou action tendant à diminuer :

- Le gaspillage énergétique,
- Les émissions de gaz à effet de serre,
- La dépendance énergétique de ses membres adhérents
- Les consommations énergétiques par le recours à la responsabilité des utilisateurs de bâtiments publics,

Le champ d'application de cette compétence, ses modalités d'exercice et les contributions financières seront définis par délibération du Comité Syndical.

Article 4.2.5.2. : Compétence en matière d'« énergies renouvelables »

Le Syndicat exerce pour le compte de ses membres adhérents qui en font expressément la demande, la compétence partagée de développement d'énergies renouvelables conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, et notamment l'article L.2224-32 du CGCT.

Le Syndicat est compétent pour aménager, exploiter, faire aménager et faire exploiter, toutes installations de production et de distribution d'énergies renouvelables et de récupération, et notamment des installations de :

- Production de biogaz ou d'hydrogène ;
- Production d'électricité renouvelable.

Le champ d'application de cette compétence, ses modalités d'exercice et les contributions financières seront définis par délibération du Comité Syndical.

Article 4.2.5.3. : Compétence en matière « d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques »

Le Syndicat exerce en lieu et place de ses membres adhérents lui ayant transféré la compétence, la compétence en matière de création et d'entretien d'infrastructures de charges nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les conditions prévues à l'article L. 2224-37 du CGCT.

Dans ce cadre, le Syndicat peut être conduit à acheter de l'électricité nécessaire à l'alimentation des infrastructures de charge.

Les modalités d'exercice de cette compétence et les contributions financières seront définies par délibération du Comité Syndical.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Article 4.2.5.4. : Compétence en matière de « création et d'exploitation de réseaux de chaleur et/ou de froic »

En lieu et place de ses membres adhérents lui ayant transféré la compétence, sur le fondement de l'article L. 2224-38 du CGCT, le Syndicat est compétent pour aménager, exploiter, faire aménager ou faire exploiter un réseau public de chaleur ou de froid.

Au titre de cette compétence, le Syndicat peut notamment exercer la maîtrise d'ouvrage d'installation de production et de distribution de chaleur et/ou de froid, déléguer ce service public, représenter et défendre les intérêts des usagers dans leurs relations avec les exploitants de ce réseau.

Le champ d'application du transfert de cette compétence, ses modalités d'exercice et les contributions financières seront définis par délibération du Comité Syndical.

Article 4.2.5.5. : Compétence en matière de « création et d'exploitation de points de ravitaillement en gaz, hydrogène, ou autres sources de carburant pour véhicules ou navires »

En lieu et place de ses membres adhérents lui ayant transféré la compétence, sur le fondement de l'article L. 2224-37 du CGCT, le Syndicat est compétent pour créer et entretenir des points de ravitaillement en gaz ou hydrogène pour véhicules ou navires, ou mettre en place un service comprenant la création, l'entretien et l'exploitation de telles infrastructures ou points de ravitaillement. L'exploitation peut comprendre l'achat d'électricité, de gaz ou d'hydrogène nécessaire à l'alimentation des véhicules ou des navires.

Les modalités d'exercice de cette compétence et les contributions financières seront définies par délibération du Comité Syndical.

Article 4.2.6 : Missions liées à la « Maison de l'Intelligence artificielle »

Le Syndicat exerce des missions dans le cadre de la réalisation, la gestion, le développement et la promotion de la Maison de l'Intelligence Artificielle (MIA) qui s'inscrit dans une dynamique nationale avec la création des instituts interdisciplinaires d'intelligence artificielle dont celui de Sophia Antipolis.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Les missions exercées dans le cadre de la MIA sur l'ensemble du territoire des Alpes-Maritimes sont les suivantes :

- Informer et acculturer le grand public, et notamment les jeunes, de façon didactique et accessible, aux applications de l'IA ;
- Proposer des missions d'acculturation à l'IA et d'accompagnement à la définition des besoins et la mise en place d'applications IA, notamment en mode collaboratif et créatif (design thinking, ateliers...) aux Adhérents et aux acteurs du territoire des Alpes-Maritimes publics et privés ;
- Créer un observatoire sur la recherche et les applications en IA, notamment dans les secteurs des seniors et de la jeunesse, et en mesurer les impacts sociétaux et le positionnement éthique ;
- Permettre aux adhérents qui composent le collège « Maison de l'Intelligence artificielle » d'utiliser ce lieu, ses moyens techniques et ses données ouvertes pour opérer des actions, expérimentations ou des développements orientés sur l'IA ;
- Développer des partenariats adaptés à la réalisation des objectifs précédents.

Les modalités d'exercice de ces missions et les contributions financières sont définies par délibération du Comité Syndical.

ARTICLE 4.3 : MISSIONS COMPLEMENTAIRES – PRESTATIONS DE SERVICES

Article 4.3.1 Missions complémentaires et prestations de services pour les entités non adhérentes au SICTIAM

Le Syndicat peut réaliser, dans un cadre conventionnel et dans le respect des règles de la commande publique, des prestations de services se rattachant à ses missions d'ingénieries numériques ou à ses compétences à la carte pour le compte de structures qui ne sont pas membres adhérents du Syndicat.

Le Syndicat pourra proposer ces conventions de prestations de services aux entités suivantes :

- Les personnes morales de droit public qui ne peuvent avoir la qualité d'Adhérent selon l'article L.5721-2 du CGCT
- Les personnes morales de droit privé, sous réserve de poursuivre un objectif d'utilité publique, une activité d'intérêt général ou une mission de service public,
- En complément et pour les missions liées à la Maison de l'Intelligence Artificielle exclusivement, les acteurs publics et privés du territoire du SICTIAM dans le cadre de missions d'acculturation et d'accompagnement à la définition des besoins et la mise en place d'applications IA.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Ces missions complémentaires auront un caractère marginal par rapport aux activités principales du Syndicat. Les modalités d'application et les contributions financières seront définies par délibération du Comité Syndical.

Article 4.3.2 Missions complémentaires et prestations de services pour les entités non adhérentes aux compétences à la carte du SICTIAM

Le Syndicat peut, dans un cadre conventionnel et dans le respect des règles de la commande publique, proposer à ses membres Adhérents au titre des missions d'ingénieries numériques mais ne pouvant adhérer aux compétences à la carte, des prestations de services se rattachant à ces compétences à la carte.

Ces missions complémentaires auront un caractère marginal par rapport aux activités principales du Syndicat. Les modalités d'application et les contributions financières seront définies par délibération du Comité Syndical.

ARTICLE 4.4 : ROLE DE CENTRALE D'ACHAT

Dans le cadre de son objet statutaire et pour des achats en lien avec ses activités, le Syndicat intervient en qualité de « centrale d'achat », au titre des articles L. 2113-2 à L. 2113-5 du code de la commande publique pour répondre aux besoins :

- Des membres Adhérents,
- Des personnes morales ayant conventionné avec le SICTIAM en application de l'article 4.3 des présents statuts, et ayant la qualité d'acheteur au sens de la commande publique,
- Propres du SICTIAM.

La centrale d'achat du SICTIAM a pour objet de répondre à leurs besoins en fournitures, services ou travaux.

Une délibération du Comité Syndical fixe le périmètre et les modalités d'accès à la centrale d'achat pour ses bénéficiaires ainsi que le montant des adhésions ou des contributions financières y afférant.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

ARTICLE 4.5 : ACTIONS DE SOUTIEN EN FAVEUR DE L'INNOVATION ET DE LA TRANSITION NUMERIQUE ET ENERGETIQUE

Le SICTIAM peut engager des actions de soutien en faveur de l'innovation et de la transition numérique et énergétique sur le territoire.

A ce titre, le SICTIAM peut accompagner les acteurs de ces écosystèmes, notamment par la promotion de leurs innovations ou la mise à disposition de locaux dans le siège du Syndicat, selon des modalités juridiques et financières définies par délibération du Comité Syndical.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

PARTIE III : ADMINISTRATION DU SYNDICAT

ARTICLE 5 : L'ASSEMBLEE GENERALE

ARTICLE 5.1 : MISSIONS DE L'ASSEMBLEE GENERALE

L'Assemblée Générale a pour mission d'élire les représentants du **Collège des « Adhérents »** au sein du Comité Syndical (délégués titulaires et suppléants), représentant les communes, EPCI à fiscalité propre et autres groupements (syndicats intercommunaux, établissements publics et structures diverses), au titre des missions d'ingénieries numériques telles que définies à l'article 4.1 des présents statuts.

L'Assemblée Générale se réunit au minimum une fois par an à l'initiative du Président, ou en cas d'absence ou d'empêchement d'un Vice-Président dans l'ordre des rangs.

L'Assemblée générale constitue une instance de proposition, de consultation et d'échanges. Elle sera notamment associée aux orientations stratégiques du Syndicat. Ses représentants au sein du Collège des "Adhérents" pourront faire remonter au Comité syndical toute proposition ou question qu'elle aura formulée soit en séance plénière, soit par un de ses membres.

ARTICLE 5.2 : COMPOSITION DE L'ASSEMBLEE GENERALE

L'Assemblée Générale est composée comme suit :

- Les membres adhérents - hors EPCI à fiscalité propre - désignent un (1) délégué titulaire et un (1) délégué suppléant à chaque renouvellement de leur organe délibérant ou à chaque fin de mandat du délégué élu (démission, décès, perte de mandat...).
- Les membres adhérents de type EPCI à fiscalité propre désignent, quant à eux, trois (3) délégués titulaires et trois (3) délégués suppléants à chaque renouvellement de leur organe délibérant ou à chaque fin de mandat du délégué élu (démission, décès, perte de mandat...).

À défaut pour un membre adhérent d'avoir désigné son ou ses délégué(s) avant la séance d'élection du Collège des Adhérents, le Maire, Président ou représentant légal de l'établissement pourra représenter sa collectivité, groupement ou établissement au sein de l'Assemblée générale et participera à l'élection du Collège des « Adhérents ».

En cas de représentation par plusieurs délégués et pour le nombre défini ci-dessus, les Vice-Présidents dans l'ordre de leur liste pourront également représenter les EPCI à fiscalité propre et participera à l'élection du Collège des « Adhérents ».

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

L'ensemble de ces délégués ainsi désignés constitue l'Assemblée Générale, qui est alors réputée complète.

Un même délégué peut représenter plusieurs membres adhérents. Il aura alors autant de voix que de membres adhérents représentés.

ARTICLE 5.3 : DESIGNATION DES MEMBRES DU COLLEGE DES ADHERENTS

A chaque renouvellement général des conseils municipaux, des organes délibérants des EPCI et de leurs établissements publics, l'Assemblée Générale, dans sa composition décrite à l'article 5.2, est chargée de désigner les 40 délégués titulaires et 40 délégués suppléants qui les représenteront au sein du Comité Syndical dans le Collège des « Adhérents » et répartis comme suit :

- Communes de moins de 10 000 habitants : 10 délégués titulaires et 10 délégués suppléants ;
- Communes de plus de 10 000 habitants : 8 délégués titulaires et 8 délégués suppléants ;
- EPCI à fiscalité propre : 15 délégués titulaires et 15 délégués suppléants ;
- Syndicats intercommunaux, établissements publics et structures diverses : 7 délégués titulaires et 7 délégués suppléants.

Pour la répartition des communes, la population de référence est la population totale (source INSEE) de l'année de renouvellement général des organes délibérants des collectivités et de leurs groupements. Une diminution ou une augmentation de la population d'une des communes adhérentes au cours de la mandature n'entraîne pas de modification sur son appartenance au groupe défini en début de mandat.

Les délégués siégeant dans le Collège des Adhérents sont désignés jusqu'au prochain renouvellement général des conseils municipaux, des organes délibérants des EPCI et de leurs établissements publics ou jusqu'à la perte de leur mandat de représentant au sein des structures qu'ils représentent.

Le départ de délégués à la suite de la perte de leur mandat, du retrait ou de l'arrivée de nouveaux membres adhérents ne remet pas en question la constitution du Collège des Adhérents durant toute la durée de la mandature. Il sera considéré complet même si des postes de délégués titulaires ou suppléants sont vacants.

Les modalités de désignation des délégués au sein du Collège des Adhérents et de fonctionnement de l'Assemblée générale sont définies dans le Règlement intérieur.

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

ARTICLE 6 : LE COMITE SYNDICAL

ARTICLE 6.1 : COMPOSITION DU COMITE SYNDICAL

Le Syndicat est administré par un Comité Syndical composé des différents collèges suivants :

- **Le Collège des « Membres de droit »**, constitué d'un (1) délégué titulaire et d'un (1) délégué suppléant par département et par région membre adhérent, lesquels sont désignés par les assemblées délibérantes des départements et des régions membres adhérents du Syndicat ;

- **Le Collège des « Adhérents »**, constitué de quarante (40) délégués titulaires et de quarante (40) délégués suppléants désignés parmi les délégués titulaires de l'Assemblée générale, selon les modalités définies à l'article 5.3 des présents statuts.

- **Les Collèges dédiés à chaque compétence à la carte :**

  - **Un Collège « Aménagement numérique »,** constitué d'un (1) délégué titulaire et d'un (1) délégué suppléant par membre adhérent ayant transféré la compétence et désignés par leur organe délibérant.

  - **Un Collège « Distribution publique d'électricité »,** constitué d'un (1) délégué titulaire et d'un (1) délégué suppléant par membre adhérent ayant transféré la compétence et désignés par leur organe délibérant.

  - **Un Collège « Distribution publique de gaz »,** constitué d'un (1) délégué titulaire et d'un (1) délégué suppléant par membre adhérent ayant transféré la compétence et désignés par leur organe délibérant.

  - **Un Collège « Eclairage public »,** constitué d'un (1) délégué titulaire et d'un (1) délégué suppléant par membre adhérent ayant transféré la compétence et désignés par leur organe délibérant.

  - **Un Collège « Energies »,** constitué d'un (1) délégué titulaire et d'un (1) délégué suppléant par membre adhérent ayant adhéré et/ou transféré au moins à une de ces compétences et désignés par leur organe délibérant.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

- **Un Collège de la « MIA »**, constitué de :
    - Cinq (5) délégués titulaires et de cinq (5) délégués suppléants désignés par le Département des Alpes-Maritimes,
    - Deux (2) délégués titulaires et de deux (2) délégués suppléants désignés par la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis,
    - Un (1) délégué titulaire et d'un (1) délégué suppléant désignés par la Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur,
    - Un (1) délégué titulaire et d'un (1) délégué suppléant désignés par l'Université Côte d'Azur.

Un même délégué désigné par un membre adhérent peut appartenir à plusieurs Collèges "Membres de droit", "Adhérents" ou dédiés aux compétences à la carte.

À défaut pour un membre du collège des « Membres de droit » ou des collèges dédiés aux compétences à la carte d'avoir désigné son délégué, le Maire, Président ou représentant légal représentera sa collectivité en tant que délégué titulaire et l'Adjoint au Maire ou le Vice-Président dans l'ordre de leur liste pourra représenter sa collectivité en tant que délégué suppléant.

Les délégués siégeant dans le collège des « Membres de droit » ou des collèges dédiés aux compétences à la carte sont désignés jusqu'au prochain renouvellement général des organes délibérants qu'ils représentent, ou jusqu'à leur éventuel remplacement décidé par leur organe délibérant.

Pour les mêmes collèges des « Membres de droit » ou des collèges dédiés aux compétences à la carte, dans le cas de la perte du mandat d'élu ou de la qualité de représentant au sein du SICTIAM d'un délégué, l'organe délibérant concerné désigne un nouveau délégué titulaire et/ou suppléant. L'installation d'un nouveau délégué sera effective, dès que la délibération de désignation sera devenue exécutoire et transmise au SICTIAM. Lesdits Collèges seront considérés complets même si des postes de délégués titulaires ou suppléants sont vacants.

A chaque délégué sera attribué un nombre de voix selon la répartition définie à l'article 6.4.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

ARTICLE 6.2 : ATTRIBUTIONS DU COMITE SYNDICAL

Le Comité Syndical règle par ses délibérations les affaires du Syndicat. Il peut déléguer par délibération tout ou partie de ses délégations au Bureau et au Président, conformément à l'article L. 5211-10 du CGCT.

Ces délégations d'attributions au Président peuvent être subdéléguées par arrêté du Président.

Les décisions prises en application de ces délégations sont rendues compte au Comité Syndical suivant leur adoption.

ARTICLE 6.3 : MODALITES DE VOTE DES DELEGUES DU COMITE SYNDICAL

Les délibérations sont adoptées à la majorité absolue des suffrages exprimés, sauf dispositions contraires ou spécifiques précisées dans le Règlement intérieur.

Pour les affaires présentant un intérêt commun à l'ensemble des membres adhérents du Syndicat, notamment en ce qui concerne l'élection du Président, l'élection des membres du Bureau, le vote des budgets principal et annexes, et plus largement l'approbation des documents budgétaires et les décisions relatives aux modifications des conditions de composition, de fonctionnement ou de durée du Syndicat, les délégués de tous les collèges du Comité Syndical prennent part au vote.

Pour les affaires ne présentant pas un intérêt commun à l'ensemble des membres adhérents du Syndicat, ne prennent part au vote que les délégués des collèges concernés par l'affaire mise en délibération.

Ainsi :

- Pour les affaires concernant **les missions d'ingénieries numériques** au sens de l'article 4.1 des présents statuts, l'ensemble des délégués des collèges « Membres de droit » et « Adhérents » du Comité Syndical prend part au vote.

- Pour les affaires concernant **les compétences à la carte** au sens de l'article 4.2 des présents statuts, seuls prennent part au vote les délégués du Collège dédié concerné.

Le Président prend part à tous les votes, quelle que soit l'affaire soumise à délibération, sauf en cas d'application des articles L. 2121-14 et L. 2131-11 du CGCT.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

ARTICLE 6.4 : NOMBRE DE VOIX

Pour les affaires présentant un intérêt commun à l'ensemble des membres adhérents du Syndicat, chaque délégué dispose d'une voix.

Pour les affaires ne présentant pas un intérêt commun à l'ensemble des membres adhérents du Syndicat :

- **Pour les collèges des "Membres de droit", des "Adhérents", dédiés aux compétences à la carte autre qu'« Aménagement numérique »** chaque délégué dispose d'une voix.
- **Pour le collège « Aménagement numérique »,** afin de tenir compte de la participation aux investissements des membres adhérents relatifs à cette compétence, il est institué, pour les décisions relatives aux affaires concernant cette compétence, un vote plural de 450 voix, réparties de la manière suivante :
  - Département des Alpes maritimes : 168 voix
  - Métropole Nice Côte d'Azur : 133 voix
  - CAPG : 46 voix
  - CASA : 29 voix
  - CARF : 28 voix
  - CCPP : 27 voix
  - CCAA : 19 voix

ARTICLE 7 : LE BUREAU

A chaque renouvellement général des conseils municipaux, des organes délibérants des EPCI et de leurs établissements publics, le Comité Syndical élit parmi ses délégués titulaires un Bureau, composé du Président et d'un ou plusieurs Vice-présidents. Le nombre de Vice-présidents est déterminé librement par délibération du Comité Syndical.

Le Comité Syndical peut décider d'élargir la composition du Bureau à un ou plusieurs autres délégués désignés au scrutin public.

Les Vice-Présidents sont élus selon un scrutin de liste, sans panachage ni vote préférentiel, à scrutin secret. L'ordre des Vice-Présidents est défini par la liste.

Le mandat des membres du Bureau prend fin en même temps que celui du délégué syndical. En cas de perte de mandat d'un ou de plusieurs Vice-Présidents du Bureau en cours de mandature, et de son remplacement au même rang de la liste en vigueur, une nouvelle élection de Vice-Président sera organisée selon un scrutin uninominal, au scrutin secret.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Ce même mode de scrutin sera appliqué dans le cas d'un ajout de Vice-Président qui prendra alors place au dernier rang. Dans les autres cas, si à l'occasion de ces remplacements ou nouvelles élections l'ordre de la liste devait être modifié, un scrutin de liste sans panachage ni vote préférentiel, à scrutin secret sera organisé.

Le Bureau peut recevoir délégation des attributions du Comité syndical par délibération du Comité syndical. Les décisions du Bureau sont prises à la majorité absolue des suffrages exprimés, chaque membre disposant d'une voix. En cas de partage des voix, celle du Président est prépondérante. Aucun quorum n'est requis pour la validation des décisions du Bureau.

Les modalités de fonctionnement seront définies dans le Règlement intérieur.

ARTICLE 8 : LE PRESIDENT

Le Président est élu par le Comité Syndical, à la suite de l'installation du Comité Syndical renouvelé, au scrutin uninominal majoritaire à trois (3) tours pour la durée du mandat.

La Présidence n'est pas remise en question lors du remplacement des délégués, notamment à la suite du renouvellement des organes délibérants des Départements et Régions ou des groupements et structures non liés aux élections municipales.

En cas de perte du mandat au cours de la mandature, le Président nouvellement élu exercera cette fonction jusqu'au renouvellement général du Comité syndical.

Le Président est l'exécutif du Syndicat pour toutes les missions et compétences du Syndicat. Il peut également recevoir délégation des attributions du Comité syndical par délibération du Comité syndical. A ce titre, le Président ou son représentant par délégation signe notamment tout document contractuel définissant la mise en œuvre des prestations de service prévues dans le cadre de l'article 4 des présents statuts (plans de services, contrats, conventions, accès à la centrale d'achat...).

Le Président conserve l'ensemble de ses attributions durant la période transitoire entre d'une part, le renouvellement général des conseils municipaux, des organes délibérants des EPCI et de leurs établissements publics et la désignation des nouveaux délégués par ces nouvelles assemblées, et d'autre part, l'installation du nouveau comité Syndical et l'élection du Président.

Les modalités de fonctionnement seront définies dans le Règlement intérieur.

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

ARTICLE 9 : LES COMMISSIONS CONSULTATIVES

Le Comité Syndical peut constituer à tout moment des commissions consultatives permanentes ou temporaires.

Leur nombre, leur composition, leur objet et leur fonctionnement sont définies par délibération du Comité Syndical l'instituant.

ARTICLE 10 : REGLEMENT INTERIEUR

Les règles des présents statuts et de la tenue de l'Assemblée générale et des Comités syndicaux notamment en visioconférence sont précisées par un règlement intérieur adopté par le Comité Syndical.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

PARTIE IV : DISPOSITIONS FINANCIERES ET COMPTABLES

ARTICLE 11 : RESSOURCES DU SYNDICAT

Les ressources du Syndicat comprennent :

- Les cotisations de base des membres adhérents fixées selon des modalités définies par délibération du Comité Syndical ;
- Les contributions liées aux services rendus aux membres adhérents suivant une grille tarifaire votée par le Comité Syndical ;
- Les contributions versées au titre des compétences à la carte définies à l'article 4.2.2 à 4.2.6 des présents statuts et selon les dispositions définies par délibération du Comité syndical ;
- Les contributions liées aux prestations de services fournies aux non-adhérents prévues à l'article 4.3 des présents statuts et suivant des modalités définies par le Comité Syndical ;
- Les cotisations et les contributions liées à l'accès à la centrale d'achat prévue à l'article 4.4 des présents statuts et selon les modalités définies par le Comité Syndical,
- Les revenus des biens meubles et immeubles du Syndicat ;
- Les produits d'exploitation ;
- Les redevances et participations des concessionnaires et délégataires, ainsi que les sommes dues par ces derniers en vertu des contrats qui les lient au Syndicat ;
- Les produits des régies de recettes ou tout autre recette exceptionnelle ;
- Les subventions de l'Union européenne, de l'Etat, des collectivités territoriales et organismes divers ;
- Les dons et legs ;
- Le produit des emprunts ;
- Le produit des aliénations des biens du Syndicat ;
- Les fonds de concours ;
- Les offres de concours ;
- Toutes les taxes (dont « l'Accise sur l'électricité »), les aides (dont le « CAS-F.A.C.E », Financement des aides aux collectivités territoriales pour l'électrification rurale), et les financements auxquels le Syndicat pourrait prétendre au titre de ses compétences ;
- Les versements FCTVA ;
- La récupération de la TVA ;
- Les ventes de certificats d'économie d'énergie.

Plus généralement, le Syndicat est habilité à percevoir toutes les recettes autorisées par la loi.

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

ARTICLE 12 : CONTRIBUTIONS DES MEMBRES ADHERENTS

ARTICLE 12.1 : COTISATION AU TITRE DE L'ADHESION AU SICTIAM

Sous réserve des dispositions de l'article 12.5, les membres adhérents versent une cotisation annuelle selon les modalités fixées par le Comité Syndical. Cette contribution est versée annuellement et sera calculée au prorata temporis dans le cas d'adhésion en cours d'année. Elle ne peut faire l'objet d'un remboursement en cas de retrait en cours d'année.

ARTICLE 12.2 : CONTRIBUTIONS AU TITRE DES MISSIONS D'INGENIERIES NUMERIQUES

S'ils sont concernés, les membres adhérents au titre des missions d'ingénieries numériques versent également les contributions suivantes :

- Les contributions financières liées aux services rendus définies par une grille tarifaire approuvée par délibération du Comité Syndical,
- Les contributions financières définies dans le cadre de conventions ad hoc sous forme de plans de services, bons de commandes ou conventions de maîtrise d'ouvrage déléguée.

ARTICLE 12.3 : CONTRIBUTIONS AU TITRE DES COMPETENCES A LA CARTE

Article 12.3.1 : Contributions au titre de la compétence « Aménagement numérique »

Les membres adhérents ayant transféré la compétence « Aménagement numérique » décrite à l'article 4.2.1 versent une cotisation définie et répartie entre les membres adhérents concernés par délibération du Comité Syndical.

S'ils sont concernés, ils versent également les contributions suivantes :

- Une contribution aux investissements dans le cadre d'une convention territoriale d'investissement approuvée par délibérations concordantes des organes délibérants des collectivités concernées et du Comité Syndical ;
- Une contribution définie dans le cadre de conventions spécifiques liées à des projets en lien avec la compétence transférée et approuvées par délibérations concordantes des organes délibérants des collectivités concernées et du Comité Syndical.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Article 12.3.2 : Contributions au titre des compétences 4.2.2 à 4.2.6

Les cotisations et participations des membres adhérents ayant transféré ou délégué les compétences décrites aux articles 4.2.2 à 4.2.6 sont prévues par délibération du Comité syndical.

Elles peuvent concerner :

- Une cotisation définie et répartie entre les membres adhérents concernés par délibération du Comité syndical,
- Une contribution aux travaux, équipements, prestations, services, définie selon les modalités fixées par délibération en Comité syndical.

ARTICLE 12.4 : CONTRIBUTIONS DES NON-ADHERENTS

Les prestations réalisées au titre de l'article 4.3 des présents statuts donnent lieu au versement d'une contribution financière définie en fonction de leur nature et leur champ d'application, par délibération du Comité Syndical, et dans le cadre de conventions ou plans de services.

ARTICLE 12.5 : CONTRIBUTIONS AU TITRE DE L'ADHESION A LA CENTRALE D'ACHAT

L'accès à la centrale d'achat prévue à l'article 4.4 des présents statuts donne lieu au versement annuel :

- Pour les bénéficiaires membres adhérents : montant intégré dans la cotisation définie au titre de l'article 12.1 des présents statuts,
- Pour les bénéficiaires membres adhérents ne souhaitant bénéficier que de ce seul service : une cotisation spécifique dite « centrale d'achat »,
- Pour les bénéficiaires conventionnés au titre de l'article 4.3 des présents statuts : une contribution financière.

La cotisation « centrale d'achat » pour les Adhérents ne souhaitant bénéficier que de ce seul service est applicable après, d'une part, l'approbation de leur demande par délibération de leur organe délibérant ou par décision de leur représentant habilité puis, d'autre part, l'approbation de leur demande par délibération du SICTIAM.

Les modalités de calcul et de versement de ces cotisations et contributions sont définies par délibération du Comité Syndical et formalisées dans le cadre d'une convention spécifique avec le Bénéficiaire.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Les contributions sont versées annuellement et sont dues pour l'année en cours, elles ne font l'objet d'aucun remboursement en cas de résiliation de l'accès à la centrale d'achat en cours d'année.

ARTICLE 13 : VERSEMENT DES CONTRIBUTIONS DES MEMBRES ADHERENTS

Les contributions des membres adhérents telles que définies à l'article 12.1 peuvent être versées par un produit fiscalisé en application de l'article L. 5212-20 du CGCT, alinéa 2.

A leur demande, les membres adhérents pourront substituer à cette contribution un versement budgétaire : dans ce cas, le mode de calcul reste identique au calcul de la contribution prévue à l'alinéa précédent.

ARTICLE 14 : DEPENSES DU SYNDICAT

Le budget du Syndicat pourvoit aux dépenses afférentes aux services et actions pour lesquels le Syndicat est constitué.

ARTICLE 15 : COMPTABILITE

La comptabilité du Syndicat est tenue selon les règles applicables à la comptabilité publique. Les fonctions de receveur du Syndicat sont exercées par le comptable public territorialement compétent de la commune siège du Syndicat.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

PARTIE V : EVOLUTIONS INSTITUTIONNELLES

ARTICLE 16 : MODALITES D'ADHESION D'UN MEMBRE ADHERENT AU SYNDICAT

Peuvent demander à adhérer au Syndicat les collectivités territoriales, les EPCI et les autres entités définies à l'article L. 5721-2 du CGCT, sur le territoire défini à l'article 1 des présents statuts.

La demande d'adhésion est formalisée par délibération de l'organe délibérant ou par décision du représentant habilité, qui désigne également son(ses) représentant(s) titulaire et suppléant et comprend en annexe les présents statuts.

Cette adhésion est approuvée par délibération du Comité Syndical à la majorité absolue des suffrages exprimés. Elle entrera en vigueur à compter de la date définie dans la délibération. Les cotisations annuelles prévues à l'article 12 seront alors calculées au prorata temporis de cette date d'adhésion effective.

ARTICLE 17 : MODALITES DE RETRAIT D'UN MEMBRE ADHERENT AU SYNDICAT

La demande de retrait d'un membre adhérent est transmise au Président du Syndicat par courrier recommandé avec accusé réception signé de l'Autorité territoriale ou du représentant habilité, six (6) mois avant la prise d'effet souhaitée.

La décision, la date de retrait et les modalités juridiques et financières de retrait sont validées, d'une part, par délibération ou décision du membre adhérent, et d'autre part, par délibération du Comité Syndical, concordantes.

Les modalités prendront notamment en compte les conséquences juridiques et financières d'une rupture anticipée des engagements pris auprès du Syndicat.

En tout état de cause, la cotisation au titre de l'année de retrait est due dans sa totalité.

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

ARTICLE 18 : MODALITES D'ADHESION ET DE REPRISE DES COMPETENCES A LA CARTE

ARTICLE 18.1 : MODALITES D'ADHESION AUX COMPETENCES A LA CARTE

Un membre adhérent peut, ultérieurement à son adhésion au Syndicat, adhérer à une compétence à la carte, par délibérations concordantes de l'organe délibérant du membre adhérent et du Comité Syndical du Syndicat, lesquelles fixent les modalités d'adhésion.

Dans le cas d'un transfert de compétence, le membre adhérent s'engage à mettre à la disposition du Syndicat les biens et services nécessaires à l'exercice de cette compétence, dans les conditions prévues par les articles L. 1321-1 et suivants du CGCT.

ARTICLE 18.2 : MODALITES DE REPRISE DES COMPETENCES A LA CARTE

Les modalités de reprise des compétences à la carte seront définies par délibérations concordantes de l'organe délibérant du membre adhérent souhaitant se retirer et du Comité Syndical du Syndicat.

Elles prendront en compte les conséquences juridiques et financières d'une rupture anticipée des engagements pris auprès du Syndicat, et notamment au regard des investissements et des emprunts contractés.

Les compétences à la carte qui ont été transférées, notamment celles relatives à l'« Aménagement numérique », la « Distribution d'électricité », la « Distribution de gaz », l'« Eclairage public », les « installations de bornes de recharge pour véhicules électriques », la « création et d'exploitation de réseaux de chaleur et/ou de froid » et la « création et d'exploitation de points de ravitaillement en gaz, hydrogène, ou autres sources de carburant pour véhicules ou navires » ne pourront pas être reprises au Syndicat par une collectivité ou établissement public membre adhérent, pendant une durée de dix (10) ans à compter de leur transfert au Syndicat. Cet engagement de dix (10) ans sera reconduit tacitement sauf en cas de la reprise de compétence par une délibération du membre adhérent, six (6) mois au moins avant les échéances de dix (10) ans.

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

ARTICLE 19 : MODIFICATIONS STATUTAIRES

Les statuts peuvent être modifiés par le Comité Syndical à la majorité absolue des suffrages exprimés.

Ils seront rendus exécutoires par arrêté préfectoral.

La mise à jour de l'annexe des statuts portant sur la liste des membres adhérents sera transmise une fois par an pour être approuvée par arrêté préfectoral. Cette dernière formalité ne remet pas en cause l'effectivité de l'adhésion prévue dans la délibération définie à l'article 15 des présents statuts.

ARTICLE 20 : REGIME JURIDIQUE

Pour l'application des dispositions qui ne seraient pas prévues dans les présents statuts, il conviendra de se référer au CGCT (articles L. 5721-1 et suivants notamment).

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

Annexe 1 : Liste des membres adhérents du Syndicat

ASA DES BOUCHES DU LOUP
ASA ESPERO PAX
BASSIN DE BAIGNADE DE ROQUEBILIERE - REGIE VESUBIA
CAISSE DES ECOLES DE BANDOL
CAISSE DES ECOLES DE CAGNES SUR MER
CAISSE DES ECOLES DE CANNES
CAISSE DES ECOLES DE GRASSE (06)
CAISSE DES ECOLES DE LA CIOTAT (13)
CAISSE DES ECOLES DE LA FARLEDE
CAISSE DES ECOLES DE LA SEYNE SUR MER
CAISSE DES ECOLES DE MOUGINS
CAISSE DES ECOLES DE SAINT LAURENT DU VAR (06)
CAISSE DES ECOLES DE SAINT RAPHAEL
CAISSE DES ECOLES DE VENCE
CAISSE DES ECOLES LA LONDE LES MAURES
CAISSE DES ECOLES SAINT ANDRE DE LA ROCHE
CCAS DE BANDOL
CCAS DE BEAULIEU SUR MER
CCAS DE BEAUSOLEIL
CCAS DE BIOT
CCAS DE CAGNES SUR MER
CCAS DE CAISSARGUES
CCAS DE CANNES
CCAS DE CAP D'AIL
CCAS DE CARQUEIRANNE
CCAS DE CARROS
CCAS DE CHORGES (05)
CCAS DE CONTES
CCAS DE CUERS
CCAS DE DRAP
CCAS DE FORCALQUEIRET
CCAS DE GAREOULT
CCAS DE GATTIERES
CCAS DE LA COLLE SUR LOUP
CCAS DE LA FARLEDE
CCAS DE LA LONDE LES MAURES

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

CCAS DE LARAGNE-MONTEGLIN (05)
CCAS DE LA ROQUETTE SUR SIAGNE
CCAS DE LA SAULCE (05)
CCAS DE LA SEYNE SUR MER
CCAS DE LA TURBIE
CCAS DE LE LUC EN PROVENCE
CCAS DE LE MONETIER LES BAINS (05)
CCAS DE L'ISLE SUR SORGUE (84)
CCAS DE LORGUES
CCAS DE MALAUSSENE
CCAS DE MANDELIEU - EHPAD FLORIBUNDA
CCAS DE MANDELIEU LA NAPOULE
CCAS D'EMBRUN (05)
CCAS DE MENTON
CCAS DE MOUANS SARTOUX
CCAS DE MOUGINS
CCAS DE NICE
CCAS DE PEGOMAS
CCAS DE PEILLE
CCAS DE PEONE VALBERG
CCAS DE PEYMEINADE
CCAS DE PONT SAINT ESPRIT (30)
CCAS DE PORT SAINT LOUIS DU RHONE (13)
CCAS DE PUGET SUR ARGENS (83)
CCAS DE PUGET SUR ARGENS - EHPAD HENRI DUNANT (83)
CCAS DE ROQUEBRUNE CAP MARTIN
CCAS DE ROQUEBRUNE SUR ARGENS
CCAS DE ROQUEFORT LES PINS
CCAS DE SAINT ANDRE DE LA ROCHE
CCAS DE SAINT CHAFFREY (05)
CCAS DE SAINT CYR SUR MER
CCAS DE SAINTE AGNES
CCAS DE SAINT JEANNET
CCAS DE SAINT LAURENT DU VAR
CCAS DE SAINT PAUL DE VENCE
CCAS DE SAINT RAPHAEL
CCAS DE SALERNES - RESIDENCE AUTONOMIE LE NAI
CCAS DE SEIX (09)
CCAS DE SOLLIES PONT

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

CCAS DE SOLLIES TOUCAS
CCAS DE SOSPEL
CCAS DE THEOULE SUR MER
CCAS DE TOURRETTES SUR LOUP
CCAS DE VENCE
CCAS DE VEYNES (05)
CCAS DE VEYNES (05) - PORTAGE DE REPAS
CCAS DE VILLEFRANCHE SUR MER
CCAS DE VILLENEUVE LOUBET
CCAS DU BAR SUR LOUP
CCAS LE ROURET
CENTRE DE GESTION DES ALPES MARITIMES (CDG06)
CENTRE DE GESTION DES HAUTES ALPES (CDG05)
CENTRE DE GESTION DU VAR (CDG83)
CHAMBRE COMMERCE INDUSTRIE NICE COTE D'AZUR (CCI NCA)
CHAMBRE D'AGRICULTURE DES ALPES-MARITIMES (CA06)
CIAS DE LA VALLEE DU GAPEAU
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION CANNES PAYS DE LERINS (CACPL)
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE LA RIVIERA FRANCAISE (CARF)
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE SOPHIA ANTIPOLIS (CASA)
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE GRASSE (CAPG)
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PROVENCE ALPES AGGLOMERATION (04)
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PROVENCE VERTE (CAPV 83)
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION SUD SAINTE BAUME (CASSB)
COMMUNAUTE DE COMMUNES ALPES D'AZUR (CCAA)
COMMUNAUTE DE COMMUNES ALPES PROVENCE VERDON - SOURCES DE LUMIERE (CCAPV 04)
COMMUNAUTE DE COMMUNES BUECH DEVOLUY (CCBD 05)
COMMUNAUTE DE COMMUNES COEUR DU VAR (CCCV 83)
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA VALLEE DU GAPEAU (CCVG 83)
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE SERRE-PONCON (CCSP 05)
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU BRIANCONNAIS (CCB 05)
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU CHAMPSAUR VALGAUDEMAR (CCCV 05)
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GUILLESTROIS ET DU QUEYRAS (CCGQ 05)
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DES ECRINS (05)
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DES SORGUES ET DES MONTS DE VAUCLUSE (84)
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU SISTERONAIS BUECH (CCSB 05)
COMMUNAUTE DE COMMUNES MEDITERRANEE PORTE DES MAURES (CCMPM)
COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS DES PAILLONS (CCPP)

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

COMMUNAUTE DE COMMUNES SERRE-PONCON VAL D'AVANCE (CCSPVA 05)
DEPARTEMENT DES ALPES DE HAUTE-PROVENCE (CD04)
DEPARTEMENT DES ALPES MARITIMES (CD06)
DEPARTEMENT DES ARDENNES (CD08)
DEPARTEMENT DES HAUTES ALPES (CD05)
DEPARTEMENT DU VAR (CD83)
EAU D'AZUR (REA)
EPA AGENCE D'INGENIERIE DEPARTEMENTALE DES ALPES-MARITIMES (AGENCE06)
EPA CENTRE INTERNATIONAL DE VALBONNE (CIV)
EPIC GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE (GPMM)
EPIC OFFICE D'ANIMATION TOURISTIQUE DE ROQUEBRUNE CAP MARTIN
EPIC OFFICE DE TOURISME DE PUY SAINT VINCENT (05)
EPIC OFFICE DE TOURISME DE SAINT CYR SUR MER
EPIC OFFICE DE TOURISME DE SAINT PAUL DE VENCE
EPIC OFFICE DE TOURISME ET DES CONGRES ANTIBES JUAN LES PINS (06)
EPIC OFFICE DE TOURISME LE CANNET COTE D'AZUR (06)
EPIC OFFICE DU TOURISME DE THEOULE SUR MER
EPIC OFFICE DU TOURISME ROQUEBRUNE SUR ARGENS
EPIC POMPES FUNEBRES INTERCOMMUNALES DU BRIANCONNAIS (PFIB 05)
EPIC REGIE DES EAUX ALPES AZUR MERCANTOUR (REAAM) (SMIAGE)
EPIC TOURISME EN PAYS DES SORGUES MONTS DE VAUCLUSE (84)
ESTEREL COTE-D'AZUR AGGLOMERATION (ECAA)
ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE LA PLAINE DU VAR (EPA)
FOYER DE L'ENFANCE DES ALPES-MARITIMES (FEAM)
IT 05
MAIRIE D'AIGLUN (06)
MAIRIE D'ALLAUCH
MAIRIE D'AMIRAT
MAIRIE D'ANDON
MAIRIE D'ASCROS
MAIRIE D'ASPREMONT (05)
MAIRIE D'ASPREMONT (06)
MAIRIE D'AURIBEAU SUR SIAGNE
MAIRIE D'AUVARE
MAIRIE D'AVIGNON
MAIRIE DE ANTIBES
MAIRIE DE BAIROLS
MAIRIE DE BANDOL
MAIRIE DE BAR SUR LOUP

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

MAIRIE DE BEAULIEU SUR MER
MAIRIE DE BEAUSOLEIL
MAIRIE DE BELGENTIER
MAIRIE DE BELVEDERE
MAIRIE DE BENDEJUN
MAIRIE DE BERRE LES ALPES
MAIRIE DE BESSE SUR ISSOLE
MAIRIE DE BEUIL
MAIRIE DE BEZAUDUN LES ALPES
MAIRIE DE BIOT
MAIRIE DE BLAUSASC
MAIRIE DE BOE
MAIRIE DE BONSON
MAIRIE DE BORMES LES MIMOSAS
MAIRIE DE BOUYON
MAIRIE DE BRAS
MAIRIE DE BREIL SUR ROYA
MAIRIE DE BRIANCON (05)
MAIRIE DE BRIANCONNET
MAIRIE DE CABASSE SUR ISSOLE
MAIRIE DE CABRIS
MAIRIE DE CAGNES SUR MER
MAIRIE DE CAILLE
MAIRIE DE CAISSARGUES (30)
MAIRIE DE CAMPS LA SOURCE
MAIRIE DE CANNES
MAIRIE DE CANNES - REGIE CREMATORIUM
MAIRIE DE CANNES - REGIE DES PORTS COMMUNAUX
MAIRIE DE CANNES - REGIE FACULTE DES METIERS (CFA)
MAIRIE DE CANNES - REGIE GESTION DES PARKINGS AMENAGES
MAIRIE DE CANTARON
MAIRIE DE CAP D'AIL
MAIRIE DE CARCES
MAIRIE DE CARQUEIRANNE
MAIRIE DE CARROS
MAIRIE DE CASTAGNIERS
MAIRIE DE CASTELLAR
MAIRIE DE CASTELLET-EN-LUBERON (84)
MAIRIE DE CASTILLON

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

MAIRIE DE CAUSSOLS
MAIRIE DE CAVALAIRE SUR MER
MAIRIE DE CERVIERES (05)
MAIRIE DE CHABOTTES (05)
MAIRIE DE CHATEAUNEUF DE GRASSE
MAIRIE DE CHATEAUNEUF D'ENTRAUNES
MAIRIE DE CHATEAUNEUF VILLEVIEILLE
MAIRIE DE CHATEAUVERT
MAIRIE DE CHATEAUVIEUX (05)
MAIRIE DE CHORGES (05)
MAIRIE DE CIPIERES
MAIRIE DE CLANS
MAIRIE DE COARAZE
MAIRIE DE COLLOBRIERES
MAIRIE DE COLLONGUES
MAIRIE DE COLOMARS
MAIRIE DE CONSEGUDES
MAIRIE DE CONTES
MAIRIE DE CORRENS
MAIRIE DE COTIGNAC
MAIRIE DE COURMES
MAIRIE DE COURSEGOULES
MAIRIE DE CUEBRIS
MAIRIE DE CUERS
MAIRIE DE DALUIS
MAIRIE DE DEVOLUY (05)
MAIRIE DE DRAP
MAIRIE DE DURANUS
MAIRIE DE ENTREVAUX (04)
MAIRIE DE EZE
MAIRIE DE FALICON
MAIRIE DE FIGANIERES (83)
MAIRIE DE FLASSANS SUR ISSOLE
MAIRIE DE FONTAINE DE VAUCLUSE (84)
MAIRIE DE FONTAN
MAIRIE DE FORCALQUEIRET
MAIRIE DE FOUILLOUSE (05)
MAIRIE DE GAREOULT
MAIRIE DE GARS

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

MAIRIE DE GATTIERES
MAIRIE DE GILETTE
MAIRIE DE GONFARON
MAIRIE DE GORBIO
MAIRIE DE GOURDON
MAIRIE DE GRASSE
MAIRIE DE GREOLIERES
MAIRIE DE GUILLAUMES
MAIRIE DE GUILLESTRE (05)
MAIRIE DE JARJAYES (05)
MAIRIE DE LA BATIE NEUVE (05)
MAIRIE DE LA BEAUME (05)
MAIRIE DE LA BOLLENE VESUBIE
MAIRIE DE LA BRIGUE
MAIRIE DE LA CADIERE D'AZUR
MAIRIE DE LA CELLE
MAIRIE DE LA COLLE SUR LOUP
MAIRIE DE LA CROIX SUR ROUDOULE
MAIRIE DE LA FARLEDE
MAIRIE DE LA FAURIE (05)
MAIRIE DE LA FREISSINOUSE (05)
MAIRIE DE LA GARDE
MAIRIE DE LA GRAVE (05)
MAIRIE DE LA LONDE LES MAURES
MAIRIE DE LA MOTTE EN CHAMPSAUR (05)
MAIRIE DE LANTOSQUE
MAIRIE DE LA PENNE
MAIRIE DE LARAGNE-MONTEGLIN (05)
MAIRIE DE L'ARGENTIERE LA BESSEE (05)
MAIRIE DE LA ROCHE DE RAME (05)
MAIRIE DE LA ROQUE EN PROVENCE
MAIRIE DE LA ROQUETTE SUR SIAGNE
MAIRIE DE LA ROQUETTE SUR VAR
MAIRIE DE LA SALLE LES ALPES (05)
MAIRIE DE LA SAULCE (05)
MAIRIE DE LA SEYNE SUR MER
MAIRIE DE LA TOUR SUR TINEE
MAIRIE DE LA TRINITE
MAIRIE DE LA TURBIE

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

MAIRIE DE LA VALETTE DU VAR
MAIRIE DE LAZER (05)
MAIRIE DE LE CANNET
MAIRIE DE LE LAVANDOU
MAIRIE DE LE LUC EN PROVENCE
MAIRIE DE LE MONETIER LES BAINS (05)
MAIRIE DE LE ROURET
MAIRIE DE LES ADRETS DE L'ESTEREL
MAIRIE DE L'ESCARENE
MAIRIE DE LES FERRES
MAIRIE DE LES ORRES (05)
MAIRIE DE LE THORONET
MAIRIE DE LETTRET (05)
MAIRIE DE LE VAL
MAIRIE DE LEVENS
MAIRIE DE LIEUCHE
MAIRIE DE L'ISLE SUR LA SORGUE (84)
MAIRIE DE LORGUES
MAIRIE DE LUCERAM
MAIRIE DE MALAUSSENE
MAIRIE DE MANDELIEU LA NAPOULE
MAIRIE DE MANTEYER (05)
MAIRIE DE MARIE
MAIRIE DE MASSOINS
MAIRIE DE MAZAUGUES
MAIRIE D'EMBRUN (05)
MAIRIE DE MENTON
MAIRIE DE MONS
MAIRIE DE MONTGENEVRE (05)
MAIRIE DE MOUANS SARTOUX
MAIRIE DE MOUGINS
MAIRIE DE MOULINET
MAIRIE DE NANS LES PINS
MAIRIE DE NEFFES (05)
MAIRIE DE NEOULES
MAIRIE DE NEVACHE (05)
MAIRIE DE NICE
MAIRIE D'ENTRAUNES
MAIRIE D'ENTRECASTEAUX

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

MAIRIE DE OPIO
MAIRIE DE PEGOMAS
MAIRIE DE PEILLE
MAIRIE DE PEILLON
MAIRIE DE PEONE
MAIRIE DE PEYMEINADE
MAIRIE DE PEYROULES (04)
MAIRIE DE PEYRUIS (04)
MAIRIE DE PIERLAS
MAIRIE DE PIERREFEU
MAIRIE DE PIERREFEU DU VAR
MAIRIE DE PLAN D'AUPS SAINTE BAUME
MAIRIE DE PONT SAINT ESPRIT (30)
MAIRIE DE PORT SAINT LOUIS DU RHONE (13)
MAIRIE DE POURRIERES
MAIRIE DE PRUNIERES (05)
MAIRIE DE PUGET ROSTANG
MAIRIE DE PUGET THENIERS
MAIRIE DE PUGET VILLE (83)
MAIRIE DE PUY SAINT ANDRE (05)
MAIRIE DE PUY SAINT PIERRE (05)
MAIRIE DE PUY SAINT VINCENT (05)
MAIRIE DE PUY SANIERES (05)
MAIRIE DE RABOU (05)
MAIRIE DE RAYOL CANADEL SUR MER
MAIRIE DE REVEST LES ROCHES
MAIRIE DE RIBOUX (13)
MAIRIE DE RIGAUD
MAIRIE DE RIMPLAS
MAIRIE DE RISOUL (05)
MAIRIE DE ROQUEBILLIERE
MAIRIE DE ROQUEBRUNE CAP MARTIN
MAIRIE DE ROQUEBRUNE SUR ARGENS
MAIRIE DE ROQUEFORT LES PINS
MAIRIE DE ROQUESTERON
MAIRIE DE ROSANS (05)
MAIRIE DE ROUBION
MAIRIE DE ROURE
MAIRIE DE SAINT-ANDRÉ DE LA ROCHE

sictiam

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

MAIRIE DE SAINT ANTONIN
MAIRIE DE SAINT APOLLINAIRE (05)
MAIRIE DE SAINT AUBAN
MAIRIE DE SAINT AUBAN D'OZE (05)
MAIRIE DE SAINT BONNET EN CHAMPSAUR (05)
MAIRIE DE SAINT CEZAIRE SUR SIAGNE
MAIRIE DE SAINT CHAFFREY (05)
MAIRIE DE SAINT CYR SUR MER
MAIRIE DE SAINT DALMAS LE SELVAGE
MAIRIE DE SAINTE AGNES
MAIRIE DE SAINT ETIENNE DE TINEE
MAIRIE DE SAINT ETIENNE LE LAUS (05)
MAIRIE DE SAINT JEAN CAP FERRAT
MAIRIE DE SAINT JEANNET
MAIRIE DE SAINT LAURENT DU CROS (05)
MAIRIE DE SAINT LAURENT DU VAR
MAIRIE DE SAINT LEGER
MAIRIE DE SAINT LEGER LES MELEZES (05)
MAIRIE DE SAINT MARTIN D'ENTRAUNES
MAIRIE DE SAINT MARTIN DE QUEYRIERES (05)
MAIRIE DE SAINT MARTIN DU VAR
MAIRIE DE SAINT MARTIN VESUBIE
MAIRIE DE SAINT MAXIMIN LA SAINTE BAUME
MAIRIE DE SAINT MICHEL DE CHAILLOL (05)
MAIRIE DE SAINT OUEN DU TILLEUL (27)
MAIRIE DE SAINT PAUL DE VENCE
MAIRIE DE SAINT QUENTIN FALLAVIER (38)
MAIRIE DE SAINT RAPHAEL
MAIRIE DE SAINT SAUVEUR SUR TINEE
MAIRIE DE SAINT-TROPEZ
MAIRIE DE SAINT VALLIER DE THIEY
MAIRIE DE SALERNES
MAIRIE DE SALLAGRIFFON
MAIRIE DE SANARY SUR MER
MAIRIE DE SAORGE
MAIRIE DE SAUMANE DE VAUCLUSE (84)
MAIRIE DE SAUZE
MAIRIE D'ESCRAGNOLLES
MAIRIE DE SERANON

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

MAIRIE DE SIGALE
MAIRIE DE SIGNES
MAIRIE DE SIVERGUES (84)
MAIRIE DE SIX FOURS LES PLAGES
MAIRIE DES MAYONS
MAIRIE DES MUJOULS
MAIRIE DE SOLEILHAS (04)
MAIRIE DE SOLLIES PONT
MAIRIE DE SOLLIES TOUCAS
MAIRIE DE SOLLIES VILLE
MAIRIE DE SOSPEL
MAIRIE DE SPERACEDES
MAIRIE DES VIGNEAUX (05)
MAIRIE DE TALLARD (05)
MAIRIE DE TARADEAU
MAIRIE DE TENDE
MAIRIE DE THEOULE SUR MER
MAIRIE DE THIERY
MAIRIE DE TOUDON
MAIRIE DE TOUET DE L'ESCARENE
MAIRIE DE TOUET SUR VAR
MAIRIE DE TOURETTE DU CHATEAU
MAIRIE DE TOURNEFORT
MAIRIE DE TOURRETTE LEVENS
MAIRIE DE TOURRETTES SUR LOUP
MAIRIE DE TOURVES
MAIRIE DE VALBONNE SOPHIA ANTIPOLIS
MAIRIE DE VAL BUECH MEOUGE (05)
MAIRIE DE VALDEBLORE
MAIRIE DE VALDEROURE
MAIRIE DE VAL DES PRES (05)
MAIRIE DE VALDOULE (05)
MAIRIE DE VALLAURIS GOLFE JUAN
MAIRIE DE VALLOUISE-PELVOUX (05)
MAIRIE DE VARAGES
MAIRIE DE VARS (05)
MAIRIE DE VENANSON
MAIRIE DE VENCE
MAIRIE D'EVENOS

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

MAIRIE DE VENTAVON (05)
MAIRIE DE VEYNES (05)
MAIRIE DE VILLAR SAINT PANCRACE (05)
MAIRIE DE VILLARS SUR VAR
MAIRIE DE VILLEFRANCHE SUR MER
MAIRIE DE VILLENEUVE D'ENTRAUNES
MAIRIE DE VILLENEUVE LOUBET
MAIRIE DE VINS SUR CARAMY
MAIRIE DE VITROLLES
MAIRIE D'ILONSE
MAIRIE D'ISOLA
MAIRIE D'ISSAMOULENC (07)
MAIRIE D'OLLIERES
MAIRIE D'OZE (05)
MAIRIE DU BEAUSSET
MAIRIE D'UPAIX (05)
MAIRIE DU POET (05)
MAIRIE DU SAUZE DU LAC (05)
MAIRIE D'UTELLE
MAIRIE DU TIGNET
MAIRIE LE BROC
MAIRIE LE CANNET DES MAURES
MAIRIE LE CASTELLET
MAIRIE LE MAS
METROPOLE DE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE (MTPM)
METROPOLE NICE COTE D'AZUR (MNCA)
OFFICE DE TOURISME DE LA COLLE SUR LOUP
OFFICE DE TOURISME ET DES CONGRES DE MANDELIEU LA NAPOULE
OFFICE DE TOURISME INTERCOMMUNAL DE CUERS, COLLOBRIERES, PIERREFEU DU VAR, LA LONDE LES MAURES (83)
OFFICE DU TOURISME DE BANDOL
OFFICE INTERCOMMUNAL DE TOURISME PROVENCE MEDITERRANEE (OIT PROVENCE MEDITERRANEE)
OFFICE PUBLIC DE L'HABITAT CANNES PAYS DE LERINS (OPH)
PARC ALPHA - REGIE DU BOREON
PARC NATIONAL DE PORT CROS
PARC NATIONAL DES CALANQUES (13)
PARC NATIONAL DU MERCANTOUR (06)
PETR BRIANCONNAIS, ECRINS, GUILLESTROIS ET QUEYRAS (05)

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

REGIE AUTONOME DE LA BERGERIE
REGIE CULTURELLE DE VENCE (06)
REGIE CULTURELLE SCENE ET CINE (13)
REGIE D'ELECTRICITE DE GATTIERES
REGIE D'ELECTRICITE DE ROQUEBILLIERE
REGIE DES EAUX DE LA PROVENCE VERTE (REPV 83)
REGIE DES EAUX DU CANAL BELLETRUD
REGIE DES PARKINGS GRASSOIS
REGIE DES PORTS RAPHAELOIS
REGIE LIGNE D'AZUR
REGIE MUNICIPALE POUR LE STATIONNEMENT DE SAINT-RAPHAEL
REGIE PARCS D'AZUR
REGIE SYNDICALE DES STATIONS VILLAGES DE LA HAUTE ROMANCHE (05)
REGIE TRANSPORTS PUBLICS URBAINS RESEAU PALM BUS
SERVICE DEPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS DES ALPES MARITIMES (SDIS06)
SERVICE DEPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS DES HAUTES-ALPES (SDIS05)
SI D'ASSAINISSEMENT DE LA PLAINE DU VISTRE (SIAPV)
SIEPA GARDE COLOMBE - SALEON (05)
SIVOM DE LA GRAVE VILLAR D'ARENE (05)
SIVOM DE LA ROYA
SIVOM DE LA TINEE
SIVOM DE LA VESUBIE (BRBV)
SIVOM DE VILLEFRANCHE SUR MER
SIVOM DU LITTORAL DES MAURES (83)
SIVOM DU PAYS DE VENCE
SIVOM SIVM DE SERRE CHEVALIER (05)
SIVOM VAL CLAREE (05)
SIVOM VAL DE BANQUIERE (SVDB)
SIVU DES ESPACES NATURELS DU MASSIF DE LA LOUBE
SIVU DU PROREL (05)
SIVU ECOLE INTERCOMMUNALE DES PUYS
SIVU SALIGNAC ENTREPIERRES (04)
SM VALLEES LANE PLAINES AUTRE RIEUTORT
SPIC STATIONNEMENT ROQUEBRUNE SUR ARGENS
SYNDICAT DE GESTION D'UNE FOURRIERE INTERCOMMUNALE (SGFI)
SYNDICAT DE L'ESTERON ET DU VAR INFERIEURS (SIEVI)
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES EAUX USEES DE LA VALLEE DU PAILLON (SICTEU-VP)
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE RESTAURATION COLLECTIVE (SIRC)

AR Prefecture
006-250601879-20260609-DEL_2026_051-DE
Reçu le 16/06/2026
Publié le 16/06/2026

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES CANTONS DE LEVENS, CONTES, L'ESCARENE ET NICE (SILCEN)
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES CHEMINS ET COURS D'EAU DU CANTON DE LA ROQUEBRUSSANE (SICCE)
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES COMMUNES ALIMENTEES PAR LES CANAUX DE LA SIAGNE ET DU LOUP (SICASIL)
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DES EAUX DU FOULON
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE VALBERG
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU GRAND VALLAT (SIGV)
SYNDICAT INTERCOMMUNAL PONT DU LOUP (SIPL)
SYNDICAT INTERCOMMUNAL POUR LA GESTION DE L'ECLAIRAGE ET L'EXPLOITATION DES DOMAINES D'HIVER ET D'ETE DE SERRE-CHEVALIER – SIGED05 (SIGED 05)
SYNDICAT INTERCOMMUNAL POUR LA VALORISATION ET L'ELIMINATION DES DECHETS (SIVED NG)
SYNDICAT INTERCOMMUNAL VAROIS D'AIDE AUX ACHATS DIVERS (SIVAAD)
SYNDICAT MIXTE CHARGE D'ELABORER APPROUVER SUIVRE ET REVISER LE SCOT DE L'OUEST DES ALPES MARITIMES (SCOT OUEST)
SYNDICAT MIXTE DE DEVELOPPEMENT DURABLE DE L'EST VAR (SMIDDEV)
SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE L'AIRE GAPENCAISE (05)
SYNDICAT MIXTE FERME DE LA STATION D'EPURATION DE CAGNES SUR MER (SYMISCA)
SYNDICAT MIXTE INTERCOMMUNAL DE TRANSPORT ET DE TRAITEMENT DES ORDURES MENAGERES DE L'AIRE TOULONNAISE (SITTOMAT)
SYNDICAT MIXTE POUR LA VALORISATION DES DECHETS UNIVALOM
SYNDICAT MIXTE TERRITOIRE D'ENERGIE BOUCHES-DU-RHONE (TE13)
TERRITOIRE D'ENERGIE HAUTES-ALPES SYME 05
TERRITOIRE D'ENERGIE VAR (TE83)
UNIVERSITE COTE D'AZUR (UNICA)

CDT/DCJ/
MC

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G9

OBJET : FETE DU LIVRE DU VAR - MODIFICATION DU REGLEMENT INTERIEUR POUR L'EDITION 2026 ET LES EDITIONS SUIVANTES - ABROGATION DE LA DELIBERATION G88 DE LA COMMISSION PERMANENTE DU 22 MAI 2023

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO.

Déports :

Absents/Excusés : M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, Mme Véronique LENOIR, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération de la Commission permanente n°G8 du 22 mai 2023 adoptant un règlement intérieur pour l'édition 2023 de la Fête du livre et les éditions suivantes,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission culture du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- abroge la délibération n°G88 de la Commission permanente du 22 mai 2023 adoptant un règlement intérieur pour l'édition 2023 de la Fête du livre du Var et de ses éditions suivantes,

- d'approuver la modification du règlement intérieur de la Fête du livre du Var, tel que joint en annexe, qui a pour objectif de fixer les règles encadrant la tenue de cette manifestation culturelle se déroulant désormais au sein du palais des congrès Neptune, place Besagne à Toulon,

- d'autoriser le Président du Conseil départemental à approuver ledit règlement intérieur.

Adopté à l'unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130582-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

Fête du livre du Var

Règlement intérieur

PREAMBULE

Le Conseil départemental du Var, représenté par Monsieur Jean-Louis MASSON, en qualité de Président, habilité par la délibération XXX en date du XXX a décidé d'appliquer le présent règlement intérieur lors de la Fête du livre du Var.

I - DISPOSITIONS GENERALES

Le présent règlement a pour objet de déterminer les règles que les visiteurs doivent respecter pour leur confort, leur sécurité ainsi que le bon déroulement de la manifestation.

II - CONDITIONS D'ACCÈS

CONTRÔLE DE SÉCURITÉ

L'accès à la manifestation se fait obligatoirement via un contrôle de sécurité.
Toute personne doit se conformer strictement aux instructions du personnel de sécurité.
Celui-ci a pour mission d'assurer les interventions nécessaires en cas d'incident, d'accident, de violences, d'évacuation ainsi que l'application du présent règlement.
Le visiteur s'engage à se soumettre à toutes mesures de contrôle ou de vérification destinées à assurer la sécurité des personnes et des biens.
Une visualisation du contenu des sacs sera effectuée.
Le visiteur peut être amené à subir une palpation de sécurité.
L'accès sera refusé d'office à toute personne ne se soumettant pas à ces mesures.
Enfin en cas de comportement inadapté ou de contestation pour quelque motif que ce soit, les agents de contrôle de sécurité feront appel à la Police municipale ou à la Police nationale, pour les suites à donner.

GRATUITÉ

L'entrée à la Fête du livre du Var est gratuite.

ACCESSIBILITÉ

Cette manifestation est ouverte à tout public, aux mineurs accompagnés d'une personne majeure et aux personnes à mobilité réduite.

Les animaux sont interdits à l'exception des chiens accompagnant les déficients visuels.
Cette autorisation d'accès s'étend également aux chiens guide en formation, ces derniers étant dotés d'un certificat leur donnant les mêmes droits et leur permettant d'accéder à tous les lieux publics au même titre que leurs aînés (Décret n° 2014-362 du 20 mars 2014 article 1er).

ANIMATIONS

Le public est convié à assister à l'ensemble des animations proposées (rencontres auteurs, grands entretiens, ateliers) en l'absence de toute réservation, dans la limite des places assises disponibles.

DROIT À L'IMAGE

Le public est informé que durant la manifestation il est susceptible d'être photographié et filmé.
Chaque visiteur reconnaît expressément que son image pourra être exploitée dans le cadre de la production de programmes audiovisuels, reportages réalisés aux fins de promotion de l'événement, par tous moyens et sous tous formats et ce sans restriction de temps ni de lieu.
Le droit à l'image est limité par le droit à l'information, le droit à la liberté d'expression et la liberté artistique et culturelle.
Ainsi, l'accord de la personne n'est pas nécessaire pour diffuser certaines images à condition que la dignité soit respectée et que l'image ne soit pas utilisée dans un but commercial.
Pour rappel aucun accord n'est nécessaire pour :
- l'image d'un groupe ou d'une scène dans un lieu public, lorsqu'aucune personne n'est individualisée.
- l'image d'un événement ou d'une manifestation publique dans la limite du droit à l'information et à la création artistique.
Pour rappel s'agissant de l'image des enfants de moins de 16 ans :
- les dispositions particulières de la Loi n° 2020-1266 du 19 octobre 2020 visant à encadrer l'exploitation commerciale de l'image d'enfants de moins de seize ans sur les plateformes en ligne, sont applicables.

III - INTERDICTIONS GÉNÉRALES

TABAGISME

Conformément à la loi Evin du 10 janvier 1991, il est interdit de fumer dans les lieux affectés à un usage collectif.

STUPÉFIANTS

Il est formellement interdit de faire usage de stupéfiants à l'intérieur ou aux abords du lieu de l'événement, sous peine d'exclusion définitive.

ALIMENTS ET BOISSONS

Il est interdit d'entrer avec de l'alcool dans l'enceinte du chapiteau

Il est interdit d'introduire des aliments.

OBJETS INTERDITS - CONSIGNE - VOLS D'OBJET - OBJETS TROUVÉS

Pour des raisons de sécurité, il est formellement interdit d'introduire des animaux, des bouteilles en verre, des boîtes métalliques et objets tranchants et/ou contondants et d'une manière générale tout autre objet pouvant servir de projectile, tout objet dangereux et tout article pyrotechnique, substances explosives, inflammables ou volatiles, des signes et banderoles de toutes tailles de nature politique, idéologique, religieuse ou publicitaire.
Tout contrevenant engage sa responsabilité et s'expose à des poursuites. Le service de sécurité est susceptible de les confisquer à l'entrée**.**
Sont également interdits les objets volumineux , sacs de plus de 20 litres, parapluies, casques de motocyclistes.
Ces objets seront automatiquement consignés par le personnel de sécurité puis mis en consigne en échange d'une contremarque.
Le visiteur devra récupérer ses objets à sa sortie.

Le Département décline toute responsabilité pour les vols d'objets dans l'enceinte de l'établissement, y compris de ceux déposés à la consigne.
Néanmoins toute réclamation devra être adressée par écrit au Département, dans le délai de 1 mois, cette réclamation devra être accompagnée de la facture de l'objet perdu ou volé dans la consigne.
Une indemnité sera alors envisagée, laquelle sera calculée en application d'un coefficient de vétusté annuelle compris entre 10 et 50% et appréciée selon le type d'objet par l'assureur du Département.
Il sera considéré que les objets déposés ne pourront dépasser une valeur plafond fixée à 225 €.

IV - RESPECT DES LIEUX ET DE L'ENVIRONNEMENT

Les lieux et espaces de la manifestation doivent être utilisés conformément à leur destination. Tous vols et dégradations feront l'objet de poursuites.

Toute utilisation du réseau électrique installé pour l'occasion est prohibée pour toute autre personne que le personnel dûment habilité.

Le système d'éco-responsabilité et de gestion des déchets mis en place devra être respecté.

V - NEUTRALITÉ

Il est interdit de se livrer à des actes prosélytes, religieux ou politiques, de procéder à des quêtes, souscription, collecte de signatures.

- ***règlement intérieur non exhaustif et sous réserve des normes sanitaires en vigueur au moment de la manifestation***

SST/DBEP/
YP

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G13

OBJET : MARCHE RELATIF AU REMPLACEMENT DES RAYONNAGES DES MAGASINS D'ARCHIVAGE DES ARCHIVES DEPARTEMENTALES DU VAR A DRAGUIGNAN - DELIBERATION AUTORISANT LE PRESIDENT A PASSER, EXECUTER, REGLER ET RESILIER LE CAS ECHEANT

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS.

Déports :

Absents/Excusés : M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L3221-11,
Vu le code de la commande publique,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A4 du 26 octobre 2022 donnant délégation de certaines attributions au Président du Conseil départemental complétée par la délibération A7 du 07 février 2023 et modifiée par la délibération A10 du 06 novembre 2023, notamment au titre de la commande publique,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation d'une partie des attributions du Conseil départemental à la Commission permanente,
Vu le procès-verbal de la commission d'appel d'offre du 16 septembre 2026,
Vu le rapport du Président,

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'autoriser le Président du Conseil départemental du Var à passer, exécuter, régler et résilier le cas échéant le marché de remplacement des rayonnages des magasins d'archivage des archives départementales du var à draguignan, composé de l'acte d'engagement ci joint, avec l'entreprise Bruynzeel rangements sas, sise 13 rue Jacobi Netter, Parc des Forges, 67200 Strasbourg, pour un montant de 599 990 € HT soit 719 988 € TTC.

Le délai d'exécution des prestations objets du marché est de 12 mois, décomposé comme suit :

- le marché comporte une période de préparation au sens de l'article 7.1.1 du CCAP, d'une durée d'un mois à compter de la date de notification du marché.

- le délai d'exécution des prestations hors période de préparation est de 11 mois à compter de la date mentionnée sur un Ordre de Service prescrivant leur commencement.

Les crédits nécessaires au financement de ces marchés sont inscrits au budget départemental 2026 et suivants.

La dépense sera imputée au Association : 23 - 231 - 2313 - opération budgétaire : 21100192 - opération d'exécution : 20211000080.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1131076A-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

MPA/DF/
SV

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G20

OBJET : ASSOCIATION UMANE - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "MAISON D'ENFANTS A CARACTERE SOCIAL (MECS) SAINT-EXUPERY" DE CONSTRUCTION, BOULEVARD DE LA LIBERTE AUX ARCS-SUR-ARGENS

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET.

Déports :

Absents/Excusés : M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales notamment les articles L.3231-4, L.3231-4-1 et L.3231-5 portant sur les modalités du cautionnement du Département,
Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles L.441-1 et R.441-5,
Vu le code civil et notamment les articles 2288 à 2316 relatifs à l'étendue, aux effets et à l'extinction du cautionnement entre les parties et les articles 2323 et suivants relatifs aux sûretés réelles,
Vu l'article L.313-22 du code monétaire et financier portant sur l'information des cautions, déplacé à l'article 2302 du code civil,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 précisant les conditions d'attributions des garanties et des cautions départementales, modifiée par la délibération de la Commission permanente n°G83 du 20 septembre 2021,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la demande de l'association UMANE en date du 22 janvier 2025 sollicitant la garantie du Département du Var à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 1 661 731 € souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 183253, pour financer l'opération « Maison d'Enfants à Caractère Social (MECS) Saint Exupéry », sur la commune des Arcs-sur-Argens,
Vu le cautionnement à hauteur de 50% apporté par la Caisse d'Epargne et de Prévoyance Côte d'Azur pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 1 661 731 € souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 183253, pour financer l'opération « Maison d'Enfants à Caractère Social (MECS) Saint Exupéry » sur la commune des Arcs-sur-Argens,
Vu les dispositions et caractéristiques du contrat de prêt précité, et notamment sa date limite de mobilisation des fonds (31 janvier 2028), tel que joint en annexe et faisant partie intégrante à la présente convention,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission enfance et centre départemental de l'enfance du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'accorder la garantie du Département à hauteur de 50% pour le remboursement d'un emprunt d'un montant total de 1 661 731 € souscrit par l'association UMANE auprès de la Caisse des dépôts et consignations pour financer l'opération « Maison d'Enfants à Caractère Social (MECS) Saint Exupéry, institutions mineurs en difficulté, de construction située boulevard de la Liberté, 83460 Les Arcs-sur-Argens », selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n°183253, constitué d'une ligne de prêt.
La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 830 865,50 € (huit cent trente mille huit cent soixante-cinq euros et cinquante centimes) augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt.
Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

- d'accorder cette garantie pour la durée totale du prêt et jusqu'au complet remboursement de celui-ci et pour l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

- de se substituer à l'emprunteur sur notification de l’impayé par lettre recommandée avec accusé de réception de la Caisse des dépôts et consignations, dans les meilleurs délais, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

- de s'engager, pendant toute la durée du contrat de prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de celui-ci.

- d’approuver le projet de convention de garantie d’emprunt à conclure entre le Département du Var et l’association UMANE, tel que joint en annexe en vue de définir les modalités de mise en œuvre de la garantie.

- d’autoriser le Président du Conseil départemental du Var à signer la convention à intervenir entre le Département du Var et l’association UMANE.

- d'autoriser le Président du Conseil départemental du Var, en cas de risque avéré, à signer l'acte constituant hypothèque au profit du Département du Var de la garantie des prêts accordés.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130573-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

DF/
SV

Acte n° : CO 2026-1480

PROJET DE CONVENTION ENTRE LE DEPARTEMENT DU VAR ET L'ASSOCIATION UMANE (EX-ADAPEI) APPORTANT LA GARANTIE DEPARTEMENTALE A HAUTEUR DE 50% D'UN EMPRUNT GLOBAL DE 1 661 731 EUROS SOUSCRIT AUPRES DE LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS POUR FINANCER L'OPERATION "MAISON D'ENFANT A CARACTERE SOCIAL (MECS) SAINT EXUPERY", INSTITUTION MINEURS EN DIFFICULTE, CONSTRUCTION SITUEE BOULEVARD DE LA LIBERTE, 83460 LES ARCS

ENTRE

Le Département du Var, représenté par le Président du Conseil départemental du Var ou son représentant, agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du Var n° du 19 octobre 2026,
Le Président du Conseil départemental est représenté par *Madame/Monsieur, Xème vice-président(e)/ conseiller(e) départemental(e) et président(e) de la commission "XXX"* agissant en vertu de l'arrêté de délégation de fonction et de signature n° AR 2022-1813 du 18 novembre 2022,

d'une part,

ET

L'association UMANE, dont le siège social est situé ZAC VALGORA, Entrée B Immeuble l'Impérial, 199 rue Ambroise Pare, 83160 La Valette-du-Var, représentée par Madame Thérèse FORLI, Présidente,

d'autre part,

LES PARTIES CONVIENNENT ET ARRÊTENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1er :

En vertu de la délibération n° du 19 octobre 2026 de la Commission permanente du Conseil

départemental du Var, celui-ci accorde à l'association UMANE sa garantie, à hauteur de 50% d'un emprunt global de 1 661 731 €, souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations destiné au financement de l'opération « Maison d'Enfants à Caractère Social (MECS) Saint Exupéry, institutions mineurs en difficulté, construction située boulevard de la Liberté, 83460 Les Arcs ».

Les caractéristiques financières du contrat de prêt n° 183253, signé le 07 janvier 2026 entre l'association UMANE et la Caisse des dépôts et consignations, font partie intégrante de ladite délibération.

ARTICLE 1 bis :

Les conditions mises à l'octroi de sa garantie par le Département, à peine de caducité, sont les suivantes:

conformément aux termes de la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 modifiée, présence d'un co-garant à hauteur de 50% pour le remboursement du prêt précité,
respect de la date limite de mobilisation des fonds issus du prêt précité,
validité du contrat du prêt précité: non caduque ou non disparu.

Dans le cas où l'une ou l'autre de ces conditions ne serait pas levée, la délibération n° du 19 octobre 2026 de la commission permanente du Conseil départemental du Var serait abrogée ou retirée suivant les dispositions du code des relations entre le public et l'administration et la présente convention se trouverait résiliée de plein droit.

ARTICLE 2 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à l'autorisation donnée par l'association UMANE au Département du Var de prendre, à la charge de l'association UMANE, une hypothèque conventionnelle de premier rang ou toute autre sûreté nécessaire dès lors que le risque de mise en jeu de la garantie est avéré.

ARTICLE 3 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à la durée du prêt garanti par le Département qui ne doit pas excéder la durée pendant laquelle l'organisme dispose de droits réels sur le bien immobilier, objet de la garantie départementale. En cas de cession de l'immeuble par l'organisme, la garantie accordée par le Département cesse de plein droit, après vérification préalable des clauses du contrat de prêt concernant le mode opératoire en cas de cession de l'immeuble objet du prêt, afin d'éviter toute contradiction.

ARTICLE 4 :

L'association UMANE s'engage à informer par courrier recommandé avec accusé de réception le Département du Var de l'impossibilité où elle se trouve de faire face à tout ou partie de l'une de ses échéances, au moins 15 jours ouvrés avant la date d'échéance, avec à l'appui tous les éléments justificatifs relatifs à cette impossibilité.

Si l'association UMANE ne se trouve pas en mesure de tenir ses engagements vis-à-vis de la Caisse des dépôts et consignations, le Département du Var prend ses lieu et place et règle, dans la limite de sa quotité garantie ci-dessus et à concurrence de la défaillance de l'organisme emprunteur, le montant des annuités à leurs échéances ou du capital restant dû selon la réglementation en vigueur.

Les règlements ainsi réalisés ont le caractère d'avances recouvrables qui ne portent pas intérêts. Elles constituent le Département du Var créancier de l'association UMANE.

A cet effet, le Département du Var émet un titre de recette à hauteur des sommes engagées. Afin de rembourser dans les meilleurs délais, l'association UMANE s'engage à affecter prioritairement les recettes issues des loyers des logements financés grâce à ces prêts jusqu'à concurrence des sommes dues.

ARTICLE 5 :

Dans le cas où, par effet de la garantie susvisée, le Département du Var est amené à se substituer à l'association UMANE pour honorer tout ou partie des sommes dues au titre du prêt consenti par la Caisse des dépôts et consignations, dans la limite de sa garantie, le Département demande à l'association UMANE de lui reverser la totalité des sommes déboursées.

ARTICLE 6 :

Le Département du Var procède nécessairement et annuellement à la vérification des opérations et écritures de l'association UMANE.

L'association UMANE s'engage à mettre à la disposition des agents qui sont chargés de cette vérification tous les documents notamment comptables, qui sont nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Chaque année, l'association UMANE adresse au Département du Var, les bilans et comptes de résultats afin de satisfaire aux dispositions du code général des collectivités territoriales - article L.3313-1.

L'association UMANE s'engage à communiquer en temps réel au Département du Var tout élément relatif aux caractéristiques du prêt garanti ayant fait l'objet d'une modification durant la période d'amortissement, tel qu'un remboursement anticipé, une renégociation ou un changement de type de taux, ainsi que les tableaux d'amortissement afférents.

ARTICLE 7 :

L'association UMANE s'engage à faire apparaître sur tous ses documents de communication informatifs ou promotionnels, le soutien apporté par le Département du Var par sa garantie, en prenant contact avec la direction de la communication (dme-direction@var.fr) afin de se procurer le logotype du Département du Var.
Le respect de cet engagement conditionne l'obtention des futures demandes de garantie.

ARTICLE 8 :

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application «Télérecours citoyens» accessible par le site internet www.telerecours.fr .

ARTICLE 9 :

Les parties font élection de domicile en l'hôtel du Département.

La présente convention n'est exécutoire qu'après avoir reçu le visa de légalité de la préfecture du Var.

Fait en 2 exemplaires,

La Présidente de l'association UMANE,

Madame Thérèse FORLI,

Fait à Toulon, le

MPA/DF/
SV

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G21

OBJET : ASSOCIATION UMANE - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "MAISON D'ENFANTS A CARACTERE SOCIAL (MECS) LE PATIO" DE CONSTRUCTION DE 19 LOGEMENTS ET 22 PLACES/LITS AU PRADET

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET.

Déports :

Absents/Excusés : M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales notamment les articles L.3231-4, L.3231-4-1 et L.3231-5 portant sur les modalités du cautionnement du Département,
Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles L.441-1 et R.441-5,
Vu le code civil et notamment les articles 2288 à 2316 relatifs à l'étendue, aux effets et à l'extinction du cautionnement entre les parties et les articles 2323 et suivants relatifs aux sûretés réelles,
Vu l'article L.313-22 du code monétaire et financier portant sur l'information des cautions, déplacé à l'article 2302 du code civil,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 précisant les conditions d'attributions des garanties et des cautions départementales, modifiée par la délibération de la Commission permanente n°G83 du 20 septembre 2021,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la demande de l'association UMANE en date du 22 janvier 2025 sollicitant la garantie du Département du Var à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 2 825 152 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 187327, pour financer l'opération « Maison d'enfants à caractère social (MECS) Le Patio », sise commune du Pradet,
Vu la décision de la Métropole Toulon Provence Méditerranée en date du 20 juillet 2026 accordant sa garantie d'emprunt à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 2 825 152 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 187327, pour financer l'opération « Maison d'enfants à caractère social (MECS) Le Patio » sise commune du Pradet,
Vu les dispositions et caractéristiques du contrat de prêt précité, et notamment sa date limite de mobilisation des fonds (28 avril 2028), tel que joint en annexe et faisant partie intégrante à la présente convention,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission enfance et centre départemental de l'enfance du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'accorder la garantie du Département à hauteur de 50% pour le remboursement d'un emprunt d'un montant total de 2 825 152 € souscrit par l'association UMANE auprès de la caisse des dépôts et consignations pour financer l'opération « Maison d'enfants à caractère social (MECS) Le Patio, institutions mineurs en difficultés, construction de 19 logements et 22 places/lits situés 161 avenue Raimu, 83220 Le Pradet », selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n° 187327, constitué d'une ligne de prêt.
La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 1 412 576 € (un million quatre cent douze mille cinq cent soixante-seize euros) augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt.
Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

- d'accorder cette garantie pour la durée totale du prêt et jusqu'au complet remboursement de celui-ci et pour l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

- de se substituer à l'emprunteur sur notification de l'impayé par lettre recommandée avec accusé de réception de la caisse des dépôts et consignations, dans les meilleurs délais, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

- de s'engager, pendant toute la durée du contrat de prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes

pour couvrir les charges de celui-ci.

- d’approuver le projet de convention de garantie d’emprunt à conclure entre le Département du Var et l’association UMANE, tel que joint en annexe en vue de définir les modalités de mise en œuvre de la garantie.

- d’autoriser le Président du Conseil départemental du Var à signer la convention à intervenir entre le Département du Var et l’association UMANE.

- d'autoriser le Président du Conseil départemental du Var, en cas de risque avéré, à signer l'acte constituant hypothèque au profit du Département du Var de la garantie des prêts accordés.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130565-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

DF/
SV

Acte n° : CO 2026-1479

PROJET DE CONVENTION ENTRE LE DEPARTEMENT DU VAR ET L'ASSOCIATION UMANE (EX-ADAPEI) APPORTANT LA GARANTIE DEPARTEMENTALE A HAUTEUR DE 50% D'UN EMPRUNT GLOBAL DE 2 825 152 EUROS SOUSCRIT AUPRES DE LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS POUR FINANCER L'OPERATION "MAISON D'ENFANT A CARACTERE SOCIAL (MECS) LE PATIO", INSTITUTION MINEURS EN DIFFICULTE, CONSTRUCTION DE 19 LOGEMENTS ET 22 PLACES/LITS SITUEE 161 AVENUE RAIMU, 83220 LE PRADET

ENTRE

Le Département du Var, représenté par le Président du Conseil départemental du Var ou son représentant, agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du Var n° du 19 octobre 2026,
Le Président du Conseil départemental est représenté par *Madame/Monsieur, Xème vice-président(e)/ conseiller(e) départemental(e) et président(e) de la commission "XXX"* agissant en vertu de l'arrêté de délégation de fonction et de signature n° AR 2022-1813 du 18 novembre 2022,

d'une part,

ET

L'association UMANE, dont le siège social est situé ZAC VALGORA, Entrée B Immeuble l'Impérial, 199 rue Ambroise Pare, 83160 La Valette-du-Var, représentée par Madame Thérèse FORLI, Présidente,

d'autre part,

LES PARTIES CONVIENNENT ET ARRÊTENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1er :

En vertu de la délibération n° du 19 octobre 2026 de la Commission permanente du Conseil

départemental du Var, celui-ci accorde à l'association UMANE sa garantie, à hauteur de 50% d'un emprunt global de 2 825 152 €, souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations destiné au financement de l'opération « Maison d'Enfants À Caractère Social (MECS) Le Patio, institutions mineurs en difficultés, construction de 19 logements et 22 places/lits situés 161 avenue Raimu, 83220 Le Pradet ».

Les caractéristiques financières du contrat de prêt n° 187327, signé le 28 avril 2026 entre l'association UMANE et la Caisse des dépôts et consignations, font partie intégrante de ladite délibération.

ARTICLE 1 bis :

Les conditions mises à l'octroi de sa garantie par le Département, à peine de caducité, sont les suivantes:

conformément aux termes de la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 modifiée, présence d'un co-garant à hauteur de 50% pour le remboursement du prêt précité,
respect de la date limite de mobilisation des fonds issus du prêt précité,
validité du contrat du prêt précité: non caduque ou non disparu.

Dans le cas où l'une ou l'autre de ces conditions ne serait pas levée, la délibération n° du 19 octobre 2026 de la commission permanente du Conseil départemental du Var serait abrogée ou retirée suivant les dispositions du code des relations entre le public et l'administration et la présente convention se trouverait résiliée de plein droit.

ARTICLE 2 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à l'autorisation donnée par l'association UMANE au Département du Var de prendre, à la charge de l'association UMANE, une hypothèque conventionnelle de premier rang ou toute autre sûreté nécessaire dès lors que le risque de mise en jeu de la garantie est avéré.

ARTICLE 3 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à la durée du prêt garanti par le Département qui ne doit pas excéder la durée pendant laquelle l'organisme dispose de droits réels sur le bien immobilier, objet de la garantie départementale. En cas de cession de l'immeuble par l'organisme, la garantie accordée par le Département cesse de plein droit, après vérification préalable des clauses du contrat de prêt concernant le mode opératoire en cas de cession de l'immeuble objet du prêt, afin d'éviter toute contradiction.

ARTICLE 4 :

L'association UMANE s'engage à informer par courrier recommandé avec accusé de réception le Département du Var de l'impossibilité où elle se trouve de faire face à tout ou partie de l'une de ses échéances, au moins 15 jours ouvrés avant la date d'échéance, avec à l'appui tous les éléments justificatifs relatifs à cette impossibilité.

Si l'association UMANE ne se trouve pas en mesure de tenir ses engagements vis-à-vis de la Caisse des dépôts et consignations, le Département du Var prend ses lieu et place et règle, dans la limite de sa quotité garantie ci-dessus et à concurrence de la défaillance de l'organisme emprunteur, le montant des annuités à leurs échéances ou du capital restant dû selon la réglementation en vigueur.

Les règlements ainsi réalisés ont le caractère d'avances recouvrables qui ne portent pas intérêts.

Elles constituent le Département du Var créancier de l'association UMANE.

A cet effet, le Département du Var émet un titre de recette à hauteur des sommes engagées. Afin de rembourser dans les meilleurs délais, l'association UMANE s'engage à affecter prioritairement les recettes issues des loyers des logements financés grâce à ces prêts jusqu'à concurrence des sommes dues.

ARTICLE 5 :

Dans le cas où, par effet de la garantie susvisée, le Département du Var est amené à se substituer à l'association UMANE pour honorer tout ou partie des sommes dues au titre du prêt consenti par la Caisse des dépôts et consignations, dans la limite de sa garantie, le Département demande à l'association UMANE de lui reverser la totalité des sommes déboursées.

ARTICLE 6 :

Le Département du Var procède nécessairement et annuellement à la vérification des opérations et écritures de l'association UMANE.

L'association UMANE s'engage à mettre à la disposition des agents qui sont chargés de cette vérification tous les documents notamment comptables, qui sont nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Chaque année, l'association UMANE adresse au Département du Var, les bilans et comptes de résultats afin de satisfaire aux dispositions du code général des collectivités territoriales - article L.3313-1.

L'association UMANE s'engage à communiquer en temps réel au Département du Var tout élément relatif aux caractéristiques du prêt garanti ayant fait l'objet d'une modification durant la période d'amortissement, tel qu'un remboursement anticipé, une renégociation ou un changement de type de taux, ainsi que les tableaux d'amortissement afférents.

ARTICLE 7 :

L'association UMANE s'engage à faire apparaître sur tous ses documents de communication informatifs ou promotionnels, le soutien apporté par le Département du Var par sa garantie, en prenant contact avec la direction de la communication (dme-direction@var.fr) afin de se procurer le logotype du Département du Var.
Le respect de cet engagement conditionne l'obtention des futures demandes de garantie.

ARTICLE 8 :

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application «Télérecours citoyens» accessible par le site internet www.telerecours.fr .

ARTICLE 9 :

Les parties font élection de domicile en l'hôtel du Département.

La présente convention n'est exécutoire qu'après avoir reçu le visa de légalité de la préfecture du Var.

Fait en 2 exemplaires,

La Présidente de l'association UMANE,

Madame Thérèse FORLI,

Fait à Toulon, le

MPA/DF/
SV

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G22

OBJET : ASSOCIATION UMANE - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "MAISON D'ENFANTS A CARACTERE SOCIAL (MECS) JACARANDA (EX-LA DRAILLE)" DE CONSTRUCTION AU VAL

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET.

Déports :

Absents/Excusés : M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales notamment les articles L.3231-4, L.3231-4-1 et L.3231-5 portant sur les modalités du cautionnement du Département,
Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles L.441-1 et R.441-5,
Vu le code civil et notamment les articles 2288 à 2316 relatifs à l'étendue, aux effets et à l'extinction du cautionnement entre les parties et les articles 2323 et suivants relatifs aux sûretés réelles,
Vu l'article L.313-22 du code monétaire et financier portant sur l'information des cautions, déplacé à l'article 2302 du code civil,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 précisant les conditions d'attributions des garanties et des cautions départementales, modifiée par la délibération de la Commission permanente n°G83 du 20 septembre 2021,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la demande de l'association UMANE en date du 22 janvier 2025 sollicitant la garantie du Département du Var à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 1 103 281 € souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 179898, pour financer l'opération « MECS Jacaranda (ex-La Draille) » sur la commune du Val,
Vu la délibération de la commune du Val en date du 19 septembre 2025 accordant sa garantie d'emprunt à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 1 103 281 € souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 179898, pour financer l'opération « MECS Jacaranda (ex-La Draille) » sur la commune du Val,
Vu les dispositions et caractéristiques du contrat de prêt précité, et notamment sa date limite de mobilisation des fonds (30 novembre 2026), tel que joint en annexe et faisant partie intégrante à la présente convention,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission enfance et centre départemental de l'enfance du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'accorder la garantie du Département à hauteur de 50% pour le remboursement d'un emprunt d'un montant total de 1 103 281 € souscrit par l'association UMANE auprès de la Caisse des dépôts et consignations pour financer l'opération « MECS Jacaranda (ex-La Draille), institutions mineurs en difficulté, construction située 870 route de Bras, 83143 Le Val », selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n° 179898, constitué d'une ligne de prêt.
La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 551 640,50 € (cinq cent cinquante-et-un mille six cent quarante euros et cinquante centimes) augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt.
Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

- d'accorder cette garantie pour la durée totale du prêt et jusqu'au complet remboursement de celui-ci et pour l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

- de se substituer à l'emprunteur sur notification de l’impayé par lettre recommandée avec accusé de réception de la Caisse des dépôts et consignations, dans les meilleurs délais, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

- de s'engager, pendant toute la durée du contrat de prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de celui-ci.

- d’approuver le projet de convention de garantie d’emprunt à conclure entre le Département du Var et l’association UMANE, tel que joint en annexe en vue de définir les modalités de mise en œuvre de la garantie.

- d’autoriser le Président du Conseil départemental du Var à signer la convention à intervenir entre le Département du Var et l’association UMANE.

- d'autoriser le Président du Conseil départemental du Var, en cas de risque avéré, à signer l'acte constituant hypothèque au profit du Département du Var de la garantie des prêts accordés.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130211-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

DF/
SV

Acte n° : CO 2026-1450

PROJET DE CONVENTION ENTRE LE DEPARTEMENT DU VAR ET L'ASSOCIATION UMANE (EX-ADAPEI) APPORTANT LA GARANTIE DEPARTEMENTALE A HAUTEUR DE 50% D'UN EMPRUNT GLOBAL DE 1 103 281 EUROS SOUSCRIT AUPRES DE LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS POUR FINANCER L'OPERATION "MAISON D'ENFANT A CARACTERE SOCIAL (MECS) JACARANDA (EX-LA DRAILLE)", INSTITUTION MINEURS EN DIFFICULTE, CONSTRUCTION SITUEE 870 ROUTE DE BRAS, 83143 LE VAL

ENTRE

Le Département du Var, représenté par le Président du Conseil départemental du Var ou son représentant, agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du Var n° du 19 octobre 2026,
Le Président du Conseil départemental est représenté par *Madame/Monsieur, Xème vice-président(e)/ conseiller(e) départemental(e) et président(e) de la commission "XXX"* agissant en vertu de l'arrêté de délégation de fonction et de signature n° AR 2022-1813 du 18 novembre 2022,

d'une part,

ET

L'association UMANE, dont le siège social est situé ZAC VALGORA, Entrée B Immeuble l'Impérial, 199 rue Ambroise Pare, 83160 La Valette-du-Var, représentée par Madame Thérèse FORLI, Présidente,

d'autre part,

LES PARTIES CONVIENNENT ET ARRÊTENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1er :

En vertu de la délibération n° du 19 octobre 2026 de la Commission permanente du Conseil départemental du Var, celui-ci accorde à l'association UMANE sa garantie, à hauteur de 50% d'un emprunt global de 1 103 281 €, souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations destiné au financement de l'opération « MECS Jacaranda (ex-La Draille), institutions mineurs en difficulté, construction située 870 route de Bras, 83143 Le Val ».

Les caractéristiques financières du contrat de prêt n° 179898, signé le 24 novembre 2025 entre l'association UMANE et la Caisse des dépôts et consignations, font partie intégrante de ladite délibération.

ARTICLE 1 bis :

Les conditions mises à l'octroi de sa garantie par le Département, à peine de caducité, sont les suivantes:

conformément aux termes de la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 modifiée, présence d'un co-garant à hauteur de 50% pour le remboursement du prêt précité,
respect de la date limite de mobilisation des fonds issus du prêt précité,
validité du contrat du prêt précité: non caduque ou non disparu.

Dans le cas où l'une ou l'autre de ces conditions ne serait pas levée, la délibération n° du 19 octobre 2026 de la commission permanente du Conseil départemental du Var serait abrogée ou retirée suivant les dispositions du code des relations entre le public et l'administration et la présente convention se trouverait résiliée de plein droit.

ARTICLE 2 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à l'autorisation donnée par l'association UMANE au Département du Var de prendre, à la charge de l'association UMANE, une hypothèque conventionnelle de premier rang ou toute autre sûreté nécessaire dès lors que le risque de mise en jeu de la garantie est avéré.

ARTICLE 3 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à la durée du prêt garanti par le Département qui ne doit pas excéder la durée pendant laquelle l'organisme dispose de droits réels sur le bien immobilier, objet de la garantie départementale. En cas de cession de l'immeuble par l'organisme, la garantie accordée par le Département cesse de plein droit, après vérification préalable des clauses du contrat de prêt concernant le mode opératoire en cas de cession de l'immeuble objet du prêt, afin d'éviter toute contradiction.

ARTICLE 4 :

L'association UMANE s'engage à informer par courrier recommandé avec accusé de réception le Département du Var de l'impossibilité où elle se trouve de faire face à tout ou partie de l'une de ses échéances, au moins 15 jours ouvrés avant la date d'échéance, avec à l'appui tous les éléments justificatifs relatifs à cette impossibilité.

Si l'association UMANE ne se trouve pas en mesure de tenir ses engagements vis-à-vis de la Caisse des dépôts et consignations, le Département du Var prend ses lieu et place et règle, dans la limite de

sa quotité garantie ci-dessus et à concurrence de la défaillance de l'organisme emprunteur, le montant des annuités à leurs échéances ou du capital restant dû selon la réglementation en vigueur.

Les règlements ainsi réalisés ont le caractère d'avances recouvrables qui ne portent pas intérêts. Elles constituent le Département du Var créancier de l'association UMANE.

A cet effet, le Département du Var émet un titre de recette à hauteur des sommes engagées. Afin de rembourser dans les meilleurs délais, l'association UMANE s'engage à affecter prioritairement les recettes issues des loyers des logements financés grâce à ces prêts jusqu'à concurrence des sommes dues.

ARTICLE 5 :

Dans le cas où, par effet de la garantie susvisée, le Département du Var est amené à se substituer à l'association UMANE pour honorer tout ou partie des sommes dues au titre du prêt consenti par la Caisse des dépôts et consignations, dans la limite de sa garantie, le Département demande à l'association UMANE de lui reverser la totalité des sommes déboursées.

ARTICLE 6 :

Le Département du Var procède nécessairement et annuellement à la vérification des opérations et écritures de l'association UMANE.

L'association UMANE s'engage à mettre à la disposition des agents qui sont chargés de cette vérification tous les documents notamment comptables, qui sont nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Chaque année, l'association UMANE adresse au Département du Var, les bilans et comptes de résultats afin de satisfaire aux dispositions du code général des collectivités territoriales - article L.3313-1.

L'association UMANE s'engage à communiquer en temps réel au Département du Var tout élément relatif aux caractéristiques du prêt garanti ayant fait l'objet d'une modification durant la période d'amortissement, tel qu'un remboursement anticipé, une renégociation ou un changement de type de taux, ainsi que les tableaux d'amortissement afférents.

ARTICLE 7 :

L'association UMANE s'engage à faire apparaître sur tous ses documents de communication informatifs ou promotionnels, le soutien apporté par le Département du Var par sa garantie, en prenant contact avec la direction de la communication (dme-direction@var.fr) afin de se procurer le logotype du Département du Var.
Le respect de cet engagement conditionne l'obtention des futures demandes de garantie.

ARTICLE 8 :

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application «Télérecours citoyens» accessible par le site internet www.telerecours.fr .

ARTICLE 9 :

Les parties font élection de domicile en l'hôtel du Département.

La présente convention n'est exécutoire qu'après avoir reçu le visa de légalité de la préfecture du Var.

Fait en 2 exemplaires,

La Présidente de l'association UMANE,

Madame Thérèse FORLI

Fait à Toulon, le

SH/DA/
SB

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G24

OBJET : CANDIDATURE DU DEPARTEMENT DU VAR A L'APPEL A MANIFESTATION D'INTERET “SOUTIEN A L'INVESTISSEMENT - HABITAT INCLUSIF 2026” LANCE PAR LA CAISSE NATIONALE DE SOLIDARITE POUR L'AUTONOMIE (CNSA)

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO.

Déports :

Absents/Excusés : M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu les articles L281-1 à L281-5 du code de l'action sociale et des familles,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A9 du 1er février 2022 adoptant le nouveau règlement budgétaire et financier départemental,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A1 du 26 octobre 2022 relative à l'élection de son Président,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu l'accord-cadre pour l'habitat inclusif signé entre le Département, l'Etat et la CNSA en date du 25 avril 2024,
Vu le rapport du Président,
Considérant l'intérêt départemental de soutenir l'investissement dans les habitats inclusifs pour améliorer l'accessibilité des logements et des espaces partagés et pour améliorer le cadre de vie des bénéficiaires de l'aide à la vie partagée (AVP),

Considérant l'avis de la commission autonomie et handicap du 1 octobre 2026
Considérant l'information à la commission habitat et logement du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'approuver la candidature du Département du Var à l'appel à manifestation d'intérêt "soutien à l'investissement – habitat inclusif 2026" de la CNSA et de solliciter dans ce cadre, une participation financière globale de 715 932 € auprès de la CNSA pour huit projets d'habitat inclusif,

- d'autoriser le Président du Conseil départemental à signer l’annexe 1 du cadre d’adhésion de l’appel à manifestation d’intérêt “soutien à l’investissement - habitat inclusif 2026”.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130599-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

Soutien à l'investissement Habitat inclusif CNSA 2026

Annexe 1.1. Recensement des Habitats inclusifs concernés pour des travaux liés au bâti ou à l'amélioration de la qualité de vie

Département : 83

Date :	

Signature de l'annexe 1 par le Président du Conseil départemental ou personne dûment habilitée :	

Vu le cadre d'adhésion signé par la CNSA le 29/07/2026
Vu la décision du Directeur général de la CNSA suite au dépôt des candidatures pour l'édition 2026.

Habitat concerné (prendre comme référence l'adresse de l'espace commun) Mettre un projet d'HI par ligne (et non une ligne par type de travaux)											**Propriétaire des murs de l'HI**			**Maitre d'ouvrage (s'il est connu au moment du dépôt de candidature et s'il est différent du Porteur 3P)**	**Infos complémentaires**	**Quels types de travaux ?**						**Financement**	
																Travaux du bâti		**Amélioration qualité de vie dans l'Habitat inclusif**					
Priorisation CD : merci de ranger vos projets du plus prioritaire au moins prioritaire 1: mon projet prioritaire : je souhaite qu'il bénéficie en premier de l'aide à investissement 20 : le projet le moins prioritaire	Numéro CD	Code unique projet (tel que référencé dans l'annexe 3 - Programmation AVP de l'accord tripartite : CD_XX_AAAA_N°)	Nom du projet	CP	Ville	Type HI (diffus, regroupé ou colocation)	Porteur de l'Habitat inclusif (nom du porteur à qui est/sera versé l'AVP)	Le projet a-t-il bénéficié d'une subvention Ségur ou du PAI 2025 (AMI invest HI CNSA 2022 à 2025)?	Nb de bénéficiaire avp PA	Nb de bénéficiaire avp PH	Nom	Type de porteur	Si autre, précisez	Nom	La plupart des habitants vivent - ils déjà dans l'HI ?	Construction (neuve , transformation d'un bâtiment existant, …)	Réhabilitation	Accessibilité/adaptabilité (salle de bain, …)	Aménagement extérieur (construction terrasse, ilot de fraicheur, jardin, chemin, …)	Solution technologique solidaire du batî (domotique : chemin lumineux, volet roulant, …	Description synthétique	**Montant total des travaux du projet (€) TTC**	**Montant du soutien CNSA sollicité (€) (dans la limite de 150 000€)**
1	CD83	CD_83_2024_2	La Maison Teranga	83790	PIGNANS	Colocation	LES COLOCS DE LA MAISON TERANGA	non	8	0	SCI Château de ta mère	Entreprise privée lucrative		Les colocs de la Maison Teranga	oui		oui	oui	oui		Accessibilité entrée principale + jardin Aménagement d'un îlot de fraîcheur et cuisine d'été Remplacement des fenêtres et volets	96 703,00 €	69 969,00 €
2	CD83	CD_83_2022_12	Habitat Accompagné Partagé et Inséré « Famille Gouvernante » public en situation de handicap psychique	83000	TOULON	Colocation	UDAF 83	non	0	6	THM	Bailleur		UDAF 83	oui		oui	oui		oui	Adaptation des deux salles de bain + WC PMR Cuisines réhabilitées et adaptées Climatisation réversible dans espaces de vie Remplacement 6 portes-fenêtres + pose volets électriques en gestion domotique + adaptation seuils	77 543,00 €	77 543,00 €
3	CD83	CD_83_2022_2	Villa Sabrina	83420	LA CROIX VALMER	Colocation	LE CLUB DES SIX	non	0	8	CAP SOLIDARITE	Entreprise d'économie sociale et solidaire		CLUB DES SIX	oui		oui	oui	oui		Remise en sécurité et réhabilitation des espaces extérieurs et intérieurs : réfection de la terrasse en bois dégradée (80 m²) + amélioration éclairage et point d'eau Travaux d'embellissement : peintures; réfection/remplacement menuiseries intérieures	47 600,00 €	47 600,00 €
4	CD83	CD_83_2026_8	Habitat inclusif AVATH	83390	CUERS	Regroupé	AVATH	non	0	11	AVATH	Organisme gestionnaire ESMS		AVATH	non	oui	non	oui	oui		Construction de 11 studios individuels, adaptés et accessibles Aménagement d'un jardin partagé	1 276 904,40 €	150 000,00 €
5	CD83	CD_83_2022_4	Villa Kairos	83300	DRAGUIGNAN	Colocation	LE CLUB DES SIX	non	0	8	CAP SOLIDARITE	Entreprise d'économie sociale et solidaire		CLUB DES SIX	oui			oui	oui		Améliorer l'accès/usage/qualité des espaces extérieurs (accessibilité du cheminement extérieur = 145 m²) Aménagement d'un jardin accessible	24 740,00 €	24 740,00 €
6	CD83	CD_83_2024_10	Domaine des violettes DOMANI Hyères	83400	HYERES	Colocation	DOMANI	non	8	0	UNICIL	Bailleur		DOMANI	non	oui		oui		oui	Création d'un cheminement extérieur PMR Balisage lumineux avec détection de présence dans les couloirs Jardin thérapeutique et partagé accessible // jardin arboré Aménagement cuisine aménagée dans la salle d'activité commune	57 600,00 €	46 080,00 €
7	CD83	CD_83_2026_4	Les jours doux	83490	LE MUY	Colocation	SENDRA SAD ASP	non	8	2	SENDRA	Organisme gestionnaire ESMS		SENDRA SAD ASP	non	oui	oui	oui	oui		Extension et transformation du bâtiment existant Remplacement intégral des menuiseries extérieures Reprise de la toiture Ravalement et isolation Rénovation énergétique et climatisation Accessibilité généralisée : rampe d'accès, seuils de menuiseries abaissés circulations dimensionnées pour le passage de fauteuils roulant, salles d'eau et sanitaires adaptés création d'une noue paysagère, plantation de 4 arbres supplémentaires	515 394,31 €	150 000,00 €
8	CD83	CD_83_2026_7	Maison de Blandine Besse-sur-Issole	83890	BESSE SUR ISSOLE	Regroupé	MAISON DE BLANDINE	non	8	0	AXENTIA	Bailleur		MAISON DE BLANDINE	non	oui	non	oui	oui	non	Ascenseur Création d'îlots de fraîcheur Solutions de refroidissement (brasseurs d'air fixes, climatisation, plomberie, chauffage)	493 200,00 €	150 000,00 €
TOTAL		8																				2 589 684,71 €	715 932,00 €

CDT/DDTS/
CP

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G25

OBJET : OBSERVATOIRE DEPARTEMENTAL DE L'HABITAT - AVENANT 2 A LA CONVENTION CADRE DE PARTENARIAT CONCLUE ENTRE LE DEPARTEMENT DU VAR, L'ETAT, LES ETABLISSEMENTS PUBLICS DE COOPERATION INTERCOMMUNALE (EPCI) ET L'AGENCE DEPARTEMENTALE D'INFORMATION SUR LE LOGEMENT (ADIL)

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS.

Déports : Mme Nathalie JANET.

Absents/Excusés : M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, M. Christian SIMON.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales et son article L 302-10 qui prévoit que le Département a la charge de définir les conditions de mise en place d'un dispositif d'observation de l'habitat,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A42 du 22 avril 2011, qui approuve la création et la mise en service d'un observatoire départemental de l'habitat du Var (ODH Var) partenarial et mutualisé, permettant de mieux connaître les territoires et leurs besoins pour adapter les politiques départementales de l'habitat et favoriser leur opérationnalité,
Vu la délibération de la Commission permanente n°G45 du 20 juillet 2020 approuvant la convention cadre n° 2020-552 entre le Département du Var et l'ensemble des EPCI adhérents à l'Observatoire départemental de l'habitat pour la période 2020-2023,
Vu la délibération de la Commission permanente n°G83 du 05 décembre 2022 approuvant l'avenant 1 n° 2022-1449 à la convention cadre n° 2020-552 pour la période 2023-2025,
Vu le rapport du Président,
Considérant qu'il convient de mettre à jour les éléments de cette convention, de proroger le partenariat et de prévoir le budget des acquisitions de données pour les années 2026-2028,

Considérant l'avis de la commission habitat et logement du 30 septembre 2026
Considérant l'information à la commission solidarités et ingénierie pour les territoires du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'approuver les termes de l'avenant n°2 à la convention cadre de partenariat triennale CO 2020-552, pour les années 2026-2028 entre le Département du Var, l'Etat, les établissements publics de coopération intercommunal, et l'agence départementale d'information sur le logement du Var (ADIL du Var), relatif à la mise à jour, la poursuite et le suivi de l'observatoire départemental de l'habitat du Var,

- d’autoriser le Président du Conseil départemental à signer ledit avenant n°2 à la convention CO 2020-552.

Adopté à l’unanimité.

Non participation au vote : Mme Nathalie JANET.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1128243-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

AVENANT N°2 CO 2026-1205 À LA CONVENTION CADRE DE PARTENARIAT DE L'OBSERVATOIRE DÉPARTEMENTAL DE L'HABITAT DU VAR POUR LA PÉRIODE 2026-2028

ENTRE :
Le Département du Var, représenté par Jean Louis MASSON, Président du Conseil départemental du Var en exercice, agissant en vertu de la délibération de la commission permanente n° XX du 19 octobre 2026

D'une part,

ET :

- L'État, représenté par le Préfet du Var,
- L'Agence Départementale d'Information sur le Logement du Var (ADIL83), représentée par son Président en exercice,
- Les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) du Var suivants, représentés par leurs Présidents en exercice:
    - La Métropole Toulon Provence Méditerranée,
    - La Communauté d'agglomération Estérel Côte d'Azur Agglomération,
    - La Communauté d'agglomération Dracénie Provence Verdon Agglomération,
    - La Communauté d'agglomération Provence Verte,
    - La Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume,
    - La Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez,
    - La Communauté de communes Méditerranée Porte des Maures,
    - La Communauté de communes Cœur du Var,
    - La Communauté de communes Vallée du Gapeau,
    - La Communauté de communes du Pays de Fayence,
    - La Communauté de communes Provence Verdon,
    - La Communauté de communes Lacs et Gorges du Verdon,

D'autre part.

PREAMBULE
En 2020, le Département du Var, l'État, les douze EPCI varois et l'ADIL83 ont signé la convention cadre de partenariat triennale n°CO 2020-552 relative à l'Observatoire Départemental de l'Habitat (ODH) du Var. Cette convention a été prorogée et

modifiée une première fois pour la période 2023-2025 par l'Avenant n°1 (n°CO 2022-1449). Arrivant à nouveau à échéance, les parties ont convenu d'un commun accord de poursuivre leur collaboration d'observation mutuelle de l'habitat et d'intégrer de nouveaux axes d'analyses techniques liés aux évolutions réglementaires et aux besoins des territoires.

CECI EXPOSÉ, LES PARTIES CONVIENNENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – Objet du présent avenant :

Le présent avenant n°2 a pour objectifs de :

- **Proroger** le partenariat entre les membres de l'Observatoire Départemental de l'Habitat du Var pour la période allant du 1er janvier 2026 au 31 décembre 2028.
- **Mettre à jour** les informations de la convention afin de tenir compte des mouvements et des représentations liés à la vie des membres.
- **Fixer** le budget prévisionnel de participation à l'acquisition des données mutualisées pour les années 2026, 2027 et 2028, sans modifier la répartition du financement entre les membres.
- **Élargir** le champ d'observation et de production de l'ODH Var par l'intégration d'une thématique sur la précarité énergétique et d'outils de suivi des conventions intercommunales d'attribution (CIA).

ARTICLE 2 – Modifications de l'article 2 de la convention cadre originale N° 2020-552 mis à jour par l'avenant 1 N° 2022-1449 :

- **L'article 2.3 de la convention cadre originale N° 2020-552 mis à jour par l'avenant 1 N° 2022-1449 est modifié comme suit :**

L'ODH Var étudie un certain nombre de thèmes, en lien direct avec la thématique habitat et logement, dont la liste ci-dessous est non exhaustive.

Les données de cadrage :

- Population
- Ménages
- Famille

Population active, emploi, chômage :

- Déplacements domicile-travail
- Revenus des ménages
- Revenus ct plafonds HLM, seuil de pauvreté
- Bénéficiaires d'une aide au logement

Le parc de logements :

- Structure du parc
- Statut d'occupation des résidences principales
- Parc locatif social
- Dispositifs d'hébergement
- Amélioration de L'habitat
- Parc des logements vacants

Les données de marché :

- Mises en chantier
- Marché de L'ancien
- Marché du neuf
- Marché locatif privé

De ces thèmes sont issus des indicateurs que l 'ODH Var suit de façon pérenne. Par la suite, d'autres thèmes ou indicateurs peuvent être ajoutés afin d'élargir les domaines d'observation. Ces ajouts font l'objet de validation dans les instances de pilotage.

Le champ des thématiques étudiées par l'ODH Var est complété par les rubriques suivantes :

- À la demande du Département : Mise en place d'une rubrique dédiée à l'observation du phénomène de la précarité énergétique sur le territoire départemental. Les indicateurs feront l'objet d'un échange avec tous les membres de l'ODH.
- À la demande de chaque EPCI : Mise en place de tableaux de suivi des indicateurs de chaque Convention Intercommunale d'Attribution (CIA) pour les territoires qui souhaiteraient insérer ce suivi dans l'ODH.
  Les indicateurs feront l'objet d'un échange entre chaque EPCI et le Département pour la construction de ces tableaux de suivi.

- **L'article 2.4 de la convention cadre originale N° 2020-552 mis à jour par l'avenant 1 N° 2022-1449 est modifié comme suit :**

Le format des productions de l'ODH Var intègre, au sein de son interface ou de ses publications annuelles, les données relatives à la précarité énergétique ainsi que les restitutions analytiques des indicateurs de suivi des CIA pour chacun des EPCI demandeurs.

ARTICLE 3 – Modification de l'Article 5 de la convention cadre originale N° 2020-552 mis à jour par l'avenant 1 N° 2022-1449 :

- **L’article 5.1 : de la convention n° 2020-552 mis à jour par l’avenant 1 N° 2022-1449 est modifié comme suit :**

Chaque EPCI participe à l'acquisition des données selon le mode de calcul suivant :

- le Département prend en charge 50 % du coût d'acquisition des données,
- les EPCI prennent en charge les 50 % restants au prorata du poids de leur parc de logements total dans le département (dernier Recensement de Population - INSEE connu).

Cet engagement est sous tendu par le vote des crédits budgétaires affectés, par les assemblées délibérantes, à chaque budget primitif des EPCI et du Département.

Le tableau ci-dessous précise les montants prévisionnels estimatifs des contributions des membres pour les années 2026, 2027 et 2028. Il se base sur les montants et augmentations constatés les années précédentes. Ces montants seront mis à jour et présentés chaque année en comité de pilotage.

Membres	**Parc de logements total RP INSEE 2022**	**Part du parc en %**	**Participation prévisionnelle 2026 (TTC)**	**Participation prévisionnelle 2027 (TTC)**	**Participation prévisionnelle 2028 (TTC)**	**Total Prévisionnel Durée Avenant**
Métropole Toulon Provence Méditerranée	267 140	35,81 %	5 306,80 €	5 466,00 €	5 629,98 €	16 402,78 €
Estérel Côte d’Azur Agglomération	103 689	13,90 %	2 059,81 €	2 121,60 €	2 185,25 €	6 366,66 €
Dracénie Provence Verdon Agglomération	66 573	8,92 %	1 322,49 €	1 362,16 €	1 403,03 €	4 087,68 €
CA Provence Verte	54 700	7,33 %	1 086,63 €	1 119,23 €	1 152,80 €	3 358,66 €

CA Sud Sainte Baume	54 655	7,33 %	1 085,73 €	1 118,31 €	1 151,86 €	3 355,90 €
CC Golfe de St Tropez	72 986	9,78 %	1 449,88 €	1 493,38 €	1 538,18 €	4 481,44 €
CC Méditerranée Porte des Maures	45 559	6,11 %	905,04 €	932,19 €	960,16 €	2 797,39 €
CC Cœur du Var	23 741	3,18 %	471,62 €	485,77 €	500,34 €	1 457,73 €
CC Vallée du Gapeau	15 629	2,09 %	310,47 €	319,79 €	329,38 €	959,64 €
CC Pays de Fayence	18 997	2,55 %	377,38 €	388,70 €	400,36 €	1 166,44 €
CC Provence Verdon	14 077	1,89 %	279,64 €	288,03 €	296,67 €	864,34 €
CC Lacs et Gorges du Verdon	8 315	1,11 %	165,18 €	170,13 €	175,24 €	510,55 €
Département du Var	746 061	-	14 820,67 €	15 265,29 €	15 723,25 €	45 809,21 €
TOTAL	**-**	**-**	**29 641,34 €**	**30 530,58 €**	**31 446,50 €**	**91 618,42 €**

ARTICLE 4 – Autres dispositions :

Toutes les autres dispositions de la convention cadre n°2020-552 mis à jour par l'avenant 1 N° 2022-1449 non modifiés par le présent acte restent pleinement en vigueur et inchangées pour la période de validité considérée.

ARTICLE 5 – Entrée en vigueur :

Le présent avenant entre en vigueur à compter du 1er janvier 2026, sous réserve de sa signature par l'ensemble des parties prenantes.

Fait à Toulon, le _____

MPA/DF/
SV

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G26

OBJET : SAIEM CONSTRUCTION DRAGUIGNAN - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "D'ACQUISITION - AMELIORATION DE 5 LOGEMENTS" AUX ARCS-SUR-ARGENS

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET.

Déports :

Absents/Excusés : M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales notamment les articles L.3231-4, L.3231-4-1 et L.3231-5 portant sur les modalités du cautionnement du Département,
Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles L.441-1 et R.441-5,
Vu le code civil et notamment les articles 2288 à 2316 relatifs à l'étendue, aux effets et à l'extinction du cautionnement entre les parties et les articles 2323 et suivants relatifs aux sûretés réelles,
Vu l'article L.313-22 du code monétaire et financier portant sur l'information des cautions, déplacé à l'article 2302 du code civil,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 précisant les conditions d'attributions des garanties et des cautions départementales, modifiée par la délibération de la Commission permanente n°G83 du 20 septembre 2021,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la demande de la SAIEM construction Draguignan en date du 8 juin 2026 sollicitant la garantie du Département du Var à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 521 637 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 181392, pour financer l'opération « acquisition-amélioration de 5 logements », sise aux Arcs-sur-Argens,
Vu la co-garantie, prévue dans le contrat de prêt n°181392, apportée par la Dracénie Provence Verdon Agglomération à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 521 637 € souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations, pour financer l'opération « acquisition-amélioration de 5 logements » sise aux Arcs-sur-Argens.
Vu les dispositions et caractéristiques du contrat de prêt précité, et notamment sa date limite de mobilisation des fonds (30 novembre 2026), tel que joint en annexe et faisant partie intégrante à la présente convention,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission habitat et logement du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'accorder la garantie du Département à hauteur de 50% pour le remboursement d'un emprunt d'un montant total de 521 637 € souscrit par la SAIEM construction Draguignan auprès de la caisse des dépôts et consignations pour financer l'opération « Parc social public, d'acquisition-amélioration de 5 logements situés sur plusieurs adresses aux Arcs-sur-Argens », selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n° 181392, constitué de 5 lignes de prêt.

La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 260 818,50 € (deux cent soixante mille huit cent dix-huit euros et cinquante centimes) augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt.

Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

- d’accorder cette garantie pour la durée totale du prêt et jusqu'au complet remboursement de celui-ci et pour l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

- de se substituer à l'emprunteur sur notification de l’impayé par lettre recommandée avec accusé de réception de la caisse des dépôts et consignations, dans les meilleurs délais, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

- de s'engager, pendant toute la durée du contrat de prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de celui-ci.

- d’approuver le projet de convention de garantie d’emprunt à conclure entre le Département du Var et la SAEM construction Draguignan, tel que joint en annexe en vue de définir les modalités de mise en œuvre de la garantie.

- d’autoriser le Président du Conseil départemental du Var à signer la convention à intervenir entre le Département du Var et la SAIEM construction Draguignan.

- d'autoriser le Président du Conseil départemental du Var, en cas de risque avéré, à signer l'acte constituant hypothèque au profit du Département du Var de la garantie des prêts accordés.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129581-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

DF/
SV

Acte n° : CO 2026-1355

PROJET DE CONVENTION ENTRE LE DEPARTEMENT DU VAR ET LA SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE (SAEM) DE CONSTRUCTION DE DRAGUIGNAN APPORTANT LA GARANTIE DEPARTEMENTALE A HAUTEUR DE 50% D'UN EMPRUNT GLOBAL DE 521 637 EUROS SOUSCRIT AUPRES DE LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS POUR FINANCER L'OPERATION "ACQUISITION - AMELIORATION DE 5 LOGEMENTS", SITUES SUR PLUSIEURS ADRESSES AUX ARCS (83460)

ENTRE
Le Département du Var, représenté par le Président du Conseil départemental du Var ou son représentant, agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du Var n° du 19 octobre 2026,
Le Président du Conseil départemental est représenté par *Madame/Monsieur, Xème vice-président(e)/ conseiller(e) départemental(e) et président(e) de la commission "XXX"* agissant en vertu de l'arrêté de délégation de fonction et de signature n° AR 2022-1813 du 18 novembre 2022,

d'une part,

ET
La Société Anonyme d'Economie Mixte (SAEM) Construction Draguignan dont le siège social est situé 247 rue Jean Aicard à Draguignan, représenté par Monsieur Jean-Michel COHEN, Directeur Général Délégué,

d'autre part,

LES PARTIES CONVIENNENT ET ARRÊTENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1er :
En vertu de la délibération n° du 19 octobre 2026 de la Commission permanente du Conseil départemental du Var, celui-ci accorde à la SAEM Construction Draguignan sa garantie, à hauteur de 50% d'un emprunt global de 521 637 €, souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations

destiné au financement de l'opération « Parc social public, Acquisition-Amélioration de 5 logements situés sur plusieurs adresses aux Arcs (83460) ».

Les caractéristiques financières du contrat de prêt n° 181392, signé le 26 novembre 2025 entre la SAEM Construction Draguignan et la Caisse des dépôts et consignations, font partie intégrante de ladite délibération.

ARTICLE 1 bis :

Les conditions mises à l'octroi de sa garantie par le Département, à peine de caducité, sont les suivantes:

- conformément aux termes de la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 modifiée, présence d'un co-garant à hauteur de 50% pour le remboursement du prêt précité,
- respect de la date limite de mobilisation des fonds issus du prêt précité,
- validité du contrat du prêt précité: non caduque ou non disparu.

Dans le cas où l'une ou l'autre de ces conditions ne serait pas levée, la délibération n° du 19 octobre 2026 de la commission permanente du Conseil départemental du Var serait abrogée ou retirée suivant les dispositions du code des relations entre le public et l'administration et la présente convention se trouverait résiliée de plein droit.

ARTICLE 2 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à l'autorisation donnée par la SAEM Construction Draguignan au Département du Var de prendre, à la charge de la SAEM Construction Draguignan, une hypothèque conventionnelle de premier rang ou toute autre sûreté nécessaire dès lors que le risque de mise en jeu de la garantie est avéré.

ARTICLE 3 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à la durée du prêt garanti par le Département qui ne doit pas excéder la durée pendant laquelle l'organisme dispose de droits réels sur le bien immobilier, objet de la garantie départementale. En cas de cession de l'immeuble par l'organisme, la garantie accordée par le Département cesse de plein droit, après vérification préalable des clauses du contrat de prêt concernant le mode opératoire en cas de cession de l'immeuble objet du prêt, afin d'éviter toute contradiction.

ARTICLE 4 :

La SAEM Construction Draguignan s'engage à informer par courrier recommandé avec accusé de réception le Département du Var de l'impossibilité où elle se trouve de faire face à tout ou partie de l'une de ses échéances, au moins 15 jours ouvrés avant la date d'échéance, avec à l'appui tous les éléments justificatifs relatifs à cette impossibilité.

Si la SAEM Construction Draguignan ne se trouve pas en mesure de tenir ses engagements vis-à-vis de la Caisse des dépôts et consignations, le Département du Var prend ses lieu et place et règle, dans la limite de sa quotité garantie ci-dessus et à concurrence de la défaillance de l'organisme emprunteur, le montant des annuités à leurs échéances ou du capital restant dû selon la réglementation en vigueur.

Les règlements ainsi réalisés ont le caractère d'avances recouvrables qui ne portent pas intérêts. Elles constituent le Département du Var créancier de la SAEM Construction Draguignan.

A cet effet, le Département du Var émet un titre de recette à hauteur des sommes engagées. Afin de rembourser dans les meilleurs délais, la SAEM Construction Draguignan s'engage à affecter

prioritairement les recettes issues des loyers des logements financés grâce à ces prêts jusqu'à concurrence des sommes dues.

ARTICLE 5 :

Dans le cas où, par effet de la garantie susvisée, le Département du Var est amené à se substituer à la SAEM Construction Draguignan pour honorer tout ou partie des sommes dues au titre du prêt consenti par la Caisse des dépôts et consignations, dans la limite de sa garantie, le Département demande à la SAEM Construction Draguignan de lui reverser la totalité des sommes déboursées.

ARTICLE 6 :

En application des articles L.441-1 et R.441-5 du code de la construction et de l'habitation, l'organisme s'engage à mettre à la disposition du Conseil départemental du Var, un quota de logements réservés qui ne pourra dépasser 10% du programme.

En l'espèce, le quota de logements réservés est nul.

ARTICLE 7 :

Le Département du Var procède nécessairement et annuellement à la vérification des opérations et écritures de la SAEM Construction Draguignan.

La SAEM Construction Draguignan s'engage à mettre à la disposition des agents qui sont chargés de cette vérification tous les documents notamment comptables, qui sont nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Chaque année, la SAEM Construction Draguignan adresse au Département du Var, les bilans et comptes de résultats afin de satisfaire aux dispositions du code général des collectivités territoriales - article L.3313-1.

La SAEM Construction Draguignan s'engage à communiquer en temps réel au Département du Var tout élément relatif aux caractéristiques du prêt garanti ayant fait l'objet d'une modification durant la période d'amortissement, tel qu'un remboursement anticipé, une renégociation ou un changement de type de taux, ainsi que les tableaux d'amortissement afférents.

ARTICLE 8 :

La SAEM Construction Draguignan s'engage à faire apparaître sur tous ses documents de communication informatifs ou promotionnels, le soutien apporté par le Département du Var par sa garantie, en prenant contact avec la direction de la communication (dme-direction@var.fr) afin de se procurer le logotype du Département du Var.
Le respect de cet engagement conditionne l'obtention des futures demandes de garantie.

ARTICLE 9 :

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application «Télérecours citoyens» accessible par le site internet www.telerecours.fr .

ARTICLE 10 :
Les parties font élection de domicile en l'hôtel du Département.

La présente convention n'est exécutoire qu'après avoir reçu le visa de légalité de la préfecture du Var.

Fait en 2 exemplaires,

Le Directeur Général Délégué de la SAEM Construction Draguignan

Monsieur Jean-Michel COHEN,

Fait à Toulon, le

MPA/DF/
SV

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G27

OBJET : SOCIETE ANONYME D'ECONOMIE MIXTE (SAIEM) CONSTRUCTION DRAGUIGNAN - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "RELAIS POSTE MONTFERRAT", DE CONSTRUCTION DE 5 LOGEMENTS, AVENUE DU 15EME CORPS D'ARMEE A DRAGUIGNAN

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET.

Déports :

Absents/Excusés : M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales notamment les articles L.3231-4, L.3231-4-1 et L.3231-5 portant sur les modalités du cautionnement du Département,
Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles L.441-1 et R.441-5,
Vu le code civil et notamment les articles 2288 à 2316 relatifs à l'étendue, aux effets et à l'extinction du cautionnement entre les parties et les articles 2323 et suivants relatifs aux sûretés réelles,
Vu l'article L.313-22 du code monétaire et financier portant sur l'information des cautions, déplacé à l'article 2302 du code civil,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 précisant les conditions d'attributions des garanties et des cautions départementales, modifiée par la délibération de la Commission permanente n°G83 du 20 septembre 2021,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la demande de la société anonyme d'économie mixte (SAIEM) construction Draguignan en date du 08 juin 2026 sollicitant la garantie du Département du Var à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 492 310 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 181400, pour financer l'opération « relais poste Montferrat », sise commune de Draguignan,
Vu la co-garantie, prévue dans le contrat de prêt n°181400, apportée par la Dracénie Provence Verdon Agglomération à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 492 310 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignations, pour financer l'opération « relais poste Montferrat » sise commune de Draguignan,
Vu les dispositions et caractéristiques du contrat de prêt précité, et notamment sa date limite de mobilisation des fonds (30 novembre 2026), tel que joint en annexe et faisant partie intégrante à la présente convention,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission habitat et logement du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'accorder la garantie du Département à hauteur de 50% pour le remboursement d'un emprunt d'un montant total de 492 310 € souscrit par la société anonyme d'économie mixte (SAIEM) construction Draguignan auprès de la caisse des dépôts et consignations pour financer l'opération « relais poste Montferrat, parc social public, construction de 5 logements situés avenue du 15ème Corps d'Armée, 83300 Draguignan », selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n° 181400, constitué de 5 lignes de prêt.
La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 246 155 € (deux cent quarante-six mille cent cinquante-cinq euros) augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt.
Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

- d'accorder cette garantie pour la durée totale du prêt et jusqu'au complet remboursement de celui-ci et pour l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

- de se substituer à l'emprunteur sur notification de l'impayé par lettre recommandée avec accusé de réception de la caisse des dépôts et consignations, dans les meilleurs délais, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

- de s'engager, pendant toute la durée du contrat de prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de celui-ci.

- d’approuver le projet de convention de garantie d’emprunt à conclure entre le Département du Var et la SAIEM construction Draguignan, tel que joint en annexe en vue de définir les modalités de mise en œuvre de la garantie.

- d’autoriser le Président du Conseil départemental du Var à signer la convention à intervenir entre le Département du Var et la SAIEM construction Draguignan.

- d'autoriser le Président du Conseil départemental du Var, en cas de risque avéré, à signer l'acte constituant hypothèque au profit du Département du Var de la garantie des prêts accordés.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129575-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

DF/
SV

Acte n° : CO 2026-1353

PROJET DE CONVENTION ENTRE LE DEPARTEMENT DU VAR ET LA SOCIETE D'ECONOMIE MIXTE (SAEM) DE CONSTRUCTION DE DRAGUIGNAN APPORTANT LA GARANTIE DEPARTEMENTALE A HAUTEUR DE 50% D'UN EMPRUNT GLOBAL DE 492 310 EUROS SOUSCRIT AUPRES DE LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS POUR FINANCER L'OPERATION "RELAIS POSTE MONTFERRAT", DE CONSTRUCTION DE 5 LOGEMENTS SITUES AVENUE DU 15EME CORPS D'ARMEE, 83300 DRAGUIGNAN

ENTRE
Le Département du Var, représenté par le Président du Conseil départemental du Var ou son représentant, agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du Var n° du 19 octobre 2026,
Le Président du Conseil départemental est représenté par *Madame/Monsieur, Xème vice-président(e)/ conseiller(e) départemental(e) et président(e) de la commission "XXX"* agissant en vertu de l'arrêté de délégation de fonction et de signature n° AR 2026-1224 du 31 juillet 2026,

d'une part,

ET
La société anonyme d'économie mixte (SAIEM) construction Draguignan dont le siège social est situé 247 rue Jean Aicard à Draguignan, représenté par Monsieur Jean-Michel COHEN, Directeur général délégué,

d'autre part,

LES PARTIES CONVIENNENT ET ARRÊTENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1er :
En vertu de la délibération n° du 19 octobre 2026 de la Commission permanente du Conseil départemental du Var, celui-ci accorde à la SAIEM construction Draguignan sa garantie, à hauteur de 50% d'un emprunt global de 492 310 €, souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignations

destiné au financement de l'opération « relais poste Montferrat, parc social public, construction de 5 logements situés avenue du 15ème Corps d'Armée, 83300 Draguignan ».

Les caractéristiques financières du contrat de prêt n° 181400, signé le 26 novembre 2025 entre la SAIEM construction Draguignan et la caisse des dépôts et consignations, font partie intégrante de ladite délibération.

ARTICLE 1 bis :

Les conditions mises à l'octroi de sa garantie par le Département, à peine de caducité, sont les suivantes:

- conformément aux termes de la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 modifiée, présence d'un co-garant à hauteur de 50% pour le remboursement du prêt précité,
- respect de la date limite de mobilisation des fonds issus du prêt précité,
- validité du contrat du prêt précité: non caduque ou non disparu.

Dans le cas où l'une ou l'autre de ces conditions ne serait pas levée, la délibération n° du 19 octobre 2026 de la Commission permanente du Conseil départemental du Var serait abrogée ou retirée suivant les dispositions du code des relations entre le public et l'administration et la présente convention se trouverait résiliée de plein droit.

ARTICLE 2 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à l'autorisation donnée par la SAIEM construction Draguignan au Département du Var de prendre, à la charge de la SAIEM construction Draguignan, une hypothèque conventionnelle de premier rang ou toute autre sûreté nécessaire dès lors que le risque de mise en jeu de la garantie est avéré.

ARTICLE 3 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à la durée du prêt garanti par le Département qui ne doit pas excéder la durée pendant laquelle l'organisme dispose de droits réels sur le bien immobilier, objet de la garantie départementale. En cas de cession de l'immeuble par l'organisme, la garantie accordée par le Département cesse de plein droit, après vérification préalable des clauses du contrat de prêt concernant le mode opératoire en cas de cession de l'immeuble objet du prêt, afin d'éviter toute contradiction.

ARTICLE 4 :

La SAEM construction Draguignan s'engage à informer par courrier recommandé avec accusé de réception le Département du Var de l'impossibilité où elle se trouve de faire face à tout ou partie de l'une de ses échéances, au moins 15 jours ouvrés avant la date d'échéance, avec à l'appui tous les éléments justificatifs relatifs à cette impossibilité.

Si la SAIEM construction Draguignan ne se trouve pas en mesure de tenir ses engagements vis-à-vis de la caisse des dépôts et consignations, le Département du Var prend ses lieu et place et règle, dans la limite de sa quotité garantie ci-dessus et à concurrence de la défaillance de l'organisme emprunteur, le montant des annuités à leurs échéances ou du capital restant dû selon la réglementation en vigueur.

Les règlements ainsi réalisés ont le caractère d'avances recouvrables qui ne portent pas intérêts. Elles constituent le Département du Var créancier de la SAIEM construction Draguignan.

A cet effet, le Département du Var émet un titre de recette à hauteur des sommes engagées. Afin de rembourser dans les meilleurs délais, la SAIEM construction Draguignan s'engage à affecter prioritairement les recettes issues des loyers des logements financés grâce à ces prêts jusqu'à concurrence des sommes dues.

ARTICLE 5 :

Dans le cas où, par effet de la garantie susvisée, le Département du Var est amené à se substituer à la SAEM construction Draguignan pour honorer tout ou partie des sommes dues au titre du prêt consenti par la caisse des dépôts et consignations, dans la limite de sa garantie, le Département demande à la SAIEM construction Draguignan de lui reverser la totalité des sommes déboursées.

ARTICLE 6 :

En application des articles L.441-1 et R.441-5 du code de la construction et de l'habitation, l'organisme s'engage à mettre à la disposition du Conseil départemental du Var, un quota de logements réservés qui ne pourra dépasser 10% du programme.

En l'espèce, le quota de logements réservés est nul.

ARTICLE 7 :

Le Département du Var procède nécessairement et annuellement à la vérification des opérations et écritures de la SAIEM construction Draguignan.

La SAIEM construction Draguignan s'engage à mettre à la disposition des agents qui sont chargés de cette vérification tous les documents notamment comptables, qui sont nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Chaque année, la SAIEM construction Draguignan adresse au Département du Var, les bilans et comptes de résultats afin de satisfaire aux dispositions du code général des collectivités territoriales - article L.3313-1.

La SAIEM construction Draguignan s'engage à communiquer en temps réel au Département du Var tout élément relatif aux caractéristiques du prêt garanti ayant fait l'objet d'une modification durant la période d'amortissement, tel qu'un remboursement anticipé, une renégociation ou un changement de type de taux, ainsi que les tableaux d'amortissement afférents.

ARTICLE 8 :

La SAIEM construction Draguignan s'engage à faire apparaître sur tous ses documents de communication informatifs ou promotionnels, le soutien apporté par le Département du Var par sa garantie, en prenant contact avec la direction de la communication (dme-direction@var.fr) afin de se procurer le logotype du Département du Var.
Le respect de cet engagement conditionne l'obtention des futures demandes de garantie.

ARTICLE 9 :

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application «Télérecours citoyens» accessible par le site internet www.telerecours.fr .

ARTICLE 10 :
Les parties font élection de domicile en l'hôtel du Département.

La présente convention n'est exécutoire qu'après avoir reçu le visa de légalité de la préfecture du Var.

Fait en 2 exemplaires,

Le Directeur général délégué de la SAIEM construction Draguignan

Monsieur Jean-Michel COHEN,

Fait à Toulon, le

MPA/DF/
SV

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G28

OBJET : VAR HABITAT - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "LES GALETS (EX-DELOIN)", DE CONSTRUCTION DE 8 LOGEMENTS A SIX-FOURS-LES-PLAGES

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : Mme Christine AMRANE, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO.

Déports : M. Thierry ALBERTINI, Mme Martine ARENAS, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Valérie RIALLAND.

Absents/Excusés : M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, M. Nicolas MARTEL, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, M. Christian SIMON.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales notamment les articles L.3231-4, L.3231-4-1 et L.3231-5 portant sur les modalités du cautionnement du Département,
Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles L.441-1 et R.441-5,
Vu le code civil et notamment les articles 2288 à 2316 relatifs à l'étendue, aux effets et à l'extinction du cautionnement entre les parties et les articles 2323 et suivants relatifs aux sûretés réelles,
Vu l'article L.313-22 du code monétaire et financier portant sur l'information des cautions, déplacé à l'article 2302 du code civil,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 précisant les conditions d'attributions des garanties et des cautions départementales, modifiée par la délibération de la Commission permanente n°G83 du 20 septembre 2021,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la demande de Var Habitat en date du 30 mars 2026 sollicitant la garantie du Département du Var à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 780 003 € souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 186026, pour financer l'opération « Les galets (ex-Deloin) » sur la commune de Six-Fours-les-Plages,
Vu la décision de la Métropole Toulon Provence Méditerranée en date du 20 juillet 2026 accordant sa garantie d'emprunt à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 780 003 € souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 186026, pour financer l'opération « Les galets (ex-Deloin) » sise commune de Six-Fours-les-Plages,
Vu les dispositions et caractéristiques du contrat de prêt précité, et notamment sa date limite de mobilisation des fonds (1er février 2027), tel que joint en annexe et faisant partie intégrante à la présente convention,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission habitat et logement du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'accorder la garantie du Département à hauteur de 50% pour le remboursement d'un emprunt d'un montant total de 780 003 € souscrit par Var Habitat auprès de la Caisse des dépôts et consignations pour financer l'opération « Les galets (ex-Deloin), parc social public, de construction de 8 logements situés 1075 rocade de la font de fillol, 83140 Six Fours-les-Plages », selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n° 186026, constitué de 4 lignes de prêt.
La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 390 001,50 € (trois cent quatre-vingt-dix mille un euros et cinquante centimes) augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt.
Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

- d'accorder cette garantie pour la durée totale du prêt et jusqu'au complet remboursement de celui-ci et pour l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

- de se substituer à l'emprunteur sur notification de l’impayé par lettre recommandée avec accusé de réception de la Caisse des dépôts et consignations, dans les meilleurs délais, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

- de s'engager, pendant toute la durée du contrat de prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de celui-ci.

- d’approuver le projet de convention de garantie d’emprunt à conclure entre le Département du Var et Var Habitat, tel que joint en annexe en vue de définir les modalités de mise en œuvre de la garantie.

- d’autoriser le Président du Conseil départemental du Var à signer la convention à intervenir entre le Département du Var et Var Habitat.

Adopté à l’unanimité.

Non participation au vote : Mme Nathalie JANET, Mme Martine ARENAS, Mme Valérie RIALLAND, M. Thierry ALBERTINI, M. Marc LAURIOL.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129593-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

DF/
SV

Acte n° : CO 2026-891

PROJET DE CONVENTION ENTRE LE DEPARTEMENT DU VAR ET VAR HABITAT APPORTANT LA GARANTIE DEPARTEMENTALE A HAUTEUR DE 50% D'UN EMPRUNT GLOBAL DE 780 003 EUROS SOUSCRIT AUPRES DE LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS POUR FINANCER L'OPERATION "LES GALETS (EX-DELOIN)" DE CONSTRUCTION DE 8 LOGEMENTS SITUES 1075 ROCADE DE LA FONT DE FILLOL, 83140 SIX FOURS-LES-PLAGES

ENTRE

Le Département du Var, représenté par le Président du Conseil départemental du Var ou son représentant, agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du Var n° du 19 octobre 2026,
Le Président du Conseil départemental est représenté par *Madame/Monsieur, Xème vice-président(e)/ conseiller(e) départemental(e) et président(e) de la commission "XXX"* agissant en vertu de l'arrêté de délégation de fonction et de signature n° AR 2022-1813 du 18 novembre 2022,

d'une part,

ET

Var Habitat, dont le siège social est situé avenue Pablo Picasso, BP 29, 83160 La Valette-du-Var, représentée par Monsieur Martial AUBRY, Directeur Général,

d'autre part,

LES PARTIES CONVIENNENT ET ARRÊTENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1er :

En vertu de la délibération n° du 19 octobre 2026 de la Commission permanente du Conseil départemental du Var, celui-ci accorde à Var Habitat sa garantie, à hauteur de 50% d'un emprunt global de 780 003 €, souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations destiné au financement

de l'opération « Les galets (ex-Deloin), parc social public, construction de 8 logements situés 1075 rocade de la font de fillol, 83140 Six Fours-les-Plages ».

Les caractéristiques financières du contrat de prêt n° 186026, signé le 30 mars 2026 entre Var Habitat et la Caisse des dépôts et consignations, font partie intégrante de ladite délibération.

ARTICLE 1 bis :

Les conditions mises à l'octroi de sa garantie par le Département, à peine de caducité, sont les suivantes:

- conformément aux termes de la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 modifiée, présence d'un co-garant à hauteur de 50% pour le remboursement du prêt précité,
- respect de la date limite de mobilisation des fonds issus du prêt précité,
- validité du contrat du prêt précité: non caduque ou non disparu.

Dans le cas où l'une ou l'autre de ces conditions ne serait pas levée, la délibération n° du 19 octobre 2026 de la commission permanente du Conseil départemental du Var serait abrogée ou retirée suivant les dispositions du code des relations entre le public et l'administration et la présente convention se trouverait résiliée de plein droit.

ARTICLE 2 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à la durée du prêt garanti par le Département qui ne doit pas excéder la durée pendant laquelle l'organisme dispose de droits réels sur le bien immobilier, objet de la garantie départementale. En cas de cession de l'immeuble par l'organisme, la garantie accordée par le Département cesse de plein droit, après vérification préalable des clauses du contrat de prêt concernant le mode opératoire en cas de cession de l'immeuble objet du prêt, afin d'éviter toute contradiction.

ARTICLE 3 :

Var Habitat s'engage à informer par courrier recommandé avec accusé de réception le Département du Var de l'impossibilité où elle se trouve de faire face à tout ou partie de l'une de ses échéances, au moins 15 jours ouvrés avant la date d'échéance, avec à l'appui tous les éléments justificatifs relatifs à cette impossibilité.

Si Var Habitat ne se trouve pas en mesure de tenir ses engagements vis-à-vis de la Caisse des dépôts et consignations, le Département du Var prend ses lieu et place et règle, dans la limite de sa quotité garantie ci-dessus et à concurrence de la défaillance de l'organisme emprunteur, le montant des annuités à leurs échéances ou du capital restant dû selon la réglementation en vigueur.

Les règlements ainsi réalisés ont le caractère d'avances recouvrables qui ne portent pas intérêts. Elles constituent le Département du Var créancier de Var Habitat.

A cet effet, le Département du Var émet un titre de recette à hauteur des sommes engagées. Afin de rembourser dans les meilleurs délais, Var Habitat s'engage à affecter prioritairement les recettes issues des loyers des logements financés grâce à ces prêts jusqu'à concurrence des sommes dues.

ARTICLE 4 :

Dans le cas où, par effet de la garantie susvisée, le Département du Var est amené à se substituer à Var Habitat pour honorer tout ou partie des sommes dues au titre du prêt consenti par la Caisse des dépôts et consignations, dans la limite de sa garantie, le Département demande à Var Habitat de lui reverser la totalité des sommes déboursées.

ARTICLE 5 :

En application des articles L.441-1 et R.441-5 du code de la construction et de l'habitation, l'organisme s'engage à mettre à la disposition du Conseil départemental du Var, un quota de logements réservés qui ne pourra dépasser 10% du programme.

En l'espèce, le quota de logements réservés est nul.

ARTICLE 6 :

Le Département du Var procède nécessairement et annuellement à la vérification des opérations et écritures de Var Habitat.

Var Habitat s'engage à mettre à la disposition des agents qui sont chargés de cette vérification tous les documents notamment comptables, qui sont nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Chaque année, Var Habitat adresse au Département du Var, les bilans et comptes de résultats afin de satisfaire aux dispositions du code général des collectivités territoriales - article L.3313-1.

Var Habitat s'engage à communiquer en temps réel au Département du Var tout élément relatif aux caractéristiques du prêt garanti ayant fait l'objet d'une modification durant la période d'amortissement, tel qu'un remboursement anticipé, une renégociation ou un changement de type de taux, ainsi que les tableaux d'amortissement afférents.

ARTICLE 7 :

Var Habitat s'engage à faire apparaître sur tous ses documents de communication informatifs ou promotionnels, le soutien apporté par le Département du Var par sa garantie, en prenant contact avec la direction de la communication (dme-direction@var.fr) afin de se procurer le logotype du Département du Var.
Le respect de cet engagement conditionne l'obtention des futures demandes de garantie.

ARTICLE 8 :

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application «Télérecours citoyens» accessible par le site internet www.telerecours.fr .

ARTICLE 9 :

Les parties font élection de domicile en l'hôtel du Département.

La présente convention n'est exécutoire qu'après avoir reçu le visa de légalité de la préfecture du Var.

Fait en 2 exemplaires,

Le Directeur Général de Var Habitat

Monsieur Martial AUBRY,

Fait à Toulon, le

MPA/DF/
SV

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G29

OBJET : VAR HABITAT - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "LES JARDINS PERCHES", D'ACQUISITION EN VENTE EN L'ETAT FUTUR D'ACHEVEMENT (VEFA) DE 26 LOGEMENTS A HYERES

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : Mme Christine AMRANE, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO.

Déports : M. Thierry ALBERTINI, Mme Martine ARENAS, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Valérie RIALLAND.

Absents/Excusés : M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, M. Nicolas MARTEL, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, M. Christian SIMON.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales notamment les articles L.3231-4, L.3231-4-1 et L.3231-5 portant sur les modalités du cautionnement du Département,
Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles L.441-1 et R.441-5,
Vu le code civil et notamment les articles 2288 à 2316 relatifs à l'étendue, aux effets et à l'extinction du cautionnement entre les parties et les articles 2323 et suivants relatifs aux sûretés réelles,
Vu l'article L.313-22 du code monétaire et financier portant sur l'information des cautions, déplacé à l'article 2302 du code civil,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 précisant les conditions d'attributions des garanties et des cautions départementales, modifiée par la délibération de la Commission permanente n°G83 du 20 septembre 2021,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la demande de Var habitat en date du 27 mars 2026 sollicitant la garantie du Département du Var à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 2 679 228 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 185057, pour financer l'opération « Les jardins perchés », sise commune de Hyères,
Vu la décision de la Métropole Toulon Provence Méditerranée en date du 20 juillet 2026 accordant sa garantie d'emprunt à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 2 679 228 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 185057, pour financer l'opération « Les jardins perchés » sise commune de Hyères,
Vu les dispositions et caractéristiques du contrat de prêt précité, et notamment sa date limite de mobilisation des fonds (1er février 2027), tel que joint en annexe et faisant partie intégrante à la présente convention,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission habitat et logement du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'accorder la garantie du Département à hauteur de 50% pour le remboursement d'un emprunt d'un montant total de 2 679 228 € souscrit par Var habitat auprès de la caisse des dépôts et consignations pour financer l'opération « Les jardins perchés, parc social public, d'acquisition en vente en l'état futur d'achèvement (VEFA) de 26 logements situés boulevard Eisenhower, 83400 Hyères », selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n° 185057, constitué de 4 lignes de prêt.
La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 1 339 614 € (un million trois cent trente-neuf mille six cent quatorze euros) augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt.
Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

- d'accorder cette garantie pour la durée totale du prêt et jusqu'au complet remboursement de celui-ci et pour l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

- de se substituer à l'emprunteur sur notification de l’impayé par lettre recommandée avec accusé de réception de la caisse des dépôts et consignations, dans les meilleurs délais, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

- de s'engager, pendant toute la durée du contrat de prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de celui-ci.

- d’approuver le projet de convention de garantie d’emprunt à conclure entre le Département du Var et Var habitat, tel que joint en annexe en vue de définir les modalités de mise en œuvre de la garantie.

- d’autoriser le Président du Conseil départemental du Var à signer la convention à intervenir entre le Département du Var et Var habitat.

Adopté à l’unanimité.

Non participation au vote : Mme Nathalie JANET, Mme Martine ARENAS, Mme Valérie RIALLAND, M. Thierry ALBERTINI, M. Marc LAURIOL.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129727-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

DF/
SV

Acte n° : CO 2026-883

PROJET DE CONVENTION ENTRE LE DEPARTEMENT DU VAR ET VAR HABITAT APPORTANT LA GARANTIE DEPARTEMENTALE A HAUTEUR DE 50% D'UN EMPRUNT GLOBAL DE 2 679 228 EUROS SOUSCRIT AUPRES DE LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS POUR FINANCER L'OPERATION "LES JARDINS PERCHES" D'ACQUISITION EN VENTE EN L'ETAT FUTUR D'ACHEVEMENT (VEFA) DE 26 LOGEMENTS SITUES BOULEVARD EISENHOWER, 83400 HYERES

ENTRE

Le Département du Var, représenté par le Président du Conseil départemental du Var ou son représentant, agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du Var n° du 19 octobre 2026,
Le Président du Conseil départemental est représenté par *Madame/Monsieur, Xème vice-président(e)/ conseiller(e) départemental(e) et président(e) de la commission "XXX"* agissant en vertu de l'arrêté de délégation de fonction et de signature n° AR 2026-1224 du 31 juillet 2026,

d'une part,

ET

Var habitat, dont le siège social est situé avenue Pablo Picasso, BP 29, 83160 La Valette-du-Var, représentée par Monsieur Martial AUBRY, Directeur général,

d'autre part,

LES PARTIES CONVIENNENT ET ARRÊTENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1er :

En vertu de la délibération n° du 19 octobre 2026 de la Commission permanente du Conseil départemental du Var, celui-ci accorde à Var habitat sa garantie, à hauteur de 50% d'un emprunt global de 2 679 228 €, souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignations destiné au

financement de l'opération « Les jardins perchés, parc social public, d'acquisition en vente en l'état futur d'achèvement (VEFA) de 26 logements situés boulevard Eisenhower, 83400 Hyères ».

Les caractéristiques financières du contrat de prêt n° 185057, signé le 06 mars 2026 entre Var habitat et la caisse des dépôts et consignations, font partie intégrante de ladite délibération.

ARTICLE 1 bis :

Les conditions mises à l'octroi de sa garantie par le Département, à peine de caducité, sont les suivantes:

- conformément aux termes de la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 modifiée, présence d'un co-garant à hauteur de 50% pour le remboursement du prêt précité,
- respect de la date limite de mobilisation des fonds issus du prêt précité,
- validité du contrat du prêt précité: non caduque ou non disparu.

Dans le cas où l'une ou l'autre de ces conditions ne serait pas levée, la délibération n° du 19 octobre 2026 de la Commission permanente du Conseil départemental du Var serait abrogée ou retirée suivant les dispositions du code des relations entre le public et l'administration et la présente convention se trouverait résiliée de plein droit.

ARTICLE 2 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à la durée du prêt garanti par le Département qui ne doit pas excéder la durée pendant laquelle l'organisme dispose de droits réels sur le bien immobilier, objet de la garantie départementale. En cas de cession de l'immeuble par l'organisme, la garantie accordée par le Département cesse de plein droit, après vérification préalable des clauses du contrat de prêt concernant le mode opératoire en cas de cession de l'immeuble objet du prêt, afin d'éviter toute contradiction.

ARTICLE 3 :

Var habitat s'engage à informer par courrier recommandé avec accusé de réception le Département du Var de l'impossibilité où elle se trouve de faire face à tout ou partie de l'une de ses échéances, au moins 15 jours ouvrés avant la date d'échéance, avec à l'appui tous les éléments justificatifs relatifs à cette impossibilité.

Si Var habitat ne se trouve pas en mesure de tenir ses engagements vis-à-vis de la caisse des dépôts et consignations, le Département du Var prend ses lieu et place et règle, dans la limite de sa quotité garantie ci-dessus et à concurrence de la défaillance de l'organisme emprunteur, le montant des annuités à leurs échéances ou du capital restant dû selon la réglementation en vigueur.

Les règlements ainsi réalisés ont le caractère d'avances recouvrables qui ne portent pas intérêts. Elles constituent le Département du Var créancier de Var habitat.

A cet effet, le Département du Var émet un titre de recette à hauteur des sommes engagées. Afin de rembourser dans les meilleurs délais, Var habitat s'engage à affecter prioritairement les recettes issues des loyers des logements financés grâce à ces prêts jusqu'à concurrence des sommes dues.

ARTICLE 4 :

Dans le cas où, par effet de la garantie susvisée, le Département du Var est amené à se substituer à Var habitat pour honorer tout ou partie des sommes dues au titre du prêt consenti par la caisse des dépôts et consignations, dans la limite de sa garantie, le Département demande à Var habitat de lui reverser la totalité des sommes déboursées.

ARTICLE 5 :

En application des articles L.441-1 et R.441-5 du code de la construction et de l'habitation, l'organisme s'engage à mettre à la disposition du Conseil départemental du Var, un quota de logements réservés qui ne pourra dépasser 10% du programme.

En l'espèce, le quota de logements réservés est de 2 logements sociaux.

Les parties, d'un commun accord, prévoient le moment venu la typologie et la localisation des logements réservés.

ARTICLE 6 :

Le Département du Var procède nécessairement et annuellement à la vérification des opérations et écritures de Var habitat.

Var habitat s'engage à mettre à la disposition des agents qui sont chargés de cette vérification tous les documents notamment comptables, qui sont nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Chaque année, Var habitat adresse au Département du Var, les bilans et comptes de résultats afin de satisfaire aux dispositions du code général des collectivités territoriales - article L.3313-1.

Var habitat s'engage à communiquer en temps réel au Département du Var tout élément relatif aux caractéristiques du prêt garanti ayant fait l'objet d'une modification durant la période d'amortissement, tel qu'un remboursement anticipé, une renégociation ou un changement de type de taux, ainsi que les tableaux d'amortissement afférents.

ARTICLE 7 :

Var habitat s'engage à faire apparaître sur tous ses documents de communication informatifs ou promotionnels, le soutien apporté par le Département du Var par sa garantie, en prenant contact avec la direction de la communication (dme-direction@var.fr) afin de se procurer le logotype du Département du Var.
Le respect de cet engagement conditionne l'obtention des futures demandes de garantie.

ARTICLE 8 :

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application «Télérecours citoyens» accessible par le site internet www.telerecours.fr .

ARTICLE 9 :

Les parties font élection de domicile en l'hôtel du Département.

La présente convention n'est exécutoire qu'après avoir reçu le visa de légalité de la préfecture du Var.

Fait en 2 exemplaires,

Le Directeur général de Var habitat

Monsieur Martial AUBRY,

Fait à Toulon, le

MPA/DF/
SV

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G30

OBJET : VAR HABITAT - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'ACHAT DU TERRAIN SUR LEQUEL DOIT ETRE IMPLANTEE L'OPERATION "LE DOMAINE DU BLADIER", D'ACCESSION EN BAIL REEL SOLIDAIRE (BRS), AVENUE GENERAL DE GAULLE - AVENUE GUIBAUDE A LA FARLEDE

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : Mme Christine AMRANE, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO.

Déports : M. Thierry ALBERTINI, Mme Martine ARENAS, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Valérie RIALLAND.

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, M. Nicolas MARTEL, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, M. Christian SIMON.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales notamment les articles L.3231-4, L.3231-4-1 et L.3231-5 portant sur les modalités du cautionnement du Département,
Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles L.441-1,
Vu les dispositions des articles L.255-1 et suivants du code de la construction et de l'habitation en matière de bail réel solidaire (BRS),
Vu la loi loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances, et la loi n° 2017-86 du 27 janvier 2017 relative à l'égalité et la citoyenneté modifiant le code de la construction et de l'habitation,
Vu l'article 164 de la loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi ALUR, codifié à l'article L. 329-1 du code de l'urbanisme, créant les organismes de foncier solidaire (OFS) dont la vocation est de consentir des baux de longue durée conférant à leur preneur des droits immobiliers en vue l'accession sociale à la propriété,
Vu le code civil et notamment les articles 2288 à 2316 relatifs à l'étendue, aux effets et à l'extinction du cautionnement entre les parties et les articles 2323 et suivants relatifs aux sûretés réelles,
Vu l'article L.313-22 du code monétaire et financier portant sur l'information des cautions, déplacé à l'article 2302 du code civil,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 précisant les conditions d'attributions des garanties et des cautions départementales, modifiée par la délibération de la Commission permanente n°G83 du 20 septembre 2021,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la demande de Var Habitat en date du 3 avril 2026 sollicitant la garantie du Département du Var à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 993 347,36 € souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 183540, pour financer l'opération « Le domaine du Bladier », sise commune de La Farlède,
Vu la délibération de la commune de La Farlède en date du 27 avril 2026 accordant sa garantie d'emprunt à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 993 347,36 € souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 183540, pour financer l'opération « Le domaine du Bladier » sise commune de La Farlède,
Vu les dispositions et caractéristiques du contrat de prêt précité, et notamment sa date limite de mobilisation des fonds (31 mars 2027), tel que joint en annexe et faisant partie intégrante à la présente convention,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission habitat et logement du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'accorder la garantie du Département à hauteur de 50% pour le remboursement d'un emprunt d'un montant total de 993 347,36 € souscrit par Var Habitat auprès de la caisse des dépôts et consignations pour financer l'opération « Le domaine du Bladier, foncier, accession en bail réel solidaire, située avenue Général de Gaulle - avenue Guibaude, 83210 La Farlède », selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n° 183540, constitué d'une ligne de prêt.

La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 496 673,70 € (quatre cent quatre-seize mille six cent soixante-treize euros et soixante-dix centimes) augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt.
Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

- d'accorder cette garantie pour la durée totale du prêt et jusqu'au complet remboursement de celui-ci et

pour l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

- de se substituer à l'emprunteur sur notification de l’impayé par lettre recommandée avec accusé de réception de la caisse des dépôts et consignations, dans les meilleurs délais, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

- de s'engager, pendant toute la durée du contrat de prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de celui-ci.

- d’approuver le projet de convention de garantie d’emprunt à conclure entre le Département du Var et Var Habitat, tel que joint en annexe en vue de définir les modalités de mise en œuvre de la garantie.

- d’autoriser le Président du Conseil départemental du Var à signer la convention à intervenir entre le Département du Var et Var Habitat.

Adopté à l’unanimité.

Non participation au vote : Mme Nathalie JANET, Mme Martine ARENAS, Mme Valérie RIALLAND, M. Thierry ALBERTINI, M. Marc LAURIOL.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129610-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

DF/
SV

Acte n° : CO 2026-893

PROJET DE CONVENTION ENTRE LE DEPARTEMENT DU VAR ET VAR HABITAT APPORTANT LA GARANTIE DEPARTEMENTALE A HAUTEUR DE 50% D'UN EMPRUNT GLOBAL DE 993 347,36 EUROS SOUSCRIT AUPRES DE LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS DESTINE A FINANCER L'OPERATION "LE DOMAINE DU BLADIER" D'ACCESSION EN BAIL REEL SOLIDAIRE (BRS) SITUEE AVENUE GENERAL DE GAULLE - AVENUE GUIBAUDE, 83210 LA FARLEDE

ENTRE

Le Département du Var, représenté par le Président du Conseil départemental du Var ou son représentant, agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du Var n° du 19 octobre 2026,
Le Président du Conseil départemental est représenté par *Madame/Monsieur, Xème vice-président(e)/ conseiller(e) départemental(e) et président(e) de la commission "XXX"* agissant en vertu de l'arrêté de délégation de fonction et de signature n° AR 2022-1813 du 18 novembre 2022,

d'une part,

ET

Var Habitat, dont le siège social est situé avenue Pablo Picasso, BP 29, 83160 La Valette-du-Var, représentée par Monsieur Martial AUBRY, Directeur Général,

d'autre part,

LES PARTIES CONVIENNENT ET ARRÊTENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1er :

En vertu de la délibération n° du 19 octobre 2026 de la Commission permanente du Conseil départemental du Var, celui-ci accorde à Var Habitat sa garantie, à hauteur de 50% d'un emprunt global de 993 347,36 €, souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations destiné à financer

l'opération « Le domaine du Bladier, foncier, accession en bail réel solidaire, située avenue Général de Gaulle - avenue Guibaude, 83210 La Farlède ».

Les caractéristiques financières du contrat de prêt n° 183540, signé le 17 mars 2026 entre Var Habitat et la Caisse des dépôts et consignations, font partie intégrante de ladite délibération.

ARTICLE 1 bis:

Les conditions mises à l'octroi de sa garantie par le Département, à peine de caducité, sont les suivantes:

- conformément aux termes de la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 modifiée, présence d'un co-garant à hauteur de 50% pour le remboursement du prêt précité,
- respect de la date limite de mobilisation des fonds issus du prêt précité,
- validité du contrat du prêt précité: non caduque ou non disparu.

Dans le cas où l'une ou l'autre de ces conditions ne serait pas levée, la délibération n° du 19 octobre 2026 de la commission permanente du Conseil départemental du Var serait abrogée ou retirée suivant les dispositions du code des relations entre le public et l'administration et la présente convention se trouverait résiliée de plein droit.

ARTICLE 2 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à la durée du prêt garanti par le Département qui ne doit pas excéder la durée pendant laquelle l'organisme dispose de droits réels sur le foncier, objet de la garantie départementale. En cas de cession du foncier (lieudit Guibaude : parcelles n° AM 485, 507, 510, 515 et 519) la garantie cesse de plein droit. Par ailleurs, en cas de fusion-absorption de l'organisme bénéficiaire par un organisme absorbant, le Département se réserve le droit de délibérer afin de réitérer sa garantie suite au changement de situation.

ARTICLE 3 :

Var Habitat s'engage à informer par courrier recommandé avec accusé de réception le Département du Var de l'impossibilité où elle se trouve de faire face à tout ou partie de l'une de ses échéances, au moins 15 jours ouvrés avant la date d'échéance, avec à l'appui tous les éléments justificatifs relatifs à cette impossibilité.

Si Var Habitat ne se trouve pas en mesure de tenir ses engagements vis-à-vis de la Caisse des dépôts et consignations, le Département du Var prend ses lieu et place et règle, dans la limite de sa quotité garantie ci-dessus et à concurrence de la défaillance de l'organisme emprunteur, le montant des annuités à leurs échéances ou du capital restant dû selon la réglementation en vigueur.

Les règlements ainsi réalisés ont le caractère d'avances recouvrables qui ne portent pas intérêts. Elles constituent le Département du Var créancier de Var Habitat.

A cet effet, le Département du Var émet un titre de recette à hauteur des sommes engagées. Afin de rembourser dans les meilleurs délais, Var Habitat s'engage à affecter prioritairement les recettes issues des redevances des baux réels solidaires des habitations financées grâce à ce prêt jusqu'à concurrence des sommes dues.

ARTICLE 4 :

Dans le cas où, par effet de la garantie susvisée, le Département du Var est amené à se substituer à Var Habitat pour honorer tout ou partie des sommes dues au titre du prêt consenti par la Caisse des dépôts et consignations, dans la limite de sa garantie, le Département demande à Var Habitat de lui reverser la totalité des sommes déboursées.

ARTICLE 5 :

Compte tenu de la spécificité de cette opération et de la vente des logements créés à des personnes physiques, le Département du Var ne bénéficiera pas de logements réservés en contrepartie de sa garantie.

ARTICLE 6 :

Le Département du Var procède nécessairement et annuellement à la vérification des opérations et écritures de Var Habitat.

Var Habitat s'engage à mettre à la disposition des agents qui sont chargés de cette vérification tous les documents notamment comptables, qui sont nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Chaque année, Var Habitat adresse au Département du Var, les bilans et comptes de résultats afin de satisfaire aux dispositions du code général des collectivités territoriales - article L.3313-1.

Var Habitat s'engage à communiquer en temps réel au Département du Var tout élément relatif aux caractéristiques du prêt garanti ayant fait l'objet d'une modification durant la période d'amortissement, tel qu'un remboursement anticipé, une renégociation ou un changement de type de taux, ainsi que les tableaux d'amortissement afférents.

ARTICLE 7 :

Var Habitat s'engage à faire apparaître sur tous ses documents de communication informatifs ou promotionnels, le soutien apporté par le Département du Var par sa garantie, en prenant contact avec la direction de la communication (dme-direction@var.fr) afin de se procurer le logotype et les banderoles du Département du Var.
Le respect de cet engagement conditionne l'obtention des futures demandes de garantie

ARTICLE 8 :

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application «Télérecours citoyens» accessible par le site internet www.telerecours.fr .

ARTICLE 9 :

Les parties font élection de domicile en l'hôtel du Département.

La présente convention n'est exécutoire qu'après avoir reçu le visa de légalité de la préfecture du Var.

Fait en 2 exemplaires,

Le Directeur Général de Var Habitat

Monsieur Martial AUBRY,

Fait à Toulon, le

MPA/DF/
SV

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G31

OBJET : VAR HABITAT - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "CALYPSO (EX-COUSTAUD)", DE CONSTRUCTION DE 8 LOGEMENTS A SIX-FOURS-LES-PLAGES

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : Mme Christine AMRANE, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO.

Déports : M. Thierry ALBERTINI, Mme Martine ARENAS, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Valérie RIALLAND.

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, M. Nicolas MARTEL, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, M. Christian SIMON.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales notamment les articles L.3231-4, L.3231-4-1 et L.3231-5 portant sur les modalités du cautionnement du Département,
Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles L.441-1 et R.441-5,
Vu le code civil et notamment les articles 2288 à 2316 relatifs à l'étendue, aux effets et à l'extinction du cautionnement entre les parties et les articles 2323 et suivants relatifs aux sûretés réelles,
Vu l'article L.313-22 du code monétaire et financier portant sur l'information des cautions, déplacé à l'article 2302 du code civil,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 précisant les conditions d'attributions des garanties et des cautions départementales, modifiée par la délibération de la Commission permanente n°G83 du 20 septembre 2021,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la demande de Var Habitat en date du 30 mars 2026 sollicitant la garantie du Département du Var à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 788 844 € souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 186034, pour financer l'opération « Calypso (ex-Coustaud) », sise commune de Six-Fours-les-Plages,
Vu la décision de la Métropole Toulon Provence Méditerranée en date du 20 juillet 2026 accordant sa garantie d'emprunt à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 788 844 € souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 186034, pour financer l'opération « Calypso (ex-Coustaud) » sise commune de Six-Fours-les-Plages,
Vu les dispositions et caractéristiques du contrat de prêt précité, et notamment sa date limite de mobilisation des fonds (1er février 2027), tel que joint en annexe et faisant partie intégrante à la présente convention,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission habitat et logement du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'accorder la garantie du Département à hauteur de 50% pour le remboursement d'un emprunt d'un montant total de 788 844 € souscrit par Var Habitat auprès de la Caisse des dépôts et consignations pour financer l'opération « Calypso (ex-Coustaud), parc social public, de construction de 8 logements situés 256 rue Séverin Saurin, 83140 Six-Fours-les-Plages », selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n° 186034, constitué de 4 lignes de prêt.
La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 394 422 € (trois cent quatre-vingt-quatorze mille quatre cent vingt-deux euros) augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt.
Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

- d'accorder cette garantie pour la durée totale du prêt et jusqu'au complet remboursement de celui-ci et pour l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

- de se substituer à l'emprunteur sur notification de l’impayé par lettre recommandée avec accusé de réception de la Caisse des dépôts et consignations, dans les meilleurs délais, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

- de s'engager, pendant toute la durée du contrat de prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de celui-ci.

- d’approuver le projet de convention de garantie d’emprunt à conclure entre le Département du Var et Var Habitat, tel que joint en annexe en vue de définir les modalités de mise en œuvre de la garantie.

- d’autoriser le Président du Conseil départemental du Var à signer la convention à intervenir entre le Département du Var et Var Habitat.

Adopté à l’unanimité.

Non participation au vote : Mme Nathalie JANET, Mme Martine ARENAS, Mme Valérie RIALLAND, M. Thierry ALBERTINI, M. Marc LAURIOL.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129599-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

DF/
SV

Acte n° : CO 2026-892

PROJET DE CONVENTION ENTRE LE DEPARTEMENT DU VAR ET VAR HABITAT APPORTANT LA GARANTIE DEPARTEMENTALE A HAUTEUR DE 50% D'UN EMPRUNT GLOBAL DE 788 844 EUROS SOUSCRIT AUPRES DE LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS POUR FINANCER L'OPERATION "CALYPSO (EX-COUSTAUD)" DE CONSTRUCTION DE 8 LOGEMENTS SITUES 256 RUE SEVERIN SAURIN, 83140 SIX FOURS-LES-PLAGES

ENTRE

Le Département du Var, représenté par le Président du Conseil départemental du Var ou son représentant, agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du Var n° du 19 octobre 2026,
Le Président du Conseil départemental est représenté par *Madame/Monsieur, Xème vice-président(e)/ conseiller(e) départemental(e) et président(e) de la commission "XXX"* agissant en vertu de l'arrêté de délégation de fonction et de signature n° AR 2022-1813 du 18 novembre 2022,

d'une part,

ET

Var Habitat, dont le siège social est situé avenue Pablo Picasso, BP 29, 83160 La Valette-du-Var, représentée par Monsieur Martial AUBRY, Directeur Général,

d'autre part,

LES PARTIES CONVIENNENT ET ARRÊTENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1er :

En vertu de la délibération n° du 19 octobre 2026 de la Commission permanente du Conseil départemental du Var, celui-ci accorde à Var Habitat sa garantie, à hauteur de 50% d'un emprunt global de 788 844 €, souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations destiné au financement

de l'opération « Calypso (ex-Coustaud), parc social public, construction de 8 logements situés 256 rue Séverin Saurin, 83140 Six Fours-les-Plages ».

Les caractéristiques financières du contrat de prêt n° 186034, signé le 30 mars 2026 entre Var Habitat et la Caisse des dépôts et consignations, font partie intégrante de ladite délibération.

ARTICLE 1 bis :

Les conditions mises à l'octroi de sa garantie par le Département, à peine de caducité, sont les suivantes:

- conformément aux termes de la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 modifiée, présence d'un co-garant à hauteur de 50% pour le remboursement du prêt précité,
- respect de la date limite de mobilisation des fonds issus du prêt précité,
- validité du contrat du prêt précité: non caduque ou non disparu.

Dans le cas où l'une ou l'autre de ces conditions ne serait pas levée, la délibération n° du 19 octobre 2026 de la commission permanente du Conseil départemental du Var serait abrogée ou retirée suivant les dispositions du code des relations entre le public et l'administration et la présente convention se trouverait résiliée de plein droit.

ARTICLE 2 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à la durée du prêt garanti par le Département qui ne doit pas excéder la durée pendant laquelle l'organisme dispose de droits réels sur le bien immobilier, objet de la garantie départementale. En cas de cession de l'immeuble par l'organisme, la garantie accordée par le Département cesse de plein droit, après vérification préalable des clauses du contrat de prêt concernant le mode opératoire en cas de cession de l'immeuble objet du prêt, afin d'éviter toute contradiction.

ARTICLE 3 :

Var Habitat s'engage à informer par courrier recommandé avec accusé de réception le Département du Var de l'impossibilité où elle se trouve de faire face à tout ou partie de l'une de ses échéances, au moins 15 jours ouvrés avant la date d'échéance, avec à l'appui tous les éléments justificatifs relatifs à cette impossibilité.

Si Var Habitat ne se trouve pas en mesure de tenir ses engagements vis-à-vis de la Caisse des dépôts et consignations, le Département du Var prend ses lieu et place et règle, dans la limite de sa quotité garantie ci-dessus et à concurrence de la défaillance de l'organisme emprunteur, le montant des annuités à leurs échéances ou du capital restant dû selon la réglementation en vigueur.

Les règlements ainsi réalisés ont le caractère d'avances recouvrables qui ne portent pas intérêts. Elles constituent le Département du Var créancier de Var Habitat.

A cet effet, le Département du Var émet un titre de recette à hauteur des sommes engagées. Afin de rembourser dans les meilleurs délais, Var Habitat s'engage à affecter prioritairement les recettes issues des loyers des logements financés grâce à ces prêts jusqu'à concurrence des sommes dues.

ARTICLE 4 :

Dans le cas où, par effet de la garantie susvisée, le Département du Var est amené à se substituer à Var Habitat pour honorer tout ou partie des sommes dues au titre du prêt consenti par la Caisse des dépôts et consignations, dans la limite de sa garantie, le Département demande à Var Habitat de lui reverser la totalité des sommes déboursées.

ARTICLE 5 :

En application des articles L.441-1 et R.441-5 du code de la construction et de l'habitation, l'organisme s'engage à mettre à la disposition du Conseil départemental du Var, un quota de logements réservés qui ne pourra dépasser 10% du programme.

En l'espèce, le quota de logements réservés est nul.

ARTICLE 6 :

Le Département du Var procède nécessairement et annuellement à la vérification des opérations et écritures de Var Habitat.

Var Habitat s'engage à mettre à la disposition des agents qui sont chargés de cette vérification tous les documents notamment comptables, qui sont nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Chaque année, Var Habitat adresse au Département du Var, les bilans et comptes de résultats afin de satisfaire aux dispositions du code général des collectivités territoriales - article L.3313-1.

Var Habitat s'engage à communiquer en temps réel au Département du Var tout élément relatif aux caractéristiques du prêt garanti ayant fait l'objet d'une modification durant la période d'amortissement, tel qu'un remboursement anticipé, une renégociation ou un changement de type de taux, ainsi que les tableaux d'amortissement afférents.

ARTICLE 7 :

Var Habitat s'engage à faire apparaître sur tous ses documents de communication informatifs ou promotionnels, le soutien apporté par le Département du Var par sa garantie, en prenant contact avec la direction de la communication (dme-direction@var.fr) afin de se procurer le logotype du Département du Var.
Le respect de cet engagement conditionne l'obtention des futures demandes de garantie.

ARTICLE 8 :

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application «Télérecours citoyens» accessible par le site internet www.telerecours.fr .

ARTICLE 9 :

Les parties font élection de domicile en l'hôtel du Département.

La présente convention n'est exécutoire qu'après avoir reçu le visa de légalité de la préfecture du Var.

Fait en 2 exemplaires,

Le Directeur Général de Var Habitat

Monsieur Martial AUBRY,

Fait à Toulon, le

MPA/DF/
SV

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G32

OBJET : UNICIL SA D'HLM - GARANTIE D'EMPRUNT POUR FINANCER L'OPERATION "PLACE JOLIDON PLS", D'ACQUISITION EN VENTE EN L'ETAT FUTUR D'ACHEVEMENT (VEFA) DE 12 LOGEMENTS A TOULON

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Valérie RIALLAND.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales notamment les articles L.3231-4, L.3231-4-1 et L.3231-5 portant sur les modalités du cautionnement du Département,
Vu le code de la construction et de l'habitation et notamment ses articles L.441-1 et R.441-5,
Vu le code civil et notamment les articles 2288 à 2316 relatifs à l'étendue, aux effets et à l'extinction du cautionnement entre les parties et les articles 2323 et suivants relatifs aux sûretés réelles,
Vu l'article L.313-22 du code monétaire et financier portant sur l'information des cautions, déplacé à l'article 2302 du code civil,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 précisant les conditions d'attributions des garanties et des cautions départementales, modifiée par la délibération de la Commission permanente n°G83 du 20 septembre 2021,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la demande de UNICIL SA D'HLM en date du 9 mars 2026 sollicitant la garantie du Département du Var à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 1 403 966 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 175567, pour financer l'opération « Place jolidon PLS », sise commune de Toulon,
Vu la décision de la Métropole Toulon Provence Méditerranée en date du 20 juillet 2026 accordant sa garantie d'emprunt à hauteur de 50% pour le remboursement d'un prêt d'un montant total de 1 403 966 € souscrit auprès de la caisse des dépôts et consignations, contrat de prêt n° 175567, pour financer l'opération « Place jolidon PLS » sise commune de Toulon,
Vu les dispositions et caractéristiques du contrat de prêt précité, et notamment sa date limite de mobilisation des fonds (30 novembre 2026), tel que joint en annexe et faisant partie intégrante à la présente convention,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission habitat et logement du 30 septembre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'accorder la garantie du Département à hauteur de 50% pour le remboursement d'un emprunt d'un montant total de 1 403 966 € souscrit par UNICIL SA D'HLM auprès de la caisse des dépôts et consignations pour financer l'opération « Place jolidon PLS, parc social public, d'acquisition en vente en l'état futur d'achèvement (VEFA) de 12 logements situés 338 boulevard Louis Picon, 83000 Toulon », selon les caractéristiques financières et aux charges et conditions du contrat de prêt n°175567, constitué de 3 lignes de prêt.

La garantie de la collectivité est accordée à hauteur de la somme en principal de 701 983 € (sept cent un mille neuf cent quatre-vingt-trois euros) augmentée de l'ensemble des sommes pouvant être dues au titre du contrat de prêt.

Ledit contrat est joint en annexe et fait partie intégrante de la présente délibération.

- d’accorder cette garantie pour la durée totale du prêt et jusqu'au complet remboursement de celui-ci et pour l'ensemble des sommes contractuellement dues par l'emprunteur dont il ne se serait pas acquitté à la date d'exigibilité.

- de se substituer à l'emprunteur sur notification de l’impayé par lettre recommandée avec accusé de réception de la caisse des dépôts et consignations, dans les meilleurs délais, en renonçant au bénéfice de discussion et sans jamais opposer le défaut de ressources nécessaires à ce règlement.

- de s'engager, pendant toute la durée du contrat de prêt à libérer, en cas de besoin, des ressources suffisantes pour couvrir les charges de celui-ci.

- d’approuver le projet de convention de garantie d’emprunt à conclure entre le Département du Var et UNICIL SA D’HLM, tel que joint en annexe en vue de définir les modalités de mise en œuvre de la garantie.

- d’autoriser le Président du Conseil départemental du Var à signer la convention à intervenir entre le Département du Var et UNICIL SA D’HLM.

- d'autoriser le Président du Conseil départemental du Var, en cas de risque avéré, à signer l'acte constituant hypothèque au profit du Département du Var de la garantie des prêts accordés.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129616-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

DF/
SV

Acte n° : CO 2026-877

PROJET DE CONVENTION ENTRE LE DEPARTEMENT DU VAR ET UNICIL SA D'HLM APPORTANT LA GARANTIE DEPARTEMENTALE A HAUTEUR DE 50% D'UN EMPRUNT GLOBAL DE 1 403 966 EUROS SOUSCRIT AUPRES DE LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS POUR FINANCER L'OPERATION "PLACE JOLIDON PLS" D'ACQUISITION EN VENTE EN L'ETAT FUTUR D'ACHEVEMENT (VEFA) DE 12 LOGEMENTS SITUES 338 BOULEVARD LOUIS PICON, 83000 TOULON

ENTRE

Le Département du Var, représenté par le Président du Conseil départemental du Var ou son représentant, agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du Var n° du 19 octobre 2026,
Le Président du Conseil départemental est représenté par *Madame/Monsieur, Xème vice-président(e)/ conseiller(e) départemental(e) et président(e) de la commission "XXX"* agissant en vertu de l'arrêté de délégation de fonction et de signature n° AR 2022-1813 du 18 novembre 2022,

d'une part,

ET

UNICIL société anonyme Habitation Loyer Modéré (SA D'HLM), dont le siège social est situé 11 rue Armeny, 13291 Marseille cedex 06, représentée par Monsieur Eric PINATEL, Directeur Général,

d'autre part,

LES PARTIES CONVIENNENT ET ARRÊTENT CE QUI SUIT :

ARTICLE 1er :

En vertu de la délibération n° du 19 octobre 2026 de la Commission permanente du Conseil départemental du Var, celui-ci accorde à UNICIL SA D'HLM sa garantie, à hauteur de 50% d'un emprunt global de 1 403 966 €, souscrit auprès de la Caisse des dépôts et consignations destiné au

financement de l'opération « Place jolidon PLS, parc social public, acquisition en vente en l'état futur d'achèvement (VEFA) de 12 logements situés 338 boulevard Louis Picon, 83000 Toulon ».

Les caractéristiques financières du contrat de prêt n° 175567, signé le 27 août 2025 entre UNICIL SA D'HLM et la Caisse des dépôts et consignations, font partie intégrante de ladite délibération.

ARTICLE 1 bis :

Les conditions mises à l'octroi de sa garantie par le Département, à peine de caducité, sont les suivantes:

- conformément aux termes de la délibération du Conseil départemental n°A2 du 20 mars 2012 modifiée, présence d'un co-garant à hauteur de 50% pour le remboursement du prêt précité,
- respect de la date limite de mobilisation des fonds issus du prêt précité,
- validité du contrat du prêt précité: non caduque ou non disparu.

Dans le cas où l'une ou l'autre de ces conditions ne serait pas levée, la délibération n° du 19 octobre 2026 de la commission permanente du Conseil départemental du Var serait abrogée ou retirée suivant les dispositions du code des relations entre le public et l'administration et la présente convention se trouverait résiliée de plein droit.

ARTICLE 2 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à l'autorisation donnée par UNICIL SA D'HLM au Département du Var de prendre, à la charge de UNICIL SA D'HLM, une hypothèque conventionnelle de premier rang ou toute autre sûreté nécessaire dès lors que le risque de mise en jeu de la garantie est avéré.

ARTICLE 3 :

L'octroi de la garantie d'emprunt est conditionné à la durée du prêt garanti par le Département qui ne doit pas excéder la durée pendant laquelle l'organisme dispose de droits réels sur le bien immobilier, objet de la garantie départementale. En cas de cession de l'immeuble par l'organisme, la garantie accordée par le Département cesse de plein droit, après vérification préalable des clauses du contrat de prêt concernant le mode opératoire en cas de cession de l'immeuble objet du prêt, afin d'éviter toute contradiction.

ARTICLE 4 :

UNICIL SA D'HLM s'engage à informer par courrier recommandé avec accusé de réception le Département du Var de l'impossibilité où elle se trouve de faire face à tout ou partie de l'une de ses échéances, au moins 15 jours ouvrés avant la date d'échéance, avec à l'appui tous les éléments justificatifs relatifs à cette impossibilité.

Si UNICIL SA D'HLM ne se trouve pas en mesure de tenir ses engagements vis-à-vis de la Caisse des dépôts et consignations, le Département du Var prend ses lieu et place et règle, dans la limite de sa quotité garantie ci-dessus et à concurrence de la défaillance de l'organisme emprunteur, le montant des annuités à leurs échéances ou du capital restant dû selon la réglementation en vigueur.

Les règlements ainsi réalisés ont le caractère d'avances recouvrables qui ne portent pas intérêts. Elles constituent le Département du Var créancier de UNICIL SA D'HLM.

A cet effet, le Département du Var émet un titre de recette à hauteur des sommes engagées. Afin de rembourser dans les meilleurs délais, UNICIL SA D'HLM s'engage à affecter prioritairement les recettes issues des loyers des logements financés grâce à ces prêts jusqu'à concurrence des sommes dues.

ARTICLE 5 :

Dans le cas où, par effet de la garantie susvisée, le Département du Var est amené à se substituer à UNICIL SA D'HLM pour honorer tout ou partie des sommes dues au titre du prêt consenti par la Caisse des dépôts et consignations, dans la limite de sa garantie, le Département demande à UNICIL SA D'HLM de lui reverser la totalité des sommes déboursées.

ARTICLE 6 :

En application des articles L.441-1 et R.441-5 du code de la construction et de l'habitation, l'organisme s'engage à mettre à la disposition du Conseil départemental du Var, un quota de logements réservés qui ne pourra dépasser 10% du programme.

En l'espèce, le quota de logements réservés est d'un logement social.

Les parties, d'un commun accord, prévoient le moment venu la typologie et la localisation du logement réservé.

ARTICLE 7 :

Le Département du Var procède nécessairement et annuellement à la vérification des opérations et écritures de UNICIL SA D'HLM.

UNICIL SA D'HLM s'engage à mettre à la disposition des agents qui sont chargés de cette vérification tous les documents notamment comptables, qui sont nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Chaque année, UNICIL SA D'HLM adresse au Département du Var, les bilans et comptes de résultats afin de satisfaire aux dispositions du code général des collectivités territoriales - article L.3313-1.

UNICIL SA D'HLM s'engage à communiquer en temps réel au Département du Var tout élément relatif aux caractéristiques du prêt garanti ayant fait l'objet d'une modification durant la période d'amortissement, tel qu'un remboursement anticipé, une renégociation ou un changement de type de taux, ainsi que les tableaux d'amortissement afférents.

ARTICLE 8 :

UNICIL SA D'HLM s'engage à faire apparaître sur tous ses documents de communication informatifs ou promotionnels, le soutien apporté par le Département du Var par sa garantie, en prenant contact avec la direction de la communication (dme-direction@var.fr) afin de se procurer le logotype du Département du Var.
Le respect de cet engagement conditionne l'obtention des futures demandes de garantie.

ARTICLE 9 :

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application «Télérecours citoyens» accessible par le site internet www.telerecours.fr .

ARTICLE 10 :

Les parties font élection de domicile en l'hôtel du Département.

La présente convention n'est exécutoire qu'après avoir reçu le visa de légalité de la préfecture du Var.

Fait en 2 exemplaires,

Le directeur général de UNICIL société anonyme Habitation Loyer Modéré (SA D'HLM)

Monsieur Eric PINATEL,

Fait à Toulon, le

CDT/DIT/
MFL/CBA

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G33

OBJET : AGENCE DEPARTEMENTALE VAR INGENIERIE - VERSEMENT DE LA COTISATION STATUTAIRE DEPARTEMENTALE POUR L'ANNEE 2026 - ADHESION A LA CENTRALE D'ACHATS - APPROBATION DE LA MISE A JOUR DES STATUTS ET DU REGLEMENT INTERIEUR

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Martine ARENAS, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, Mme Nathalie JANET, Mme Sonia LAUVARD, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Marie-Laure PONCHON, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO.

Déports : Mme Christine AMRANE, M. Stéphane ARNAUD, M. Jean-Martin GUISIANO, M. Marc LAURIOL, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER.

Absents/Excusés : M. Robert BENEVENTI, M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, Mme Chantal LASSOUTANIE, M. Grégory LOEW, M. Nicolas MARTEL, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Valérie RIALLAND.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération de Var Ingénierie 2024-AG-01-01 relative à la constitution de l'établissement public administratif Var Ingénierie et l'adoption de ses statuts modifiée par délibération 2026-AG-02-03 du 6 octobre 2026,
Vu la délibération de Var Ingénierie 2024-AG-01-02 relative à l'adoption de son règlement intérieur et de ses annexes, modifiée par délibération 2026-AG-02-04 du 6 octobre 2026,
Vu la délibération de Var Ingénierie 2025-AG-01-6 relative à l'adoption du règlement de sa centrale d'achats,
Vu le rapport du Président,
Considérant qu'il convient de verser la cotisation statutaire annuelle du Département au titre de l'année 2026,
Considérant que les statuts et le règlement intérieur de l'agence ont été mis à jour,
Considérant que le Département, en tant que membre de l'agence, doit adhérer à sa centrale d'achats s'il veut pouvoir bénéficier de ses services,

Considérant l'avis de la commission solidarités et ingénierie pour les territoires du 30 septembre 2026
Considérant l'information à la commission administration générale, moyens généraux et projets structurants du 5 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- de prendre acte des statuts de Var Ingénierie, mis à jour, tels que joints en annexe,

- de prendre acte du règlement intérieur de Var Ingénierie, mis à jour, tel que joint en annexe,

- d'adhérer à la centrale d'achats de Var Ingénierie, dont le règlement est joint en annexe,

- de verser à Var Ingénierie la cotisation départementale annuelle pour l'année 2026, s'élevant à 500 000 € TTC (opération budgétaire : Var Ingénierie ID83 24OPE00711).

La dépense est prélevée sur les crédits inscrits au budget départemental.

Adopté à l'unanimité.

Non participation au vote : M. Stéphane ARNAUD, Mme Christine NICCOLETTI, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Christine AMRANE, M. Marc LAURIOL, M. Claude PIANETTI, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129933-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

LE DÉPARTEMENT
VAR INGÉNIERIE
AU SERVICE DES TERRITOIRES

RÈGLEMENT DE VAR INGENIERIE-CENTRALE D'ACHAT

Adopté en Assemblée Générale du 01 juillet 2025

Annexé à la délibération ATD_2025-AG_01_06

SIÈGE ET COORDONNÉES

Var Ingénierie
Hôtel du département
390 Avenue des Lices
83076 TOULON
Tél : 04 83 95 00 00
Mail : var-ingenierie@var.fr

PREAMBULE

L'Agence technique départementale Var Ingénierie a pour objet d'apporter à ses adhérents une assistance d'ordre technique, juridique et financier dans les domaines de l'aménagement, de l'équipement, du développement durable des territoires et de la gestion locale.
L'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics ouvre aux entités publiques la possibilité de se constituer en centrale d'achat, par la seule formalité d'une décision de leurs organes délibérants.

Consciente que la rationalisation de la démarche achat et l'efficience de la commande publique sont des préoccupations communes à ses adhérents, Var Ingénierie s'est ainsi constituée en centrale d'achat par délibération de son Assemblée générale en date du 27 novembre 2024.
Grâce à ce nouveau service proposé à tous ses adhérents, Var Ingénierie-Centrale d'achat leur permet de mutualiser leurs achats dans un cadre souple, de réaliser des économies d'échelle, de respecter les principes du droit de la commande publique en se libérant des contraintes administratives, et de bénéficier de l'ingénierie d'achat et de l'expertise technique et juridique de l'Agence.

ARTICLE 1 – Objet

Var Ingénierie-Centrale d'achat, agissant en qualité d'intermédiaire, procède à la passation d'accords-cadres pour le compte des adhérents de Var Ingénierie, dans tous les domaines relevant du champ d'intervention de l'Agence.

ARTICLE 2 – Périmètre de la centrale d'achat

2-1 Bénéficiaires

La centrale d'achat est ouverte à tous les adhérents de Var Ingénierie, ayant précisé leur volonté de bénéficier des prestations de la centrale. La centrale d'achat est également ouverte à l'Agence technique départementale Var Ingénierie qui peut notamment recourir aux accords-cadres disponibles.

2-2 Segments d'achats

Var Ingénierie-Centrale d'achat peut conduire des démarches de commande publique pour le compte de ses adhérents dans tous les domaines d'intervention de Var Ingénierie.
Var Ingénierie-Centrale d'achat peut conclure des accords-cadres de travaux, de fournitures ou de services.

2-3 Périmètre géographique

Le périmètre géographique de Var Ingénierie-Centrale d'achat est le périmètre géographique de Var Ingénierie, c'est-à-dire le territoire du département du Var, sans que cela fasse obstacle à ce que la centrale d'achat puisse conclure des accords-cadres dont le périmètre serait plus limité.

ARTICLE 3 – Durée

La centrale d'achat de Var Ingénierie, à caractère permanent, est constituée pour une durée indéterminée. Elle ne peut être dissoute que par une délibération de l'Assemblée générale de Var Ingénierie ou par la dissolution de l'Agence technique départementale elle-même.

ARTICLE 4 – Modalités de retrait

4-1 A l'initiative de l'adhérent

Le retrait de la centrale d'achat ne peut résulter que d'une décision de l'adhérent sans pour autant être lié à un retrait de l'Agence. Le retrait n'emporte pas résiliation de tous les engagements contractuels souscrits par l'adhérent. Il lui revient de conduire toutes les démarches visant à se désengager de ses éventuelles obligations contractuelles qu'il aurait notifiées auprès des titulaires désignés par la centrale d'achat.

4-2 A l'initiative de la centrale d'achat

Var Ingénierie se réserve la possibilité de refuser l'accès à la centrale d'achat à un adhérent de l'Agence, en cas de manquement grave et répété à ses obligations vis-à-vis d'elle-même, des titulaires des marchés, ou des membres de la centrale. Cette décision d'exclusion ne pourra être effective qu'après que l'adhérent aura été prévenu par écrit, en s'appuyant sur des faits probants et qu'il aura eu la possibilité de s'expliquer.

ARTICLE 5 – Autorités et règles applicables

5-1 Autorités d'attribution

Les autorités d'attribution de la centrale d'achat sont les autorités d'attribution de Var Ingénierie, notamment sa Commission d'appel d'offres, sa commission des marchés et leur Président.

5-2 Autorités de signature

Les autorités de signature de la centrale d'achat sont les autorités de signature de Var Ingénierie, et notamment son Président.

5-3 Règles internes applicables

Les règles de commande publique internes applicables sont les règles de commande publique internes de Var Ingénierie.

ARTICLE 6 – Modalités de souscription à un marché public

L'adhésion à Var Ingénierie n'engage pas ses membres à participer à l'ensemble des procédures de la centrale d'achat. Ainsi, les membres de Var Ingénierie ont la liberté d'y recourir au cas par cas.

En outre, les adhérents à la centrale d'achat ont la possibilité de passer leurs propres marchés lorsqu'ils jugent plus pertinent de passer une procédure séparée pour un marché particulier, ou lorsque le projet impose des contraintes spécifiques. Ils conservent, suivant leur souhait, la possibilité de répondre à leur besoin par tout autre moyen.
La conclusion d'un accord-cadre par la centrale d'achat n'emporte donc pas d'exclusivité pour le ou les titulaire(s).

Ainsi, pour chacun des accords-cadres mis à disposition par la centrale d'achat, les adhérents ne participent à la commande publique que par l'émission de bons de commande ou la conduite de procédure de passation des marchés subséquents.

ARTICLE 7 – Engagements de la centrale d'achat

La centrale d'achat s'engage à :

- Informer les adhérents de l'ensemble des accords-cadres à leur disposition et leur transmettre, à leur demande, les pièces contractuelles afin qu'ils puissent en apprécier l'opportunité d'engagement ;
- Assurer toute la procédure de passation, du recensement du besoin à la notification du marché aux titulaires, ainsi que la conduite de tous les actes ayant un impact sur l'existence du contrat : signature, avenant, reconduction, résiliation ;
- Respecter la réglementation en vigueur au moment de la passation des contrats. Elle met à disposition, sur demande écrite d'un adhérent, les documents attestant du respect des procédures et des règles de la commande publique. La centrale d'achats est responsable des procédures d'achat et s'en porte garante auprès des adhérents de Var Ingénierie.

ARTICLE 8 – Engagements des adhérents ayant recours à la centrale d'achat

Les adhérents ayant recours à la centrale d'achat s'engagent à :

- Exécuter les accords-cadres mis à disposition par la centrale d'achat, pour leur propre compte, en toute autonomie et dans le strict respect de leurs clauses d'exécution et des règles de la commande publique ;
- Respecter les stipulations des pièces contractuelles, et notamment les règles de mise en concurrence prévues par les accords-cadres à marchés subséquents ;
- Utiliser, lorsqu'ils existent, les modèles de documents d'exécution fournis pour Var Ingénierie-Centrale d'achat ;
- Tenir systématiquement informée la centrale d'achat de l'exécution des accords-cadres, et lui remettre à sa demande toute pièce de mise en concurrence pour l'attribution d'un marché subséquent ;
- Honorer les engagements qu'ils auront pris à l'égard des titulaires, et notamment s'acquitter des factures dûment justifiées : les adhérents paieront directement aux fournisseurs les factures correspondant à leurs commandes. Chaque adhérent est responsable de l'exécution du marché pour les besoins qui le concernent.

ARTICLE 9 – Activités d'achat auxiliaires

9-1 Activités d'achat auxiliaires

En application de l'article L. 2113-3 du Code de la commande publique, les adhérents et Var Ingénierie peuvent également confier à la centrale d'achat des activités d'achat auxiliaires. Les activités d'achat auxiliaires conduites par Var Ingénierie-Centrale d'achat consistent notamment dans :

- la passation des marchés ou accords-cadres
- Le conseil juridique
- L'ingénierie en finance publique et cofinancements

9-2 Dispositions communes à ces services

Ces demandes de services particuliers par un ou plusieurs adhérent(s) suivent le parcours classique des demandes des adhérents, comme prévu au règlement intérieur de l'Agence.

ARTICLE 10 – Régime de responsabilité

10-1 De la centrale d'Achat :

La centrale d'achat est responsable des contentieux liés à la passation, la signature et la résiliation du marché ainsi que des modifications en cours d'exécution (avenants notamment).

10-2 De l'adhérent :

Chaque adhérent est responsable des contentieux liés à l'exécution de ses propres achats. Il est également responsable des procédures de mise en concurrence pour l'attribution des marchés subséquents à un accord-cadre.

ARTICLE 11 – Litiges

11-1 Litiges entre un adhérent et Var Ingénierie-Centrale d'achat

En cas de litige entre un adhérent et la centrale d'achat survenant dans l'interprétation ou l'exécution du présent règlement, l'adhérent et la centrale d'achat s'efforceront de le régler à l'amiable.
Si aucune solution amiable n'est trouvée, le litige relèvera de la compétence du Tribunal Administratif de Toulon.

11-2 Contentieux

La centrale d'achat assumera le suivi des contentieux intéressant son domaine de compétence, notamment le cadre de la mise en concurrence et de l'attribution des accords-cadres.
Chaque adhérent est responsable de tout litige dont l'origine proviendrait de la phase exécution du contrat par ses soins, y compris la phase de mise en concurrence pour l'attribution des marchés subséquents à un accord-cadre.

Dans tous les cas, le tribunal compétent sera le Tribunal Administratif de Toulon.

LE DÉPARTEMENT
VAR INGÉNIERIE
AU SERVICE DES TERRITOIRES

Règlement intérieur de l'agence technique départementale : Var Ingénierie

Article 1 : Objet et mission de l'Agence 2
Article 2 : Nature, niveau et tarification des services apportés 2
2.1. Les services inclus dans l'adhésion 2
2.2. Les services faisant l'objet d'une tarification particulière 3
Article 3 : Mission particulière d'animation et de coordination 4
Article 4 : Modalités de saisine de l'Agence 4
Article 5 : Régulation des demandes d'assistance 5
Article 6 : Principes déontologiques de Var Ingénierie 6
Annexe 1 : Annexe tarifaire 7
Annexe 2 : Conditions générales de prestations intégrées d'accompagnement des collectivités 10

Adopté le 27 novembre 2024
Modifié le 01 juillet 2025
Modifié le 06 octobre 2026

Article 1 : Objet et mission de l'Agence

Conformément à ses statuts adoptés en assemblée générale constitutive, Var Ingénierie a pour objet d'apporter aux collectivités territoriales et aux Établissements Publics de Coopération Intercommunales (EPCI) du département du Var adhérents qui le demandent, une assistance d'ordre technique, juridique et financier dans les domaines de l'aménagement, de l'équipement, du développement durable des territoires et de la gestion locale.
Var Ingénierie pourra intervenir dans tous les domaines d'intervention de ses membres, et notamment en matière de services aux publics.

A la demande du Département, l'Agence interviendra également dans les domaines couverts par l'assistance technique réglementaire départementale : assainissement, protection de la ressource en eau, restauration et entretien des milieux aquatiques, voirie, aménagement et habitat.

Article 2 : Nature, niveau et tarification des services apportés

Dans les différents domaines mentionnés à l'article 1 du présent règlement, et afin de contribuer à la définition, la conception, la réalisation, la mise en œuvre, la gestion, au financement, à l'évaluation et au développement des projets de ses adhérents, Var Ingénierie apporte à ses adhérents deux catégories de services :

- des services inclus dans l'adhésion,
- des services faisant l'objet d'une tarification particulière. Var Ingénierie intervient alors dans le respect des règles de la quasi régie fixée par le code de la commande publique.

Les services non inclus dans l'adhésion sont en partie accessibles aux non-adhérents et sous conditions.
La cotisation annuelle due au titre de l'adhésion ainsi que la tarification des services sont définis en annexe.

2.1. Les services inclus dans l'adhésion

Ces services sont gratuits pour les adhérents à jour de leur cotisation.

Ils comprennent :

- un service d'information générale et de coordination :
Ce service comprend notamment la veille, la production, la diffusion et le partage de l'information au moyen de bases de données, de documentation, de réunions ou de guides méthodologiques.

- un service d'accompagnement, d'aide et d'assistance technique de base :
Ce service de base consiste en des prestations simples de conseil, d'expertise, d'ingénierie technique et territoriale pour la réalisation de projets portés par les adhérents : réponses immédiates par téléphone, messagerie et production, recherche et/ou analyse de dossier dans la limite de 2 journées par an.

2.2. Les services faisant l'objet d'une tarification particulière

Var Ingénierie apporte des services de niveau avancé d'accompagnement et d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) portant sur la réalisation de projets locaux d'investissement, ainsi que sur la création et l'organisation de services publics locaux sur le territoire départemental.

Elle intervient également sur les domaines de l'assistance technique départementale dans le respect des termes établis avec le Département, pour la réalisation des missions particulières dont l'exécution lui sera confiée.

2.2.1 Service avancé d'accompagnement

En fonction du niveau de complexité technique des projets, l'Agence accompagne ses adhérents qui restent toujours maîtres d'ouvrages des opérations :

- dans l'identification et la mobilisation de maîtres d'œuvre, bureaux d'études, prestataires techniques divers et de partenaires techniques, institutionnels et financiers selon les règles de la commande publique, des règles relatives à la maîtrise d'ouvrage publique ou des modalités de partenariat autorisées par la loi ;
- dans l'élaboration du plan de financement prévisionnel et de recherche des subventions potentielles.

2.2.2 Service d'assistance à maîtrise d'ouvrage

Ce service comprend deux volets :

- un conseil technique et un appui administratif tout au long du déroulement des études préalables, pouvant notamment consister en la rédaction du cahier des charges, d'aides à la consultation des bureaux d'étude, la rédaction de comptes rendus, la réalisation d'études de sécurité, la recherche de cofinancements. Il s'agit d'outils d'aide à la décision et en aucun cas de missions de maîtrise d'œuvre. Suivant le projet, les études peuvent être menées en partenariat avec les organismes partenaires de Var Ingénierie, du Département et des autres collectivités membres de l'Agence.
- une assistance au maître d'ouvrage pour le suivi de la maîtrise d'œuvre, dans l'élaboration du dossier de consultation du maître d'œuvre, l'analyse des offres et le conseil tout au long des missions de maîtrise d'œuvre.

Les services décrits au 2.2.1 et au 2.2.2 font l'objet d'une facturation par heure d'intervention des personnels de l'Agence selon une grille de tarifs définis par l'Agence et selon des conditions générales de prestation intégrée d'accompagnement des collectivités annexées au présent règlement intérieur.

NOTA : l'assistance à maîtrise d'ouvrage est également accessible aux non-adhérents dans le cadre de réponses à des consultations, dans le respect des règles de la commande publique, et notamment celles de la quasi-régie (pourcentage réglementaire d'activités fixé dans le code de la commande publique). Les tarifs spécifiques à ces prestations sont en annexe tarifaire.

2.2.3 Service d'assistance technique à l'assainissement collectif

Le Département assure, jusqu'au 31 décembre 2026, la mission d'assistance technique réglementaire en assainissement collectif (article L3232-1-1 du Code général des collectivités territoriales), pour les collectivités éligibles qui souhaitent en bénéficier.

A compter du 1er janvier 2027, l'exécution de la mission départementale d'assistance technique aux collectivités éligibles est confiée par le Département à l'ATD Var Ingénierie, conformément aux statuts en vigueur.
Une convention de mandat permet à l'ATD Var Ingénierie de demander et percevoir directement les aides de l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse pour l'exercice de cette mission départementale transférée.

La recette sera répercutée sur le calcul des prestations dûes par les collectivités éligibles.
Le recouvrement des prestations par Var Ingénierie s'appliquera aux communes et EPCI de 1 000 habitants et plus. En-deçà de ce seuil, le paiement de la prestation sera pris en charge par le Département du Var au titre de sa participation aux solidarités territoriales.

2.2.4 Prestations particulières

Var Ingénierie réalise des prestations particulières à la demande des collectivités adhérentes notamment dans le cadre des compétences d'archéologie préventive ou de celles du laboratoire départemental d'analyses et d'ingénierie du Var. Ces prestations sont rémunérées selon une grille de tarification adoptée par le Conseil départemental du Var.

Article 3 : Mission particulière d'animation et de coordination

Var Ingénierie assure la concertation, la mobilisation, la coordination entre les différents adhérents de l'Agence, les partenaires publics, privés, institutionnels et socioprofessionnels concernés par l'ingénierie territoriale, ainsi que l'interface avec les services du Département, et ceux des collectivités et ou des organismes publics concernés par les projets.

Si l'Agence est sollicitée sur des questions de gestion locale n'entrant pas dans son champ de compétences, elle en informe ses adhérents et les oriente vers les organismes et prestataires concernés.

L'Agence n'a pas vocation à intervenir en phase contentieuse ni à rédiger des mémoires contentieux, sauf accord des parties prenantes formellement établi par lettre adressée à l'Agence.

Article 4 : Modalités de saisine de l'Agence

L'Agence est saisie par les représentants élus de ses adhérents, les maires des communes, les présidents des EPCI et du Département ou leurs représentants désignés.

En fonction de la nature et de la complexité des questions qui lui sont posées, l'Agence peut être saisie soit par téléphone, soit par courrier postal, soit par courrier électronique (var-ingenierie@var.fr).
Si l'Agence est saisie par écrit, le courrier est adressé à Monsieur le Président de Var Ingénierie, et doit être signé par l'exécutif de la collectivité ou par la personne expressément désignée.
Les saisines par écrit font l'objet de réponses écrites dans des délais les plus brefs possibles.
Les réponses sont adressées aux seuls demandeurs.

La saisine par téléphone porte sur des renseignements simples, dits de premier niveau, appelant des réponses rapides, et concernant par exemple un point d'interprétation de la législation, de la réglementation ou une recherche juridique, technique ou thématique.
Les saisines par téléphone, en fonction du plan de charge de l'Agence, soit sont traitées immédiatement, soit font l'objet d'un rappel dans les meilleurs délais. Les réponses peuvent être téléphoniques ou écrites.
Selon le niveau de la demande, les saisines par courrier électronique sont traitées soit par téléphone, soit par messagerie.

Quel que soit le mode de saisine retenu, Var Ingénierie privilégie un rendez-vous sur site afin de préciser et définir avec les élus des collectivités membres de l'Agence, l'objet et la nature de la demande et rédiger ensuite une proposition de schéma et de programmation d'intervention conforme aux statuts et au règlement intérieur, et en fonction du plan de charge et des disponibilités de l'Agence.
Les agents de Var Ingénierie peuvent se déplacer pour participer aux réunions organisées par les collectivités adhérentes suivant une demande expresse (courrier) éventuellement soumise à acceptation de Monsieur le Président de Var Ingénierie, notamment lorsque celles-ci sont organisées en dehors des horaires de travail, dispositions devant demeurer exceptionnelles.
Lorsqu'une collectivité adhérente saisit Var Ingénierie d'une question mettant en jeu les intérêts d'une autre collectivité adhérente, l'Agence ne peut y donner suite que si les collectivités concernées font une demande conjointe pour connaître la règle de droit ou la norme technique.
Chacune sera destinataire des courriers de réponse.

Les non adhérents peuvent saisir l'Agence par demande écrite ou par messagerie électronique, adressée à Monsieur le Président de Var Ingénierie. La réponse sera formulée par écrit, après un délai de réflexion raisonnable considérant qu'il s'agit de réponse à des marchés.

Article 5 : Régulation des demandes d'assistance

Les demandes adressées par les adhérents font l'objet d'un enregistrement systématique par les services de l'Agence.
Les demandes simples de renseignement sont traitées sous 10 jours.

Pour les demandes d'intervention relatives à des services d'assistance à maîtrise d'ouvrage non compris dans l'adhésion, la prise en charge sera déterminée par un comité de régulation.
Le comité de régulation se réunit selon une périodicité déterminée par ses membres.
Il est composé du président du conseil d'administration, de deux membres du conseil d'administration, du directeur de l'Agence ou de son directeur technique et de deux représentants de l'administration départementale.

Les critères de sélection des demandes et de programmation des interventions de l'Agence seront notamment déterminés par :
o Les orientations thématiques et territoriales fixées par le conseil d'administration et adoptées par l'assemblée générale,
o Le plan de charge des agents,
o Le nombre de projets actifs de l'adhérent (en cours) pour l'Agence,

o Le caractère non prévisible, tel que périls, sinistres, nouvelles dispositions réglementaires relançant un dossier déjà étudié, nouveaux règlements d'intervention des financeurs.

Les réponses aux demandes d'intervention peuvent prendre différentes formes selon les demandes. Elles seront toujours formalisées au minimum par l'envoi d'un écrit : courrier postal ou électronique, lettre d'accord, convention, contrat etc.

Article 6 : Principes déontologiques de Var Ingénierie

L'Agence est au service des collectivités adhérentes auxquelles elle propose une mission d'information, de conseil et d'assistance, dans le cadre défini par les statuts, le règlement intérieur et les programmes annuels d'activités.
L'adhésion à l'Agence suppose d'approuver et de respecter un certain nombre de règles déontologiques :
Neutralité : l'Agence conduit ses missions avec la plus stricte neutralité vis-à-vis de ses interlocuteurs.
Objectivité : les avis ou conseils de l'Agence restent purement techniques, juridiques ou relatifs aux recherches de financements. Elle doit dire la législation, la réglementation applicable et les prescriptions techniques en toute objectivité sans parti pris aucun. Elle ne peut se prononcer en opportunité.
Transparence : l'Agence s'engage vis-à-vis de ses adhérents dans une relation de confiance fondée sur une communication transparente et loyale qui doit être réciproque. L'Agence ne peut pas apporter de réponses pertinentes si les questions ne sont pas posées en toute transparence, si elles éludent une partie de la problématique ou si les documents dont dispose l'adhérent et nécessaires à l'élaboration d'une réponse adaptée ne sont pas communiqués.
Confidentialité : l'Agence s'engage à respecter strictement la confidentialité dans les informations qui lui seront données et dans la façon dont elles seront traitées, sauf à être expressément autorisée à en faire état dans l'intérêt des autres adhérents.
Professionnalisme et Précaution : l'Agence ne saurait se substituer au contrôle de légalité de l'État. Les personnels auront pour objectif de donner la réponse la mieux adaptée aux intérêts de tous dans le respect des statuts de l'Agence et du droit applicable au moment où ils seront sollicités.

Annexe 1 : Annexe tarifaire

1- Cotisation annuelle dûe au titre de l'adhésion

Communes

- Exemption de cotisation pour les communes rurales au sens de l'article R.3232-1-5 du code général des collectivités territoriales (CGCT). Cette liste est revue annuellement.
- Pour les autres communes, le calcul de la cotisation par collectivité est fixé à 0,40€ HT/habitant (calcul basé sur la population INSEE de l'année précédente).

Département

- Pour le Département du Var, le montant de la cotisation due au titre de l'adhésion est fixé à 416 666 € HT (soit 500 000 € TTC).

Etablissements publics de coopération intercommunale

- Les EPCI éligibles à l'assistance technique réglementaire, telle que définie par le Code général des collectivités territoriales, sont exemptés de cotisation.

- Pour les autres EPCI, compétents en eau potable et/ou en assainissement collectif et/ou en gestion des eaux pluviales, la cotisation est fixée comme suit :
    - Moins de 25 000 habitants : 0,20 € / habitant
    - Entre 25 000 et 50 000 habitants : 5 000 €
    - Au-delà de 50 000 habitants : 10 000 €

2 - Tarification particulière des services décrits à l'article 2.2 :

Le service avancé d'accompagnement d'aide et d'assistance technique et le service d'assistance à maîtrise d'ouvrage décrits aux articles 2.2.1 et 2.2.2 du présent règlement seront facturés en fonction d'une estimation préalable du temps passé, à partir des coûts horaires suivants :

Pour les adhérents :

Métier de l'agent engagé dans la mission	Tarif horaire (en € HT)
Expert	76 €
Chef de projet	69 €
Ingénieur/Attaché territorial	58 €
Technicien / Rédacteur territorial	45 €
Agent de maîtrise / Agent administratif	42 €

Pour les non-adhérents :

Métier de l'agent engagé dans la mission	Tarif horaire (en € HT)
Expert	142 €
Chef de projet	129 €
Ingénieur/Attaché territorial	108 €
Technicien / Rédacteur territorial	84 €
Agent de maîtrise / Agent administratif	78 €

3. Tarification du Pack d'assistance technique en assainissement collectif

TARIFS APPLICABLES A PARTIR DU 1er JANVIER 2027

Les prestations réalisées dans le cadre du pack d'assistance technique en assainissement collectif sont réservées aux communes et EPCI compétents et éligibles à l'assistance technique telle que prévue à l'article L3232-1-1 du Code général des collectivités territoriales.

Les communes et EPCI intéressés par le pack en assainissement collectif devront demander un devis à l'ATD avant le 30/11/N-1 pour une assistance l'année N (année d'exécution de la mission). Ces devis sont à signer avant le 31/12/N-1 et seront à renouveler chaque année pour bénéficier du pack. Passées ces dates, l'ATD s'autorise à ne pas donner suite à la demande, notamment en raison des délais réglementaires imposés par la Préfecture pour déposer le programme d'auto-surveillance (bilans 24 heures, contrôle des dispositifs d'autosurveillance).

Le pack d'assistance technique en assainissement comprend :

- la réalisation d'une visite annuelle des stations de traitement des eaux usées ;
- pour les stations gérées en régie et de capacité inférieure à 2 000 équivalents-habitants (EH) : la réalisation des bilans 24 heures réglementaires dans la limite de deux bilans maximum par an ;
- pour les stations de capacité supérieure à 2 000 EH : la réalisation d'un contrôle annuel du dispositif d'autosurveillance ;
- la réalisation d'une visite d'agrément préalable à la mise en eau pour chaque nouvelle station d'épuration ;
- la participation ponctuelle aux réunions techniques dans le cadre de la réalisation d'un schéma directeur d'assainissement ou la construction d'une nouvelle station (2 réunions maximum/an) ;
- l'assistance au remplissage des indicateurs réglementaires assainissement par la commune sur Sispea ;
- si besoin, la formation du personnel exploitant pour les collectivités en régie ou qui souhaitent passer en régie, dans la limite de 2 demi-journées par an par collectivité.

Le coût du pack d'assistance technique est fixé à 0,50 €HT/habitant/an. Ce coût est établi conformément à l'arrêté du 21 octobre 2008 relatif à la définition du barème de rémunération de la mission d'assistance technique dans le domaine de l'eau.

Le mode de calcul de la participation est le suivant :

Nombre d'habitants (population DGF de l'année N-1) x barème par habitant et par an fixé à 0,50 €HT/habitant

Les communes et EPCI de moins de 1000 habitants bénéficient d'une gratuité du pack d'assistance (conformément à l'article 2.2.3 du présent règlement). Bien que la prestation soit gratuite, la demande de devis auprès de l'ATD, dans les délais définis ci-dessus, reste obligatoire.

Annexe 2 : Conditions générales de prestations intégrées d'accompagnement des collectivités

---

CONDITIONS GÉNÉRALES DE PRESTATION INTÉGRÉE D'ACCOMPAGNEMENT DES COLLECTIVITÉS

VERSION EN VIGUEUR AU 06 OCTOBRE 2026

1. Présentation de l'Agence technique départementale (ATD) "Var Ingénierie"

L'ATD "Var Ingénierie" est un Établissement public administratif, constitué le 27 novembre 2024.

Son siège social est sis :

Hôtel du Département - 390 Avenue des Lices - 83076 TOULON
Téléphone : 04 83 95 00 00
Mail : var-ingenierie@var.fr
Site : https://collaboractif.var.fr/
n° SIRET : 938 456 589 00010

Son objet est d'apporter aux communes et aux EPCI du département du Var adhérents qui le demandent, une assistance d'ordre administratif général, technique, juridique et financier, dans les domaines du bâtiment, de l'aménagement, de l'équipement, de la voirie, de la mobilité, de la gestion de l'eau (ressources, adduction eau potable, assainissement) et du développement durable des territoires.

L'adhésion des collectivités à l'ATD "Var Ingénierie" ouvre droit à des prestations d'information-conseil, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et d'assistance technique dans le domaine de l'assainissement collectif.

Les parties sont ainsi désignées :

- Le Prestataire : "l'Agence" ou l'ATD "Var Ingénierie"
- Le Bénéficiaire : la "Collectivité"

Les présentes conditions générales de prestation intégrée d'accompagnement des collectivités ont pour objet de définir les conditions dans lesquelles l'ATD "Var Ingénierie" réalise ses prestations à la demande des collectivités adhérentes qui la sollicitent.

Les présentes conditions générales de prestation intégrée d'accompagnement des collectivités sont expressément agréées et acceptées par la Collectivité, qui déclare et reconnaît en avoir une parfaite connaissance.

2. Engagements réciproques

L'ATD "Var Ingénierie" s'engage à :

- assurer l'assistance à maîtrise d'ouvrage ou l'assistance technique en mettant à disposition le personnel, les moyens techniques adaptés, pour réaliser la mission spécifiée dans le devis,

- tenir informée la Collectivité de tous les échanges entre les parties prenantes du projet ou de la mission (prestataires privés, Etat, …),

- tenir informée la Collectivité de tout aléa potentiel ou avéré qui pourrait avoir des répercussions sur la mission : planning, prestations, réglementation applicable, …

- communiquer à la Collectivité un état d'avancement de l'accompagnement réalisé, et le cas échéant les rapports et documents réalisés dans le cadre de sa mission et destinés à la Collectivité.

La Collectivité s'engage à :

- se faire représenter par un élu et/ou par un intervenant technique nommément désigné,

- autoriser l'Agence ou ses prestataires à pénétrer si besoin dans les installations concernées de la Collectivité, dans des conditions normales de sécurité, dans le cadre de rendez-vous préalablement fixés d'un commun accord,

- mettre à disposition de l'Agence toute information utile et nécessaire dont elle dispose, notamment les plans et descriptifs des ouvrages, les études et diagnostics antérieurs, les partenariats engagés, les demandes de subventions sollicitées ou obtenues ,etc,...

- tenir informée l'Agence de tout aléa potentiel ou avéré technique, administratif, financier ou juridique qui pourrait amener à modifier la mission,

- communiquer à l'Agence ou ses prestataires les échanges clés nécessaires à la réalisation de la mission en cours.

3. Démarrage de la mission

L'ATD "Var Ingénierie" établit un devis présentant les différentes phases de la mission d'AMO ou d'assistance technique prenant en compte les besoins de la Collectivité conformément aux réunions de travail préparatoires.
La prestation de service sera réalisée selon un planning prévisionnel non contractuel, joint au devis.
Ce planning pourra être amené à évoluer et dépendre, par exemple, de l'accomplissement de certaines tâches ou de l'effectivité des retours attendus de la part de la Collectivité.

La mission d'AMO ou d'assistance technique débutera à la réception de l'intégralité des documents fournis par la Collectivité et du devis signé (contrat) transmis par mail à l'adresse var-ingenierie@var.fr, dans les conditions précisées dans le devis. Selon le besoin, une réunion de lancement sera organisée.

4. Réalisation de la mission

L'ATD "Var Ingénierie" réalisera les prestations prévues au devis conformément aux phases ou à la mission préalablement définies et à ses engagements énumérés à l'article 2.

5. Clôture de la mission et résiliation anticipée

- Clôture de la mission :
    - À l'issue de la mission, l'Agence s'engage à informer la Collectivité de la fin de mission par mail. Elle pourra solliciter la Collectivité pour recueillir son retour d'expérience sur la prestation réalisée.

- Résiliation anticipée :
    - Dans le cas où la Collectivité souhaiterait mettre un terme à l'accompagnement, elle s'engage à informer l'Agence des raisons de sa décision par courrier recommandé avec accusé de réception sans délai.
    - Dans le cas où l'ATD "Var Ingénierie" ne pourrait pas assurer la complète réalisation de la mission d'AMO, l'Agence se réserve le droit de pouvoir mettre fin à l'accompagnement de manière anticipée. Dans ce cadre, elle en informera la commune 30 jours avant la date souhaitée de résiliation et fournira à la Collectivité un récapitulatif de l'état de la mission et un solde de tout compte correspondant.

6. Responsabilités et assurances

- Les agents départementaux mis à disposition de l'ATD "Var Ingénierie" et ses prestataires bénéficient d'une assurance de responsabilité professionnelle/civile afin de couvrir, dans les limites de leur éventuelle responsabilité, les dommages qu'ils occasionneraient dans l'exercice de leur mission.

- Sont garanties les conséquences de la responsabilité civile de l'Agence du fait du patrimoine mis à sa disposition, de son personnel, de la mise en œuvre, de la gestion et de l'exécution, de ses compétences et activités y compris en cas de fautes, d'omissions, de maladresses ou d'erreurs non intentionnelles

- La responsabilité de l'Agence ne saurait toutefois être mise en cause dans les cas suivants:
    - Participation directe ou indirecte du Bénéficiaire au dommage, notamment en matière de délais, en raison de négligences, de décisions infondées empêchant l'exécution du contrat, ou de défectuosité des lieux ou du matériel fourni par lui.

- Les Parties ne pourront être tenues pour responsables si la non-exécution de l'une quelconque de leurs obligations, telles que décrites dans les présentes découle d'un cas de force majeure, au sens de l'article 1218 du code civil ou d'aléas sanitaires ou climatiques exceptionnels indépendants de la volonté des Parties.

7. Devis et prix

- Les tarifs applicables sont ceux annexés dans le règlement intérieur de l'Agence au jour de la signature du devis. Les modifications de tarifs décidées par l'ATD "Var Ingénierie" ultérieurement à cette date de signature ne s'appliqueront pas à la prestation en cours.

- Les prix sont Hors Taxe, TVA en vigueur en sus.

- Les prix indiqués aux devis sont établis sur la base des données fournies par la Collectivité et pour les conditions normales d'exécution de la prestation. Toute évolution dans l'objet ou l'étendue de la prestation ou dans les conditions d'exécution de celle-ci fera l'objet d'une modification du devis initial (sur la base du tarif en vigueur à la date de la signature du devis initial), qui sera validé par la Collectivité, et d'une facturation ajustée.

- Sauf dans le cas de l'assistance technique dans le domaine de l'assainissement collectif où le devis est forfaitaire, le devis est indicatif (ne seront facturées que les heures effectivement réalisées).

- Dans la mesure où, en cours de réalisation d'une prestation d'AMO, la Collectivité bénéficiaire souhaitait mettre fin au présent contrat (par courrier recommandé avec accusé de réception), les parties signataires conviennent que les heures effectuées à la date de résiliation seront facturées par l'ATD "Var Ingénierie" à la Collectivité.

8. Règlement de la prestation

- La prestation est facturable par phase du devis dans le cadre des missions d'AMO, ou facturable à compter du 15 mars de l'année d'exécution de la mission dans le cas de l'assistance technique en assainissement collectif.

- Le règlement s'effectue par virement bancaire lors de la réception par la Collectivité du titre exécutoire formant avis des sommes à payer. La Collectivité dispose alors du délai réglementaire pour s'acquitter du paiement de la facture.

9. Diffusion de l'information

La Collectivité autorise l'ATD "Var Ingénierie" à communiquer sur la mission concernée dans le but essentiel de proposer des retours d'expérience à d'autres collectivités (via plateforme d'échanges Département-collectivités : collaboractif.var.fr).

10. Litiges

1. Les parties s'efforceront de régler à l'amiable tout différend éventuel relatif à l'interprétation des stipulations du contrat in house ou à l'exécution des prestations.

L'apparition du différend résulte :

- soit d'une prise de position écrite, explicite et non équivoque émanant de la collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités bénéficiaire et faisant apparaître le désaccord.

- soit du silence gardé par la collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités bénéficiaire à la suite d'une mise en demeure adressée par l'agence départementale l'invitant à prendre position sur le désaccord dans un délai qui ne saurait être inférieur à quinze jours.

2. Tout différend entre l'agence départementale et une collectivité territoriale ou d'un groupement de collectivités bénéficiaire doit faire l'objet, de la part de l'agence départementale, d'un mémoire en réclamation exposant précisément les motifs de ce différend et indiquant, le cas échéant, pour chaque chef de contestation, le montant des sommes réclamées et leur justification.
Ce mémoire doit être communiqué à la collectivité territoriale ou au groupement de collectivités dans le délai de deux mois, courant à compter du jour où le différend est apparu.

3. La collectivité territoriale ou le groupement de collectivités dispose d'un délai de deux mois, courant à compter de la réception du mémoire en réclamation, pour notifier sa décision. L'absence de décision dans ce délai vaut rejet de la réclamation.
Lorsque la collectivité territoriale ou le groupement de collectivités et l'Agence départementale ne parviennent pas à régler le différend à l'issue de la procédure décrite aux 1 à 3 du présent article :

- ils peuvent recourir à la médiation. La saisine d'un médiateur interrompt les délais de recours contentieux jusqu'à la notification de la décision prise après médiation ou de la constatation par le médiateur de l'échec de sa mission,

- ou ils peuvent porter la réclamation devant le Tribunal administratif.

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon (5 rue Racine – 83000 Toulon) est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution des présentes conditions générales de prestation intégrée d'accompagnement des collectivités. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr.

LE DÉPARTEMENT
VAR INGÉNIERIE
AU SERVICE DES TERRITOIRES

Statuts de l'agence technique départementale :

Var Ingénierie

CHAPITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES 2
Article 1 : Création 2
Article 2 : Objet et mission de l'Agence 2
Article 3 : Siège social 3
Article 4 : Durée 3
Article 5 : Membres 3
Article 6 : Conditions d'adhésion 4
Article 7 : Conditions de retrait 4
Article 8 : Dissolution 5
Article 9: Partenaires de l'Agence 5
CHAPITRE 2 – FONCTIONNEMENT DE L'AGENCE 6
Article 10 : Composition de l'assemblée générale 6
Article 11 : Rôle de l'assemblée générale ordinaire 6
Article 12 : Assemblée générale extraordinaire 7
Article 13 : Conseil d'administration 8
Article 14 : Fonctionnement du conseil d'administration 9
Article 15 : Rôle du conseil d'administration 9
Article 16 : Rôle du président du conseil d'administration 10
Article 17 : Le directeur et le directeur technique de l'Agence 11
Article 18 : Règlement intérieur 11
Article 19 – Ressources 11
Article 20 – Cadre budgétaire et comptable 11

Adopté le 27 novembre 2024
Modifié le 01 juillet 2025
Modifié le 06 octobre 2026

CHAPITRE 1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 1 : Création

En application de l'article L 5511-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), il est créé par le Département du Var, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) du département du Var adhérents, un Établissement Public Administratif dénommé :

« Var Ingénierie », ci-après désigné par " l'Agence" ou par "Var Ingénierie"

La création de cet établissement public administratif (EPA) doit permettre de mutualiser les ressources et les besoins de ses membres afin de conforter l'ingénierie et la solidarité territoriale, le développement équilibré des territoires, le soutien des initiatives locales et l'autonomie des collectivités du territoire départemental.

Article 2 : Objet et mission de l'Agence

Var Ingénierie a pour objet d'apporter aux communes et aux EPCI du département du Var adhérents qui le demandent, une assistance d'ordre administratif général, technique, juridique et financier, dans les domaines de l'aménagement, de l'équipement, du développement durable des territoires, de la gestion locale et des services aux publics.
L'Agence pourra intervenir dans tous les domaines d'intervention de ses membres, à l'exception des EPCI non éligibles à l'assistance technique pour lesquels l'accompagnement portera exclusivement sur la gestion de l'eau (ressources, adduction eau potable, assainissement, pluvial).
L'Agence interviendra également dans les domaines couverts par l'assistance technique réglementaire départementale : assainissement, protection de la ressource en eau, restauration et entretien des milieux aquatiques, voirie, mobilité, aménagement et habitat.
Dans ces différents domaines, Var Ingénierie a pour mission d'accompagner les collectivités adhérentes dans :

- leur réflexion,
- la recherche d'information,
- l'organisation de réunions thématiques,
- l'identification et la mobilisation des ressources et moyens nécessaires à la réalisation d'études, de missions de conseil, d'ingénierie et d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

Var Ingénierie pourra également assurer la mobilisation, la mutualisation et la coordination entre les différents adhérents et partenaires de l'Agence ainsi que l'interface avec les services du Département, et des collectivités ou organismes concernés par les projets pour lesquels elle est sollicitée.

L'Agence réalise pour ses adhérents cinq catégories de missions et prestations :
- Des missions d'information générale et de coordination de l'ingénierie territoriale. Ces missions sont gratuites pour tous les membres de l'Agence à jour de leur cotisation annuelle,
- Des missions spécifiques d'assistance à maîtrise d'ouvrage d'ordre technique, juridique et/ou financier. Ces missions sont rémunérées selon une grille de tarification adoptée par l'assemblée générale,
- Des missions spécifiques dans le cadre de réponses à des consultations lancées par les collectivités adhérentes~~,~~

- Des prestations particulières à la demande des collectivités adhérentes notamment dans le cadre des compétences d'archéologie préventive ou de celles du laboratoire départemental d'analyses et d'ingénierie du Var. Ces prestations sont rémunérées selon les grilles de tarification en vigueur au Département,
- Des missions d'assistance technique réglementaire dans le domaine de l'assainissement collectif en application de l'article L3232-1-1 du Code général des collectivités territoriales.

L'ATD se réserve la possibilité de réaliser des missions spécifiques dans le cadre de réponse à des marchés publics lancés par des collectivités non adhérentes.

Afin d'assurer l'assistance auprès de ses adhérents, notamment en termes de réalisations d'études d'ingénierie, l'Agence peut exercer au bénéfice de ses adhérents des activités d'achat centralisé d'acquisition de fournitures ou de services ainsi que la passation de marchés de fournitures ou de services. Ainsi, l'Agence se constitue, en tant que de besoin, en centrale d'achats conformément aux dispositions de l'article L.2113-2 du Code de la commande publique. Un règlement intérieur propre à la centrale d'achats précise son fonctionnement et les modalités pour en bénéficier.

Une commission d'appel d'offres et une commission consultative des marchés de la centrale d'achats et de l'Agence sont instituées.

La définition des missions de l'Agence, ainsi que les conditions de tarification, sont précisées par le règlement intérieur et par les annexes correspondantes.

Article 3 : Siège social

Le siège social de Var Ingénierie est fixé à l'Hôtel du Département - Conseil Départemental du Var, 390 Avenue des Lices, 83076 TOULON.
Il ne peut être transféré qu'à la suite d'une décision du conseil d'administration.

Article 4 : Durée

Var Ingénierie est créé pour une durée indéterminée.

Article 5 : Membres

Sont membres de l'Agence, le Département du Var, les communes et les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) adhérents.

Seuls siègent avec voix délibérative au sein des organes délibérants :
- Les conseillers départementaux désignés par le Département (au nombre de 12 désignés par l'assemblée délibérante),
- Les maires ou leur représentant pour les communes ainsi que leur suppléant (qui dispose de voix délibérative en cas d'empêchement du titulaire ; au sens de l'article 10 ci-après).
- Les présidents ou leur représentant pour les EPCI ainsi que leur suppléant (qui dispose de voix délibérative en cas d'empêchement du titulaire ; au sens de l'article 10 ci-après).

En cas de double mandat de représentant au sein de Var Ingénierie (maire et conseiller départemental, maire et président d'EPCI, etc.), les représentants titulaires des adhérents ne peuvent disposer que d'une seule délibérative.
Il revient à leur suppléant au titre d'une des collectivités de siéger à leur place, pour faire valoir la voix délibérative de ladite collectivité. En cas de carence de suppléant, une seule voix sera prise en compte.
Lorsqu'il s'agit d'un conseiller départemental désigné pour représenter le Département au sein de Var Ingénierie, c'est à son suppléant en mairie, EPCI , désigné par délibération, qu'il incombe de siéger au sein de l'assemblée générale (ordinaire et constitutive) afin de représenter la commune. En cas de carence du suppléant, l'élu ne votera qu'en sa seule qualité de conseiller départemental.

Par leur voix délibérative, les adhérents de l'Agence assurent sur cette dernière, un contrôle analogue à celui qu'ils exercent sur leurs propres services lorsqu'ils font appel à l'Agence.

Ce contrôle peut également être exercé par une autre personne morale, qui est elle-même contrôlée de la même manière par l'adhérent concerné de l'Agence.

Article 6 : Conditions d'adhésion

Sont membres fondateurs de Var Ingénierie, le Département du Var ainsi que l'ensemble des communes et EPCI du département du Var qui auront délibéré au jour de l'assemblée constitutive de l'Agence sur l'adhésion, l'approbation des présents statuts, la désignation de leurs représentants et de leurs suppléants devant siéger à l'assemblée générale.

Les communes et EPCI autres que les membres fondateurs peuvent adhérer à l'Agence après avoir manifesté leur demande d'adhésion sous la forme d'une délibération prise dans les mêmes conditions que celles des membres fondateurs.
Leur demande d'adhésion doit être transmise au président du conseil d'administration de Var Ingénierie qui procède à une inscription à l'ordre du jour du conseil d'administration de l'Agence. La décision d'adhésion au sein de Var Ingénierie est prise par le conseil d'administration qui se tiendra à la date la plus proche.
La liste des membres fondateurs ainsi que celle des nouveaux adhérents seront présentées par le président du conseil d'administration lors de chaque assemblée générale pour information aux membres.

Une cotisation sera versée chaque année à Var Ingénierie par chaque membre adhérent. Son montant sera proposé par le conseil d'administration dans le règlement intérieur, et adopté par l'assemblée générale.

Article 7 : Conditions de retrait

La qualité de membre de Var Ingénierie se perd par le retrait volontaire ou le non-respect des statuts et engagements liés.
Tout membre peut demander son retrait volontaire de Var Ingénierie par demande express accompagnée de la délibération de l'organe compétent.
La demande de retrait sera entérinée par délibération du conseil d'administration.

En cas de non-respect des statuts ou de toute autre obligation liée à la qualité de membre, après une mise en demeure adressée au membre de respecter ses engagements restée sans effet, la perte de qualité de membre est décidée par le conseil d'administration.
Dans cette hypothèse, le retrait prend alors effet dès réception de la notification à l'intéressé de la délibération prise par le conseil d'administration.
Les obligations de toute nature à l'égard de Var Ingénierie, nées avant la délibération de retrait, restent à la charge du membre sortant tant qu'elles n'ont pas été satisfaites.
Le président du conseil d'administration informera l'assemblée générale de toute décision de retrait.
Aucun remboursement de la cotisation annuelle versée ne sera effectué, et aucune quote-part ne sera versée au prorata temporis (à proportion du temps écoulé).

Article 8 : Dissolution

La dissolution de Var Ingénierie ne pourra être décidée que par une assemblée générale extraordinaire convoquée et délibérant dans les conditions prévues par les présents statuts.
L'assemblée générale extraordinaire arrête les conditions de la liquidation de l'Agence et désigne un ou plusieurs liquidateurs chargés, sous réserve du droit des tiers, d'apurer les dettes et les créances et de céder les actifs.

Article 9: Partenaires de l'Agence

L'Agence peut conventionner avec des organismes partenaires pour qu'ils participent dans leur domaine propre d'intervention à l'exercice de ses compétences.
Les conventions afférentes fixent notamment les modalités d'intervention de ces partenaires.
Ces conventions sont conclues dans les conditions fixées par la loi et les règlements en vigueur et notamment, le cas échéant, dans le respect des règles de la commande publique.

CHAPITRE 2 – FONCTIONNEMENT DE L'AGENCE

Article 10 : Composition de l'assemblée générale

L'assemblée générale comprend l'ensemble des membres adhérents de l'Agence.

Chaque délégué titulaire dispose d'une voix.
Le délégué suppléant est appelé à siéger avec voix délibérative en cas d'empêchement du titulaire. Le délégué suppléant peut assister aux séances sans voix délibérative lorsque le délégué titulaire est présent.
En cas d'empêchement de leur délégué titulaire et de leur suppléant, les membres peuvent se faire représenter en donnant pouvoir par écrit à un autre membre.
Chaque membre ne peut détenir qu'un ou deux pouvoirs.

Le mandat des délégués au sein de Var Ingénierie est lié à celui de l'assemblée qui les a désignés. Ce mandat expire lors du renouvellement de leur organe délibérant respectif et peut expirer par anticipation en cas de désignation d'un autre délégué désigné par les collectivités membres. Les membres concernés transmettent au plus tôt le nouvel acte de désignation pris par leur organe délibérant.
En cas de renouvellement du mandat de conseiller départemental du président du conseil d'administration, l'assemblée générale sera présidée par le doyen des conseillers départementaux siégeant à Var Ingénierie.

Les décisions des assemblées générales sont consignées dans un procès-verbal signé par le président du conseil d'administration.
Le mode de désignation des représentants de l'assemblée générale au sein du conseil d'administration est fixé à l'article 13 des présents statuts.

Article 11 : Rôle de l'assemblée générale ordinaire

11.1 Assemblée générale constitutive
L'assemblée générale constitutive de Var Ingénierie se tiendra entre le Département du Var, les communes et EPCI ayant valablement délibéré sur leur adhésion à l'Agence.
L'assemblée générale constitutive est convoquée par le président du conseil départemental qui en fixe l'ordre du jour. Les convocations sont envoyées au moins 15 jours avant la tenue de l'assemblée.
L'assemblée générale constitutive se réunira sans condition de quorum.
La liste des membres fondateurs de Var Ingénierie sera communiquée lors de l'assemblée générale constitutive.
Lors de l'assemblée générale constitutive, les statuts et le règlement intérieur sont adoptés.

11-2 - Assemblée générale ordinaire
L'assemblée générale ordinaire se réunira au moins une fois par an, sur convocation du président du conseil d'administration. Les convocations sont envoyées au moins 15 jours avant la tenue de l'assemblée. Elles pourront être transmises par voie dématérialisée.

L'ordre du jour de l'assemblée générale ordinaire est fixé par le président du conseil d'administration. Celui-ci est tenu d'y faire figurer toutes les questions, dont l'inscription lui est demandée par un dixième au moins des membres de l'assemblée générale, dès lors qu'elles lui auront été présentées au moins 4 jours avant la date fixée pour la réunion de l'assemblée générale.

Le quorum est atteint lorsque 30 % des membres de l'assemblée générale ordinaire sont présents ou représentés. Si cette proportion n'est pas atteinte, l'assemblée est convoquée de nouveau, dans un délai minimum de 8 jours d'intervalle, elle peut alors valablement délibérer sans règle de quorum.

Selon l'équipement disponible, les débats des séances sont enregistrés. Le procès-verbal des séances est rédigé à partir de cet enregistrement ; il est versé aux archives départementales du Var au terme de sa durée d'utilité administrative. Le consentement des délégués est requis pour l'enregistrement des débats.

Ses attributions sont les suivantes :
- elle entend lecture du rapport du conseil d'administration sur le bilan d'activités de l'Agence et des comptes de l'année passée (notamment la présentation du compte financier unique), ainsi que la présentation du programme de travail et du budget primitif adoptés par le Conseil d'administration; le cas échéant, elle porte un avis sur le programme de travail annuel adopté par le Conseil d'administration;
- elle adopte le règlement intérieur et ses modifications, qui comprend notamment en annexe le montant des cotisations et du barème pour les prestations ainsi que les modalités de mise en œuvre d'un comité de régulation;
- elle délibère sur les modifications statutaires;
- elle a un rôle de proposition et de décision portant sur : la définition, l'adoption, le contrôle et l'évaluation des orientations stratégiques et opérationnelles, en particulier les orientations thématiques et territoriales ainsi que la nature, le niveau, les domaines et les procédures administratives des prestations et services rendus par l'Agence à ses adhérents;
- elle peut déléguer certaines de ses attributions au conseil d'administration. Dans ce cas, le président du conseil d'administration rend compte des décisions qui auront été prises lors de la prochaine assemblée générale. L'assemblée générale peut toujours mettre fin à la délégation.

Elle délibère sur toutes les questions inscrites à l'ordre du jour.
Les décisions sont prises à la majorité absolue des membres présents ou représentés. En cas de partage des suffrages, la voix du président du conseil d'administration est prépondérante.

Article 12 : Assemblée générale extraordinaire

L'assemblée générale extraordinaire est convoquée par le président du conseil d'administration à son initiative ou sur proposition du tiers des membres de l'assemblée générale adressée au président du conseil d'administration.
La réunion de l'assemblée générale extraordinaire se tient au plus tôt 8 jours après l'envoi de la convocation aux membres par le président du conseil d'administration et, dans le cas d'une saisine par le tiers des représentants des membres, au plus tard dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande par le président du conseil d'administration.

Sur proposition conforme du conseil d'administration, seule l'assemblée générale extraordinaire peut décider de la dissolution de l'Agence.
Elle ne peut valablement délibérer que si 30 % de ses membres y sont présents ou représentés.
Si cette proportion n'est pas atteinte, l'assemblée générale extraordinaire est convoquée à nouveau dans un délai minimum de 8 jours d'intervalle. Elle peut alors valablement délibérer sans règle de quorum.

Les décisions de l'assemblée générale extraordinaire sont adoptées à la majorité des membres présents ou représentés.

Article 13 : Conseil d'administration

Le conseil d'administration comprend 18 membres.

Pour la désignation des membres au conseil d'administration, les membres de Var Ingénierie sont répartis en 3 collèges, composés comme suit :
- collège des conseillers départementaux : 12 représentants désignés par l'assemblée départementale ;
- collège des communes et EPCI : 4 représentants;
- collège des membres associés : 2 représentants, ayant voix consultative.

Le président du conseil d'administration est issu de plein droit du collège des conseillers départementaux.
Le président du conseil d'administration est assisté de 2 vice-présidents.
Le conseil d'administration procède lors de la première séance qui suit l'assemblée générale constitutive à l'élection de son président et des vice-présidents.
La durée du mandat des membres du conseil d'administration est liée à celle de l'assemblée qui les a désignés. Ce mandat expire lors du renouvellement de leur organe délibérant respectif. Le cas échéant, le conseil d'administration procède au renouvellement du président et des deux vice-présidents.

Si les membres du conseil d'administration perdent la qualité en vertu de laquelle ils ont été désignés, ils cessent immédiatement de faire partie du conseil d'administration. Dans ce cas, ainsi que suite à un décès ou à une démission, son remplaçant sera désigné à la plus proche assemblée générale.
En ce qui concerne le remplacement d'un représentant du Département, l'assemblée départementale désigne en son sein un nouveau représentant à l'assemblée générale et au conseil d'administration.

Les pouvoirs des membres ainsi désignés prennent fin à l'époque où devait normalement expirer le mandat des membres remplacés.

Article 14 : Fonctionnement du conseil d'administration

Le conseil d'administration se réunit au moins une fois par an sur convocation de son président qui en fixe l'ordre du jour, ou à défaut, à la demande écrite des deux tiers de ses membres sur un ordre du jour déterminé.
La convocation est adressée au moins 15 jours avant. Elle peut être adressée par voie dématérialisée.
Néanmoins, le premier conseil d'administration de l'Agence se tiendra immédiatement après le déroulement de l'assemblée générale constitutive, sans que soit respecté le délai précité, sur un ordre du jour fixé par le président du conseil départemental.

Les séances du conseil d'administration peuvent se dérouler à distance (visioconférence). La convocation précisera les modalités de séances (présentiel, distanciel).
Selon l'équipement disponible, les débats des séances peuvent être enregistrés, notamment pour la rédaction du procès-verbal. Le consentement des adhérents est requis pour l'enregistrement des débats.

Les membres du conseil d'administration peuvent se faire représenter en donnant pouvoir par écrit à un autre membre du conseil d'administration.
Chaque membre ne peut détenir qu'un pouvoir.
Le directeur de l'Agence et le directeur technique assistent aux séances à titre consultatif.
Le président du conseil d'administration peut convoquer toute personne dont il estime la présence utile aux débats du conseil d'administration. Les personnes ainsi convoquées n'ont pas voix délibérative.
Les séances du conseil d'administration ne sont pas publiques.

Le conseil d'administration ne délibère valablement que si 30% de ses membres à voix délibérative sont présents ou représentés. Si le quorum n'est pas atteint, le conseil d'administration est à nouveau convoqué avec le même ordre du jour dans un délai maximum de 8 jours, et il délibère alors sans condition de quorum.
Les décisions du conseil d'administration sont prises à la majorité absolue de ses membres présents ou représentés. En cas de partage, la voix du président est prépondérante. Les décisions font l'objet de procès-verbaux signés par le président.

Article 15 : Rôle du conseil d'administration

Le conseil d'administration propose à l'assemblée générale les modifications des statuts, du règlement intérieur et de ses annexes, comprenant notamment le montant des cotisations et le barème pour les prestations ainsi que les modalités de mise en œuvre du comité de régulation.

Il organise le débat d'orientation budgétaire et adopte le rapport d'activités, le budget, les comptes de l'Agence et le programme annuel. Ces documents sont présentés chaque année à l'assemblée générale, qui pourra émettre un avis sur le programme d'activités le cas échéant.
Sans que la liste soit exhaustive, il règle par ses délibérations les affaires de Var Ingénierie, (hormis celles relevant statutairement de l'assemblée générale), et notamment :
- les mesures générales relatives à l'organisation et au fonctionnement de l'Agence ;
- les contrats, conventions et marchés ;

- les règles concernant l'emploi des diverses catégories de personnels ;
- les actions judiciaires et les transactions.

En appui sur les règles internes de la commande publique en procédure adaptée et pour les marchés de services juridiques adoptées par Var Ingénierie, il peut déléguer au président une partie de ses attributions, dont :

- la préparation (actes, décisions et pièces antérieures à la passation) des marchés et accords cadres, quelles que soient la valeur estimée du besoin et la procédure, lorsque les crédits sont inscrits au budget ou pour le compte de la centrale d'achats,
- la passation (dont la signature), l'exécution financière et technique, le règlement et la résiliation des marchés lorsque les crédits sont inscrits au budget et dans la limite d'un montant défini par le conseil d'administration, ou pour le compte de la centrale d'achats,
- la réponse à des consultations lancées par des opérateurs économiques non adhérents, en matière d'Assistance à maîtrise d'ouvrage, dès lors que l'objet de la consultation est conforme aux présents statuts.

Dans ce cas, le président du conseil d'administration rend compte de l'exercice de cette délégation et des décisions qui auront été prises lors de la plus proche instance du conseil d'administration.
Le conseil d'administration peut mettre fin aux délégations accordées à tout moment.

Article 16 : Rôle du président du conseil d'administration

Le président est chargé de la préparation, de l'exécution et de la mise en œuvre des décisions des assemblées générales et du conseil d'administration et doit tenir régulièrement informés les membres du conseil d'administration ainsi que tous les membres adhérents de la marche générale des services et de la gestion de l'Agence.

A ce titre, il :
- représente l'Agence en justice et dans tous les actes de la vie civile ;
- convoque les assemblées générales et le conseil d'administration ;
- arrête l'ordre du jour des réunions des assemblées générales et du conseil d'administration,
- prépare leurs décisions et en assure l'exécution ;
- est l'ordonnateur et prescrit l'exécution des recettes et des dépenses ;
- peut créer des régies d'avance et des régies de recettes sur avis conforme de l'agent comptable;
- a autorité sur l'ensemble des services et personnels de l'Agence ; il gère le personnel, il recrute notamment les personnels de l'Agence ;
- prépare les budgets ;
- établit le compte financier unique qu'il soumet à l'approbation du conseil d'administration et à la lecture de l'assemblée générale ordinaire ;
- peut déléguer sa signature au directeur de l'Agence et au directeur technique.

Les vice-présidents secondent le président dans l'exercice de ses fonctions.
En cas d'absence, d'empêchement, de conflit d'intérêt du Président du Conseil d'administration, ce dernier désigne pour la séance concernée un des membres du Conseil d'administration.
Le président du conseil d'administration est président de droit de la Commission d'Appels d'Offres et de la Commission des marchés.

Article 17 : Le directeur et le directeur technique de l'Agence

Le directeur de l'Agence et le directeur technique sont nommés par le président du conseil d'administration. Ce dernier met fin à leurs fonctions dans les mêmes formes.

Sous l'autorité du président du conseil d'administration, ils sont chargés de l'administration et de la gestion de l'Agence, ils assurent la direction du personnel et ont en charge l'organisation, l'animation et l'exécution des missions confiées à l'Agence.

Article 18 : Règlement intérieur

Un règlement intérieur préparé par le conseil d'administration et adopté par l'assemblée générale précisera les règles de fonctionnement interne, en particulier les conditions, modalités, tarifs et procédures d'accès aux prestations de l'Agence, ainsi que la composition et le fonctionnement du comité de régulation.
Les modifications du règlement seront préparées et adoptées dans les mêmes formes que le règlement intérieur initial.

Article 19 – Ressources

Les ressources de l'Agence sont constituées par :
- les participations financières de ses membres ;
- les produits de services rendus ;
- les subventions et dotations ;
- toute autre recette provenant de l'exercice de ses activités autorisées par les lois et règlements.

L'Agence pourra bénéficier de mise à disposition de personnels, de matériels ainsi que de locaux par tous ses adhérents.

Article 20 – Cadre budgétaire et comptable

L'Agence appliquera la réglementation budgétaire et comptable de la M 57, notamment en appui sur son règlement budgétaire, comptable et financier.
Le comptable public chargé de l'exécution comptable de Var Ingénierie est le payeur départemental du Var.
Les opérations financières et comptables de l'Agence sont effectuées conformément aux dispositions applicables en vertu de l'article L 1612-20 du CGCT et conformément aux règles de la comptabilité publique applicables en l'espèce.

DGS/DSGAT/
GD

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G39

OBJET : REGLEMENT DU PRIX DE L'INNOVATION ET DE LA RECHERCHE DU VAR 2027

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Valérie RIALLAND.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération du Conseil départemental n° A23 du 24 juin 2024 portant création du prix de l'innovation et de la recherche du Var,
Vu le rapport du Président,
Considérant la volonté de promouvoir un label Var terre d'innovation, et les ambitions portées par la collectivité pour favoriser l'innovation sur le territoire varois,
Considérant que le prix de l'innovation et de la recherche du Var ambitionne d'offrir une reconnaissance aux initiatives créatives, tout en soutenant activement l'exploration de nouvelles voies et les efforts de recherche, afin de positionner le Var comme un territoire dynamique et résolument tourné vers l'avenir,
Considérant que les cibles de ce projet incluent un large éventail d'acteurs locaux,
Considérant le succès rencontré lors des deux éditions antérieures en termes de participation,
Considérant l'opportunité offerte par l'organisation de ce prix de mettre en lumière l'innovation interne au sein des services départementaux, par l'organisation simultanée d'un prix interne dédié,

Considérant l'avis de la commission numérique, enseignement supérieur, recherche et innovation du 5 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'approuver le règlement du prix de l'innovation et de la recherche du Var au titre de l'année 2027, tel que joint en annexe.

Adopté à l'unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130879A-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

Règlement
Prix de l'innovation et de la recherche du Var

Date limite d'envoi des candidatures :

Lundi 15 février 2027 - 23h59

Le prix annuel de l'innovation et de la recherche du Var incarne l'engagement du Conseil départemental du Var en faveur de l'innovation, de l'excellence, de la créativité et du progrès au sein du territoire. Ce prix ambitionne d'offrir une reconnaissance aux initiatives créatives émanant du territoire varois, tout en soutenant activement l'exploration de nouvelles voies comme les efforts de recherche.

Ce règlement énonce les modalités d'organisation et de participation, les critères d'évaluation et les étapes du processus de sélection, dans un esprit de transparence et d'équité.

Article 1. Candidature

Le Prix de l'innovation et de la recherche du Conseil départemental du Var est ouvert aux personnes physiques et morales.

La **vérification du statut** juridique est obligatoire. Toute candidature incomplète ou ne répondant pas aux critères d'éligibilité sera automatiquement écartée.

Ces projets doivent être innovants dans leur conception, offrir des **solutions créatives aux défis locaux** et présenter une faisabilité technique et financière. Il est attendu des projets novateurs proposés qu'ils démontrent un fort potentiel de transformation et d'impact positif sur le territoire.

Sera évaluée la capacité des initiatives à être **transposables et répliquées** dans d'autres contextes, ainsi que leur contribution à une utilisation efficace des ressources publiques.

Le dossier de candidature est à **remplir en ligne via le formulaire dédié** (lien communiqué sur var.fr). Il devra contenir obligatoirement :

1. Le **questionnaire de candidature complété** ;
2. Un **logo**
3. **Une photo illustrant le projet** ;
4. Les **documents justificatifs** :
    - Statuts ou pièce attestant de l'éligibilité ;
    - Preuve de rattachement à un établissement ou laboratoire, le cas échéant ;
    - L'agrément de l'État ESUS (Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale) pour les entreprises de l'ESS ;
    - Tout document utile à la compréhension du projet.

5. Des **documents annexes** complétant la présentation de votre projet candidat. Il est vivement conseillé de joindre une **courte présentation vidéo** (format mp4) à votre dossier. Attention : toute vidéo d'une durée supérieure à 2 minutes sera refusée. Tout autre document annexe est également accepté (photos, vidéos additionnelles d'une durée totale inférieure à 3 minutes, rapport, prototype, graphique, …).

Les éléments du dossier doivent être remis au plus tard le **lundi 15 février 2027** via le formulaire. En cas de difficulté, les documents peuvent être envoyés à l'adresse mail suivante : prixdelinnovation@var.fr.

Article 2. Critères d'évaluation

Le prix de l'innovation et de la recherche du Var récompense les initiatives portant sur :

- les **innovations technologiques** (développement de nouveaux produits ou services, des solutions numériques, l'IA au service de la population varoise, la domotique etc.),
- les **innovations environnementales** (projets visant à préserver l'environnement, à promouvoir le développement durable, à lutter contre le changement climatique, etc.),
- les **innovations sociales** (initiatives visant à améliorer le bien-être social, à favoriser l'inclusion, à renforcer la solidarité, à développer la silver économie, etc.).

Un même projet ne peut concourir que dans une seule catégorie de prix. Le candidat devra cocher la case correspondante dans le formulaire de candidature. Le jury se réserve néanmoins le droit de requalifier la candidature dans une autre catégorie s'il l'estime plus adaptée.

Attribution des prix

6 prix seront décernés :

- **Grand prix de l'innovation technologique**
- **Grand prix de l'innovation environnementale**
- **Grand prix de l'innovation sociale**
- **Prix thématique 2027 – "Génération Var - Terre de réussite pour les jeunes".** *Ce prix récompensera une initiative exemplaire engagée en faveur de la réussite des jeunes sur le territoire.*
- **Prix des collectivités varoises**
- **Le coup de coeur du jury**

Les lauréats seront retenus sur l'avis du jury et après délibération de la commission permanente.

Le projet lauréat du Prix des collectivités varoises sera mis en avant de façon privilégiée dans les outils de communication du Département, notamment dans le magazine Le Var & Vous.

Une dotation de 10 000€ sera attribuée aux lauréats des trois grands prix, du prix thématique et du coup de cœur du jury. L'usage prévisionnel de cette dotation devra être

réfléchi et présenté par le candidat lors du dépôt de sa candidature.

L'attribution de cette dotation financière est réservée aux catégories suivantes :

- les **étudiants**, à condition de justifier de leur statut étudiant pour l'année académique 2026-2027 ;
- les **associations**, dûment enregistrées conformément à la législation en vigueur ;
- les **chercheurs, enseignants-chercheurs, doctorants, vacataires et contractuels dans un laboratoire de recherche et les laboratoires de recherche privés et publics**,
- les **acteurs de l'économie sociale et solidaire** (les entreprises de l'ESS devant impérativement justifier de l'agrément de l'État ESUS),

Le montant de la dotation financière sera versé à l'entité juridique porteuse du projet lauréat. En cas de lauréats multiples sur un projet (exemple : groupe d'étudiants), la répartition de la dotation s'effectue à parts égales entre les membres nommés dans la candidature (référents, ou cités clairement dans les pièces annexes).

Les candidatures des personnes physiques et morales n'entrant pas dans ce champ sans ne pourront pas figurer parmi les lauréats. Elles seront toutefois examinées avec attention par le jury. Une sélection des projets se distinguant particulièrement par leur pertinence pourra ainsi faire l'objet d'une valorisation lors d'un temps dédié au cours de la cérémonie de remise des prix.

Les dossiers seront évalués selon les critères suivants :

- l'originalité et la créativité du projet : l'approche novatrice,
- l'impact et la pertinence locale : l'impact potentiel du projet sur le développement économique, social ou environnemental du Var et de ses habitants,
- la qualité de la recherche : la rigueur méthodologique, la qualité des données et la pertinence des résultats de la recherche,
- le caractère transposable : la possibilité de transférer les résultats de la recherche en applications pratiques,
- le réalisme du planning, de la viabilité du projet et des objectifs proposés.

La remise des prix se fera lors d'une **cérémonie dédiée au printemps 2027**.

Article 3. Composition du Jury

Le jury sera composé de :

- **4** conseillers départementaux, dont le Président du Conseil départemental ou son représentant,

- **2** représentants universitaires,
- **2** membres de l'administration départementale,
- **3** personnalités varoises qualifiées dans les domaines (technologique, environnemental, social), désignées par le Président du Conseil départemental.

Le Président du Conseil départemental ou son représentant préside de droit le jury.

Le jury délibère à la majorité des voix des membres présents. En cas d'égalité, le Président du jury a voix prépondérante. Les lauréats seront contactés par voie électronique et conviés à la cérémonie de remise des prix.

Article 4. Calendrier

30 octobre 2026 : ouverture des candidatures
15 février 2027 : fermeture des candidatures
Mars - Avril 2027 : délibérations du jury
Printemps 2027: annonce des résultats et remise des prix

Le Département se réserve le droit de proroger la date limite de dépôt des candidatures et d'ajuster le présent calendrier si les circonstances l'exigent.

Article 5. Acceptation des conditions

Le soumissionnaire autorise le Conseil départemental du Var à communiquer sur sa participation et sur le projet soumis, sous réserve de préserver les secrets de fabrication et les informations protégées par la propriété industrielle relatifs à la recherche appliquée et, plus généralement, la propriété intellectuelle.

Le candidat s'engage à participer à la cérémonie de remise du prix dont la date et le lieu seront communiqués ultérieurement par le Conseil départemental du Var.

Le participant consent à l'utilisation de son image, de son nom et du titre de son projet par le Conseil départemental du Var dans le cadre de la promotion et de la communication autour du Prix de l'innovation et de la recherche du Var. Cette autorisation inclut l'utilisation sur divers supports médiatiques tels que les sites internet, les réseaux sociaux, les publications imprimées et autres supports de communication.

Le lauréat accepte que le Conseil départemental du Var communique ultérieurement sur les résultats et les avancées du projet primé, en respectant les obligations de confidentialité évoquées ci-dessus.

La participation implique l'acceptation sans réserve de toutes les conditions énoncées dans ce règlement. Toute indication inexacte entraînera l'annulation de la participation.

SST/DENFA/
jm

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G40

OBJET : AFFECTATION DE L'OPERATION DE REQUALIFICATION DE LA COUR DU COLLEGE JEAN MOULIN A BRIGNOLES A L'AUTORISATION DE PROGRAMME RELATIVE AU VERDISSEMENT DES COLLEGES

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE, Mme Valérie RIALLAND.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.
Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L.3312-4 et R.3312-3,
Vu le code de la commande publique,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A9 du 1er février 2022 portant mise à jour du règlement budgétaire et financier de la collectivité,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A4 du 26 octobre 2022 relative à la délégation de compétence au Président du Conseil départemental, notamment en matière de commande publique,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la commission permanente,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A24 du 24 juin 2024 portant révision de l'autorisation de programme dédiée à la réalisation de travaux de végétalisation et de requalification des cours de collèges s'inscrivant dans la politique Naturellement Var,
Vu la délibération de la Commission permanente n°G102 du 11 mai 2026 portant révision de l'affectation de l'opération de requalification des cours des collèges Joliot Curie à Carqueiranne, La Marquisanne à Toulon et Léotard à Fréjus sur l'autorisation de programme relative au verdissement des collèges,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission finances et ressources humaines du 5 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- de réviser l'affectation de 398 050 € de l'autorisation de programme "AP 2023-DI23011 "verdissement des collèges" portant ainsi le montant total affecté à 1 151 785 €, conformément à l'annexe jointe.

Adopté à l'unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130513-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

PROGRAMME INTERVENTION DFCI-ESPACES VERTS (ENVGP00009)

Suivi des affectations VERDISSEMENT DES COLLEGES

N° AP-2023-DI23011

Montant Voté de l'Autorisation de Programme ou d'Engagement	Montant affecté sur l'AP	Montant disponible avant ajustement d'affectation	Montant disponible après ajustement d'affectation
3 500 000,00 €	753 735,00 €	2 746 265,00 €	2 348 215,00 €

Code opération budgétaire	libellé opération budgétaire	Montant affecté par Délibération	Ajustement d'affectation	Nouveau montant affecté	Code affectation SEDIT
23OPE00738	AMO et autres études	108 655,00 €		108 655,00 €	25AFF00112
23OPE00738	TRAVAUX DE DESIMPERMEABILISATION ET DE RENATURATION COUR COLLEGE JOLIOT CURIE	144 000,00 €	35 000,00 €	179 000,00 €	25AFF01303
23OPE00738	TRAVAUX DE PROTECTION DES VEGETAUX COLLEGE LA MARQUISANNE	168 000,00 €	41 050,00 €	209 050,00 €	25AFF01324
23OPE00738	REQUALIFICATION COURS COLLEGE LEOTARD	210 000,00 €	2 000,00 €	212 000,00 €	25AFF01304
23OPE00738	MOE+TRX COLLEGE J MOULIN BRIGNOLES	50 000,00 €	320 000,00 €	370 000,00 €	25AFF01074
23OPE00738	MOE+TRX COLLEGES COUSTEAU LA GARDE	37 320,00 €		37 320,00 €	25AFF01283
23OPE00738	MOE+TRX COLLEGE LA GUICHARDE SANARY	35 760,00 €		35 760,00 €	25AFF01285
	TOTAUX	**753 735,00 €**	**398 050,00 €**	**1 151 785,00 €**	

Annexe à la délibération de la Commission Permanente du 19/10/2026

SST/DENFA/
ES

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G41

OBJET : DECLINAISON DE LA STRATEGIE DU DEPARTEMENT RELATIVE A LA MODERNISATION ET L'ADAPTATION DES ECONOMIES AGRICOLES, FORESTIERES, PECHE ET AQUACOLES DU VAR - ORIENTATION STRATEGIQUE 4.2 ET 4.9 - REVISION DU DISPOSITIF D'AIDE DU DEPARTEMENT AUX INVESTISSEMENTS DANS LES EXPLOITATIONS D'ELEVAGE ET POUR LES EQUIPEMENTS PASTORAUX

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE.

La commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L3232-1-2 et L.3312-4,
Vu le règlement européen (UE) n°2023/2831 de la commission du 13 décembre 2023 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A9 du 1er février 2022 portant adoption du règlement financier de la collectivité,
Vu la délibération du Conseil départemental n° A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A24 du 6 novembre 2023 relative à l'approbation des engagements pour une nouvelle stratégie du Département du Var intitulée "politique de soutien à l'adaptation et la modernisation des économies agricoles, forestières, pêches et aquacoles du Var" et portant approbation du dispositif d'intervention 2023-2027 du Département en matière agricole et de développement rural, proposé dans le cadre des déclinaisons régionales du plan stratégique national FEADER de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, approuvant la convention n° 2023-1446 en date du 05 mars 2024 entre la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Département du Var qui fixe les conditions d'intervention complémentaire en matière de développement économique pour les secteurs de l'agriculture, de l'agroalimentaire, de la forêt et de la pêche,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A7 du 16 décembre 2024 intitulée "déclinaison de la stratégie du Département relative à l'adaptation et la modernisation des économies agricoles, forestières, pêches et aquacoles du var - approbation de huit dispositifs du Département du var,
Vu le régime d'aide d'Etat notifié SA.107520 (2023/N) "Aides aux investissements dans les exploitations agricoles liées à la production primaire"

Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission préservation des espaces forestiers et agricoles et des risques sanitaires du 1 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d’approuver la révision du dispositif d’aide du Département du Var relatif aux investissements dans les exploitations d’élevage extensifs et pour les équipements pastoraux tel que joint en annexe, conformément à l’orientation stratégique n°4.2 “Le Département soutient la réalisation des investissements en faveur des filières agricoles varoises de niche à haute valeur ajoutée économique, environnementale, paysagère et patrimoniale leur permettant de rester compétitives et économiquement viables” et 4.9 “Le Département soutient le pastoralisme”.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130457-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

DIRECTION DES ESPACES NATURELS, FORESTIERS ET AGRICOLES

LE DÉPARTEMENT

Annexe à la délibération du 19/10/2026

AIDE DU DÉPARTEMENT AUX INVESTISSEMENTS DANS LES EXPLOITATIONS D'ÉLEVAGE ET POUR LES ÉQUIPEMENTS PASTORAUX

OBJECTIFS

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa nouvelle stratégie en faveur de l'adaptation et la modernisation des économies agricoles, forestières, pêches et aquacoles du Var, le Département s'engage aux côtés des filières de niche à haute valeur ajoutée, économique, environnementale, paysagère et patrimoniale.

Le Département soutient l'élevage extensif et le pastoralisme, notamment le sylvo-pastoralisme, dans un objectif de préservation du patrimoine naturel et des écosystèmes ainsi que des savoir-faire et des métiers qui façonnent le paysage. Ces investissements permettront d'assurer, d'une part, les services de bases aux éleveurs et bergers et d'améliorer les conditions de travail et le bien-être animal, dans des milieux à fortes contraintes naturelles et de prédation (accès à l'eau, contention et protection des animaux, travaux d'entretien), et d'autre part, ces investissements favoriseront la cohabitation des usages (signalisation, information) et l'entretien des paysages (débroussaillage et ouverture des milieux). *In fine*, cette aide doit apporter un soutien pour le maintien et l'amélioration des pratiques d'élevage extensif.

Les objectifs visés par ces investissements sont :

- l'amélioration globale des résultats et de la viabilité de l'exploitation agricole, notamment au travers de l'optimisation des conditions de travail (équipements permettant un appui au gardiennage lors des travaux de commercialisation, etc.) ;
- l'amélioration de l'environnement naturel, des conditions d'hygiène ou des normes de bien-être animal ;
- la prévention des dommages et l'atténuation des risques causés par des calamités naturelles, par des évènements extraordinaires ou par des phénomènes climatiques défavorables, et par des animaux protégés ;
- la contribution à l'arrêt et à l'inversion du processus d'appauvrissement de la biodiversité, à l'amélioration des services écosystémiques et à la préservation des habitats et des paysages (habitats favorables à la faune et la flore liés aux milieux ouverts, diversité floristique, mosaïque des milieux, etc.).

REFERENCES REGLEMENTAIRES

Régime d'Aide d'Etat SA.107520 (2023/N) Aides aux investissements dans les exploitations agricoles liées à la production primaire

RÈGLEMENT DES AIDES DE MINIMIS ENTREPRISE – Règlement UE 2023/2831 de la commission du 13 décembre 2023 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis.

Tout régime utilisable en vigueur au moment du vote.

BÉNÉFICIAIRES

- Exploitants agricoles à titre principal, structures collectives de regroupement d'agriculteurs et Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole ;
- Associations foncières pastorales, libres ou autorisées ;
- Groupements pastoraux agréés ;
- Associations et fédérations d'alpage ;
- Associations syndicales libres ;
- Les collectivités territoriales et leurs groupements ;
- Les établissements publics.

DÉPENSES ÉLIGIBLES

Poste de dépenses pour l'accès à l'eau des animaux :

- Captage et protection de captage, conduites, pompes,
- Cuves ou citernes non roulantes et travaux contingents,
- Citernes tractées,
- Impluviums et travaux contingents (sauf si source utilisable à proximité),
- Bacs d'abreuvement,
- Dispositifs de décantation et/ou filtration.

Attention : Pour les dépenses liées à la ressource en l'eau, il est nécessaire de fournir au service instructeur une déclaration ou autorisation de travaux si cela est imposé par le Code de l'Environnement. Se renseigner auprès des DDTM.

Poste de dépenses pour les travaux de débroussaillage et réouverture des milieux :

- Prestations pour des travaux de broyage / débroussaillement (rémanents de coupe, bois sur pied, broussailles) mécanique ou manuel,
- Prestations pour des travaux d'élagage à objet pastoral et d'éclaircies pastorales.

Attention : Pour les dépenses liées aux travaux de débroussaillage et de réouverture des milieux, il sera nécessaire de fournir au service instructeur des photos de l'état initial du

terrain et d'une carte de localisation des travaux. S'assurer d'être en conformité avec les codes de l'environnement et forestiers en vigueur.

Pour les petits équipements et équipements multi-usages :

- Parcs de contention et de tri des animaux,
- Clôtures fixes ou semi-mobiles (les filets et équipements électrifiés de lutte contre la prédation ne sont pas éligibles dans les exploitations d'élevage ovin et caprin),
- Signalétique pastorale (panneaux d'information du public et des usagers),
- Dispositifs de franchissement de clôtures.

CAS D'EXCLUSION

Tout projet qui pourrait être éligible au titre de l'une des mesures du Plan Stratégique National ouverte en région PACA, devient de fait inéligible au présent dispositif.

- Les investissements octroyés en violation d'une quelconque interdiction ou restriction prévue par le règlement (UE) n°1308/2013, même lorsque ces interdictions et restrictions ne concernent que le soutien de l'Union prévu dans ledit règlement ;
- Les investissements dont l'octroi sont subordonnés à l'obligation pour l'entreprise bénéficiaire d'utiliser des produits ou des services nationaux ;
- Les investissements qui limitent la possibilité pour l'entreprise bénéficiaire d'exploiter les résultats de la recherche, du développement et de l'innovation dans d'autres États membres ;
- Les investissements en faveur des activités liées aux exportations vers des pays tiers ou des États membres qui seraient directement liées aux quantités exportées ;
- Les investissements destinés à mettre en place et exploiter un réseau de distribution ou à couvrir toute autre dépense liée aux activités d'exportation ;
- Les aides en faveur de l'achat de droits de production et de droits au paiement ;
- Les aides en faveur de l'achat et la plantation de plantes annuelles ;
- Les aides en faveur de l'achat d'animaux ;
- Les investissements de mise aux normes nationales ou de l'Union européenne en vigueur ;
- Les aides en faveur de coûts, autres que les coûts admissibles, liés à des contrats de location, tels que la marge du bailleur, les coûts de refinancement d'intérêts, les frais généraux et les frais d'assurance ;
- Les aides en faveur du capital d'exploitation ;
- Les aides en faveur du câblage pour les réseaux de données situés en dehors de la propriété privée ;
- Les investissements dans la création ou l'expansion d'un réservoir à des fins d'irrigation ;
- Les investissements dont les bénéficiaires sont les grandes entreprises actives dans le secteur de l'accouvage ;
- Le matériel d'occasion.

TAUX D'INTERVENTION

L'intensité de cette aide est de, maximum, 65% pour les investissements concernant :

- les travaux de débroussaillage et réouverture des milieux :
  - Prestations pour les travaux de broyage / débroussaillement (rémanents de coupe, bois sur pied, broussailles) mécanique ou manuel,
  - Prestations pour les travaux d'élagage à objet pastoral, éclaircies pastorales.
- les petits équipements et équipements multi-usages :
  - Clôtures fixes ou semi-mobiles (hors filets),
  - Signalétique pastorale (panneaux d'information du public et des usagers),
  - Dispositifs de franchissement de clôtures.

Cette aide peut être majorée jusqu'à 80 % pour les investissements concernant :

- l'accès à l'eau des animaux :
  - Captage et protection de captage, conduites, pompes,
  - Cuves ou citernes non roulantes et travaux contingents,
  - Citernes tractées,
  - Impluviums et travaux contingents (sauf si source utilisable à proximité),
  - Bacs d'abreuvement,
  - Dispositifs de décantation et/ou filtration.
- les petits équipements et équipements multi-usages :
  - Parcs de contention et de tri des animaux

Tout investissement éligible à ce dispositif réalisé par les jeunes agriculteurs, installé dans le cadre de la DJA est subventionnable au taux de 80%.

Les porteurs de projet pourront solliciter l'aide du Département aux investissements dans les exploitations d'élevage et pour les équipements pastoraux dans la limite d'un dossier par an, tout au long de la programmation. Si nécessaire, le Département se réserve le droit d'accorder une priorité aux porteurs de projet n'ayant pas bénéficié de l'aide depuis l'ouverture du présent dispositif.

PIÈCES CONSTITUTIVES DU DOSSIER

- Courrier de demande de subvention adressé au président du Département du Var sollicitant l'aide financière ;
- Formulaire complété et signé ;
- Devis des dépenses éligibles ;
- Fiche INSEE ;
- Attestation d'affiliation professionnelle à la MSA indiquant la mention à titre principal et datant de moins de trois mois ;
- Un titre de propriété, une convention de pâturage ou bail doit être détenu et fourni pour les projets de travaux fixes (travaux liés à l'ouverture des milieux, clôtures fixes, équipements d'accès à l'eau fixes tels que les impluviums, etc.) ainsi que l'autorisation du propriétaire de la (ou des) parcelle(s) le cas échéant ;

- RIB ;
- Tout élément technique permettant l'appréciation du respect des critères d'éligibilité notamment au regard des objectifs d'économie d'eau (exemple : *déclaration ou autorisation de travaux, se renseigner en amont auprès des DDTM sur les démarches à suivre)* ;
- Et, pour les structures associatives :
    - Dernière version signée des statuts,
    - Dernier procès-verbal d'Assemblée Générale,
    - Composition du Conseil d'Administration,
    - Contrat d'engagement républicain signé.

Le Département se réserve le droit de demander des éléments complémentaires le cas échéant.

Seuls les projets complets administrativement et techniquement seront instruits. Ils seront soumis au vote de la commission permanente dans la limite de la répartition des fonds disponibles.

MODALITÉS DE DÉPÔT DE LA DEMANDE

Pour les collectivités territoriales et les structures associatives (ASA, ASL…), les demandes de subvention devront être déposées sur la plateforme Téléservices Var.

Dossier à adresser au Département du Var :
Direction des espaces naturels, forestiers et agricoles
Service des projets forestiers et agricoles
390 Avenue des Lices
CS 41303
83076 TOULON CEDEX

Une copie des demandes d'aide est à adresser par mail au Service des projets forestiers et agricoles : gro-service-projets-forest-agri@var.fr

Le Département se réserve le droit de demander des éléments complémentaires le cas échéant.

CONTACT

gro-service-projets-forest-agri@var.fr

PAIEMENT DE L'AIDE

L'aide départementale sera versée sur présentation des justificatifs de dépenses et de réalisation des travaux (factures acquittées).

SST/DGIF/
YJ

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G45

OBJET : AVENANT 4 A LA CONVENTION DE MISE A DISPOSITION DES BIENS DE L'ETAT ET DU DEPARTEMENT DU VAR DANS LE CADRE DU TRANSFERT DES COMPETENCES DANS LE DOMAINE ROUTIER

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L 1321-1 à L1321-8,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la convention de mise à disposition des biens de l'Etat et du Département du Var du 5 octobre 2007, modifiée par avenant n°1 du 26 novembre 2009, avenant n°2 du 3 décembre 2021, et avenant n°3 du 16 décembre 2022, par laquelle l'Etat a mis gratuitement à disposition du Département du Var, pour tout ou partie, des biens immobiliers, qui contribuent à l'exercice des compétences transférées dans le domaine routier (routes départementales et routes nationales d'intérêt local),
Vu la délibération du conseil départemental n°A9 du 1er février 2022, relative à la mise à jour du règlement budgétaire et financier départemental,
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission patrimoine immobilier départemental du 1 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'approuver le projet d'avenant n°4 à la convention de mise à disposition des biens de l'Etat et du Département du Var en date du 5 octobre 2007, tel que joint en annexe ;

- d'autoriser le Président du Conseil départemental à signer ledit avenant et toutes les pièces s'y rapportant.

Adopté à l'unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130635-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

²REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DU VAR

D.G.I.F./
YJ

Acte n° CO 2026-1475

AVENANT N° 4 A LA CONVENTION DE MISE A DISPOSITION DES BIENS DE L'ETAT ET DU DEPARTEMENT DU VAR EN DATE DU 5 OCTOBRE 2007

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Préfecture du Var

Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Var

LE DÉPARTEMENT

Département du Var

Entre nous:

Simon BABRE, Préfet, représentant de l'État dans le département du Var, agissant au nom de l'État.

assisté de M. le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer, de M le Commandant de la Base de Défense représentant le Ministère des Armées et des Anciens Combattants, et de M. le Directeur départemental des finances publiques, service local du Domaine.

d'une part,

Jean Louis MASSON, Président du Conseil Départemental du Var, agissant au nom du département du Var,

d'autre part,

Vu , prévoyant en son article 2-3, la mise à disposition au quartier de Brégaillon à La Seyne, du centre d'exploitation pour une surface de 265 m²

Vu la convention d'utilisation signée le 6 février 2017 n°83-2013-0136 par le Préfet affectant

le site CHORUS 160218 au bénéfice des Armées,

Vu le protocole d'accord signé le 5 mars 2026, relatif aux aménagements du terminal portuaire de Brégaillon dans la perspective de l'accueil du Porte Avion Nouvelle Génération à Toulon,

Vu l'article 2-5 dudit protocole prévoyant le transfert du centre départemental des routes du Département vers le site dénommé dépôt de transit de la gare de La Seyne, bien affecté au domaine militaire, CHORUS 160218, pour permettre de libérer la parcelle BX 0083, appartenant en pleine propriété à la Métropole Toulon Provence Méditerranée, dans le cadre de ses compétences portuaires, ce après travaux exécutés sur le budget du Ministère des Armées et des Anciens Combattants ;

Vu l'autorisation d'occupation temporaire du site par le Commandant de la Base de Défense, en date du 10 juin 2026, pour une durée de cinq ans, à compter de la date du procès-verbal de mise à disposition des lieux, et prévoyant la caducité de l'acte à compter de la signature du présent avenant,

Il est convenu ce qui suit :

Article 1er

Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet la mise à jour de la convention de mise à disposition des biens de l'État et du Département en date du 5 octobre 2007.

Il apporte une modification des dispositions prévues par cette convention ainsi que de ses avenant n° 1 en date du 26 novembre 2009, n° 2 en date du 3 décembre 2021, et n° 3 en date du 16 décembre 2022.

Article 2

Biens immobiliers propriétés de l'État mis à disposition du Département

En application de l'article L 1321-1 visé par l'article 104 de la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, l'État a mis gratuitement à disposition du Département du Var, pour tout ou partie, des biens immobiliers, qui contribuent à l'exercice des compétences transférées (domaine routier). À la date du présent avenant, l'article 2-3, et son annexe 2 de la convention du 5 octobre 2007, ainsi que ses avenants précités, sont complétés comme suit :

- mise à disposition par l'Etat-Ministère des Armées et des Anciens Combattants, au profit du Département du site dénommé dépôt de transit de la gare à LA SEYNE sur Mer, immatriculé dans **CHORUS sous le numéro 160218, et dans l'inventaire immobilier du Département sous le numéro 126D12**, sis quartier de la gare, chemin André Louis, 83500 La Seyne sur Mer, en ce qui concerne la parcelle BK 73, et à Ollioules pour la partie du site cadastré section AD 6, le tout pour une surface d'environ 5100 m² regroupant deux bâtiments neufs, de bureaux et hangars, construits de plain-pied, une aire aménagée et une zone végétalisée. Le bâtiment de bureaux présente une surface de plancher de 233 m², le hangar une surface de plancher de 200 m², l'aire aménagée une surface imperméabilisée de 2 600 m², comprenant sept alvéoles

maçonnées et une aire de lavage, et l'aménagement paysager une superficie de 1 600 m².

➔ restitution par le Département à la Métropole MTPM de la parcelle BX 083, incluse dans le domaine du port civil, dans le délai fixé par le protocole signé le 5 mars 2026, en vue d'une autorisation d'occupation temporaire du domaine public par la Métropole MTPM, à l'Etat ministère des Armées et des anciens combattants, de ladite parcelle.

➔ l'annexe 2 de la convention de mise à disposition des biens de l'État et du Département du Var en date du 5 octobre 2007 est modifiée en conséquence.

Article 3

Le présent acte rend caduque l'AOT signée le 10 juin 2026. Le procès-verbal établi contradictoirement le 1er septembre 2026 fait office d'état-lieu d'entrée au titre du présent avenant (annexe n°1). La convention d'utilisation n° 83-2013-0136 signée le 6 février 2017 fera l'objet d'un avenant afin d'adapter sa durée de validité en conséquence.

Article 4

Le Département du Var est informé que les constructions édifiées sur l'immeuble mise à disposition au titre du présent avenant ont fait l'objet d'une décision favorable rendue par l'autorité administrative compétente le 23 janvier 2026 au titre de l'article L5111-6 du Code de la Défense (annexe n° 2). Il accepte l'ensemble des conditions fixées par cette autorisation.

Article 5

Annexes

- annexe n°1 – procès-verbal d'état des lieux contradictoire établi le 1er septembre 2026
- annexe n°2 – décision n°500153 CECMED/INFRA/DOM1/NP du 23 janvier 2026

Article 6

Dispositions diverses- Entrée en vigueur

Les autres clauses de la convention de mise à disposition pérenne des biens de l'État du 5 octobre 2007 restent inchangées. Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa date de signature.

Fait à TOULON, le

Le Président du Conseil départemental du Var,	Le Commandant de la Base de Défense de TOULON
Le Directeur départemental des finances publiques par délégation	Le Préfet

MINISTÈRE
DES ARMÉES
ET DES ANCIENS
COMBATTANTS

Liberté
Égalité
Fraternité

Secrétariat général
pour l'administration

Service d'infrastructure de la défense
Méditerranée

Sous-direction maintenance et patrimoine
Bureau gestion domaniale et urbanisme
Section domanialité

Toulon, le 1er septembre 2026

ETAT DES LIEUX

Site : DEPOT DE TRANSIT DE LA GARE DE LA SEYNE SUR MER

N° G2D : 830 126 518 A

Acte : AOT du 10 juin 2026

☒ **Etat des lieux d'entrée** **Date : 01/09/2026**

☐ **Etat des lieux de sortie** **Date :**

Le Service d'infrastructure de la défense Méditerranée (SID-MED), représenté par :

Marilyn ROY **Fonction : rédactrice domaniale**
ou
Anita CORNILLAULT **Fonction : chef de la section domanialité**

Adresse : SID Méditerranée, BP 71, 83800 Toulon Cedex 9
Courriels : sid-mediterranee-sdmp-domanialite.contact.fct@intradef.gouv.fr
marilyn.charpentier@intradef.gouv.fr
Téléphone Bureau : 04-22-42-11-75

Le titulaire :

Le Département du Var *est représenté par son Président, Monsieur Jean-Louis MASSON, domicilié Hôtel du Département, 390 avenue des Lices, CS 41303, 83 076 TOULON Cedex, agissant en vertu de la délibération n° A4 du Conseil départemental du Var en date du 26 octobre 2022.*
Le Président du Conseil départemental du Var est lui-même représenté par ***Monsieur Fabien FALCO, directeur de la gestion immobilière et foncière****, agissant en vertu d'une délégation de signature consentie par Monsieur le Président du Conseil départemental du Var, suivant arrêté numéro AR 2026-580 en date, à TOULON, du 26 mai 2026.*

SIREN n° 228 300 018

AC BNC CB F

Adresse : 390 Avenue des Lices, CS 41 303,
Code postal : 83 076 Ville : TOULON CEDEX

Sommaire :

a) **Composant 0005 Parc et aire de Stationnement**
b) **Composant 0006 Alvéoles de stockage**
c) **Composant 0007 Bureau CER**
d) **Composant 0008 Hangar CER**

I. Les Composants :

a) Composant et dénomination : Plateforme / Parc et aire de stationnement

- **N° 005**
- **Surface : 2600 m2**
- **Niveau : 0**

- **Energie**

Les compteurs d'eau et d'électricité sont situés à l'entrée du site sur le composant n°0005



Electricité :

Numéro de compteur	Relevé de compteur
PRM : 50099633196152 N° de Série : 022576044281	**Alimentation faite le 17/08/2026 – Mail ENGIE**



Gaz :

Numéro de compteur	Relevé de compteur
NEANT	NEANT



Eau :

Compteur Eau de l'espace bâti	
Compteur n°	Relevé de compteur :
	A communiquer ultérieurement

Compteur Eau KARCHER	
Compteur n°	Relevé de compteur
	A communiquer ultérieurement

AC EB

- **Parc et aire de stationnement – 2600 m2**

Type de terrain : parking/aire aménagée/fraction de terrain non bâti...	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Fraction de terrain non bâti et aire aménagée		X					Type enrobé
Clôtures			X				mur d'enceinte
portails		X					(blanc et ajouré) - Raccordement électrique en cours
Route/chemin		X					

Commentaires :

- Panneau électrique général de l'ensemble du site
- 2 compteurs eau au sol
- 1 Compteur électrique
- une borne incendie
- 10 luminaires situés sur le mur d'enceinte
- portail électrique blanc
- 3 places de parking moto
- 1 place de parking PMR
- 19 place de parking

Terrain nu :

: 10 arbres plantés avec arrosage automatique
présence d'un puit non couvert avec un parapet de 1,5 m environ
raccord eau extérieur : Puits

AC

BTC EB

AF

b) Composant et dénomination : Alvéoles de stockage Matériaux /zone de stockage matériaux

- **N° 006**
- **Surface : 271 m2**
- **Niveau : 0**

Station de lavage et Alvéoles :

Type de terrain : parking/aire aménagée/fraction de terrain non bâti...	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Fraction de terrain non bâti et aire aménagée		X					Type enrobé
Clôtures			X				mur d'enceinte
portails	X						~~(blanc et ajouré)~~
Route/chemin	X						

Commentaires :

- 4 luminaires situés sur le mur d'enceinte ;
- une aire de lavage avec une prise de courant et une arrivée d'eau (plateforme) + 2 prise de courant
- 7 alvéoles

c) Composant et dénomination : Bureau CER /Bâtiment de bureaux

- **N° 007**
- **Surface : 233 m2**
- **Niveau : 0**
  - **Energie**

Caractéristiques énergétiques :

Chauffage	☒ Électricité ☐ Gaz naturel ☐ Collectif ☐ autre :
Eau chaude	☒ Électricité ☐ Gaz naturel ☐ Collectif ☐ autre :

AC

BR CER EB

Equipement de chauffage :

☐ Chaudière individuelle — Etat :
☒ 1 Ballon d'eau chaude — Etat : Neuf
☐ Nombre de radiateurs à eau :
☒ Nombre de radiateurs électriques : 2
☒ Climatisation réversible : 8

- **Bureau N°1 /local n°014 :**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					
Fenêtres (vitre et volets)		X					Volet roulant manuel
Plafond		X					
Sol		X					Type lino
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage		X					Climatisation réversible 1 télécommande
Eclairage		X					**Type :** plafonniers **Nbre :** 2
Rangement / Placard	X						

Autres commentaires :
- Une VMC
- 13 prises électriques
- 6 prises réseaux / téléphoniques
- 1 vitre donnant sur le couloir

AC

BTC EB

FF

- **Salle de Réunion / local n°013 :**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					
Fenêtres (vitre et volets)		X					Volet roulant manuel
Plafond		X					
Sol		X					Type lino
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage		X					Climatisation réversible 1 télécommande
Eclairage		X					**Type :** plafonniers **Nbre :** 2
Rangement / Placard	X						

Autres commentaires :
- Une VMC
- 13 prises électriques
- 6 prise réseaux / téléphoniques
- 1 prise HDMI dt l'autre extrémité est posée au plafond

AC

BJE CB

- **Bureau n°2/ local n°012 :**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					
Fenêtres (vitre et volets)		X					Volet roulant manuel
Plafond		X					
Sol		X					Type lino
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage		X					Climatisation réversible 1 télécommande
Eclairage		X					**Type :** plafonnier **Nbre :** 2
Rangement / Placard	X						

Autres commentaires :
- Une VMC
- 13 prises électriques
- 6 prises réseaux / téléphoniques

AC BTC EB FF

- **Tisanerie/ local n°011 :**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					
Fenêtres (vitre et volets)		X					Volet roulant manuel
Plafond		X					
Sol		X					Type lino
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage		X					Climatisation réversible 1 tele commande
Eclairage		X					**Type :** plafonnier **Nbre :** 4
Rangement / Placard	X						

Autres commentaires :
- 11 prises électriques
- 1 meuble cuisine blanc et évier double vasques ~~inox~~ ceramique
- 2 VMC
- 1 petit meubles sous évier

AC

BRC EB

- **Sanitaires Hommes / local n°010 :**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					
Fenêtres (vitre et volets)	X						
Plafond		X					2 VMC
Sol		X					Type lino
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage		X					1 radiateur
Eclairage							**Type :** spot et plafonnier **Nbre :** 2
Rangement / Placard							

Autres commentaires :
- 2 lavabos
- 2 miroirs
- 1 urinoir
- 2 tablettes
- 1 éclairage d'issue de secours

2 prises électriques

AC BTLC EB

- **WC douche Homme PMR / local 009**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					Porte à fixer
Fenêtres (vitre et volets)		X					
Plafond		X					
Sol		X					
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage	X						
Eclairage							**Type :** spot **Nbre :**2
Rangement / Placard	X						

Autres commentaires :
- 1 VMC
- 1 douche PMR
- 1 poignée PMR
- 1 siège PMR
- 1 toilette
- ~~2 prises électriques~~
- 1 alarme lumineuse

AC BTC EB A

- **Sanitaires Femmes / local n°008 :**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					
Fenêtres (vitre et volets)	X						
Plafond		X					**& VMC** : 2
Sol		X					Type lino
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage		X					1 radiateur
Eclairage							**Type :** spot et plafonnier **Nbre :** 2
Rangement / Placard							

Autres commentaires :
- 2 lavabos
- 2 miroirs
- 1 cabine WC
- 2 tablettes
- 1 éclairage d'issue de secours
- 3 prises électriques

AC BTC EB ff

- **WC / Douches Femmes PMR / local 007:**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					1
Fenêtres (vitre et volets)		X					1 sans volet
Plafond		X					
Sol		X					Type lino
Plinthes		X					
Murs		X					carrelage
Chauffage	x						
Eclairage		x					Type : spot Nbre :2
Rangement / Placard	x						

Autres commentaires :
- 1 VMC
- 1 douche PMR
- 1 poignée PMR
- 1 siège PMR
- 1 toilette
- ~~2 prises électriques~~
- 1 alarme lumineuse

AC

WC EB

#

- **VDI / local n°006 :**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		x					
Fenêtres (vitre et volets)	x						
Plafond		x					Type Lino
Sol		x					
Plinthes		x					
Murs		x					
Chauffage/climatisation		x					Climatisation réversible 1 télécommande
Eclairage		x					**Type : plafonnier** **Nbre :1**
Rangement / Placard	x						

Autres commentaires :
- 1 extincteur classe B
- 1 VMC
- 2 prises électriques
- 1 coffre réseau - 1 tableau électrique

AC

BTR C EB

H

- **Chaufferie / local 005 :**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					1
Fenêtres (vitre et volets)		X					1 fenêtre sans volet
Plafond		X					
Sol		X					Type lino
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage	X						
Eclairage		X					**Type :** Néon **Nbre :**1
Rangement / Placard	X						

Autres commentaires :
- 1 chauffe eau
- 1 adoucisseur d'eau (remplacement filtre prévu)
- 2 prises électriques dont 1 prise 32 A + 1 raccordement chauffe eau

AC

EB

- **Vestiaire Hommes/ local n°004 :**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					
Fenêtres (vitre et volets)		X					1 petit fenêtre sans volet
Plafond		X					
Sol		X					
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage		X					Climatisation réversible 1 télécommande
Eclairage		X					**Type :** plafonniers **Nbre :**2
Rangement / Placard	X						

Autres commentaires :
- 1 arrivée d'eau
- 1 évacuation d'eau
- 2 prises électriques

1 VMC

AC BRC EB

- **Vestiaire Femmes / local n°003 :**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					
Fenêtres (vitre et volets)		X					1 petit fenêtre sans volet
Plafond		X					
Sol		X					
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage		X					Climatisation réversible 1 télécommande
Eclairage		X					**Type :** plafonniers **Nbre :**2
Rangement / Placard	X						

Autres commentaires :
- 1 arrivée d'eau
- 1 évacuation d'eau
- 2 prises électriques

1 VMC

AC

BTC EB

- **Bureau N°3 / local n°002 :**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					
Fenêtres (vitre et volets)		X					Volet roulant manuel
Plafond		X					
Sol		X					Type lino
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage		X					Climatisation réversible 1 télécommande
Eclairage		X					**Type :** plafonnier **Nbre :** 2
Rangement / Placard	X						

Autres commentaires :
- Une VMC
- 13 prises électriques
- 6 prises réseaux / téléphoniques

AC

BJC EB

- **Entrée et Couloir 001:**

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					2 doubles portes et une porte pleine
Fenêtres (vitre et volets)		X					1 vitre donnant sur le bureau 1
Plafond		X					
Sol		X					Type lino
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage		X					~~Climatisation réversible~~
Eclairage		X					**Type :** plafonnier **Nbre :** 2
Rangement / Placard	X						

Autres commentaires :
- 1 alarme incendie
- 3 détecteurs éclairage
- 3 éclairages issue de secours
- 2 extincteurs
- 4 prises de courant
- 1 HP alarme

d) Composant et dénomination : Hangar CER / Garage et hangar de stationnement

- **composant 008**
- **Surface : 200 m²**
- **Niveau : 0**

Caractéristiques énergétiques :

Chauffage	☒ Électricité ☐ Gaz naturel ☐ Collectif ☐ autre :
Eau chaude	☒ Électricité ☐ Gaz naturel ☐ Collectif ☐ autre :

AC

BTCC EB

Equipement de chauffage :

☐ Chaudière individuelle Etat :
☐ 1 Ballon d'eau chaude
☐ Nombre de radiateurs à eau :
☒ Nombre de radiateurs électriques : 1 Etat : Neuf
☐ Climatisation réversible :

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					4 portes de Hangar électriques ou manuelles 2 portes de secours (dont une sur porte du hangar)
Fenêtres (vitre et volets)	X						
Plafond		X					2 système de désenfumage
Sol		X					Dalle béton avec marquage Jaune
Plinthes	X						
Murs		X					Mur en tôle
Chauffage	X						
Eclairage		X					**Type :** LED **Nbre :** 6
Rangement / Placard	X						

Autres commentaires :
- 4 spots extérieurs
- 1 détecteur mouvement
- 3 détecteurs éclairage
- Un évier sur pied en inox
- 3 extincteurs (2 AB et 1 B)
- 2 systèmes de désenfumage
- 2 éclairages issue de secours
- 7 prises électriques

AC

BJC EB

Bureau dans le Hangar avec Mezzanine

Eléments	Non concernée	Etat Neuf	Très bon état	Bon état	Etat moyen	Mauvais état	Commentaire
Portes, menuiserie		X					1
Fenêtres (vitre et volets)	X						1 sans volet
Plafond		X					1 mezzanine avec escalier en fer
Sol		X					
Plinthes		X					
Murs		X					
Chauffage		X					1 Radiateur
Eclairage		X					**Type :** plafonnier **Nbre :** ~~2~~ 3
Rangement / Placard	X						
Autres commentaires : - 1 VMC - ~~7~~ prises électriques							

II. Clés

Nombre	Date de remise	Date de restitution des clés	Commentaire
la carte de propriété des clés sera remise ultérieurement Nbre de clés : voir liste detaillée			

III. Observations éventuelles

Remise DOE par clé USB - contrat avec paysagiste échéance à confirmer

IV. Annexes

- Annexe 1 – Photographies ;
- Annexe 2 – Plans ;
- Annexe 3 – listes des clés

AC

BTC EB

V. Signature des parties

Fait et signé à La Seyne / Mer **le** 1er ~~octobre~~ septembre 2026

ESID TLN ou son représentant

Signature précédée de la mention manuscrite « certifié exact »

certifié exact

AAE Anita CORNILLAULT
Chef section domanialité SID-MED

Le (s) permissionnaire(s)

Signature(s) précédée(s) de la mention manuscrite « certifié exact »

Certifié exact

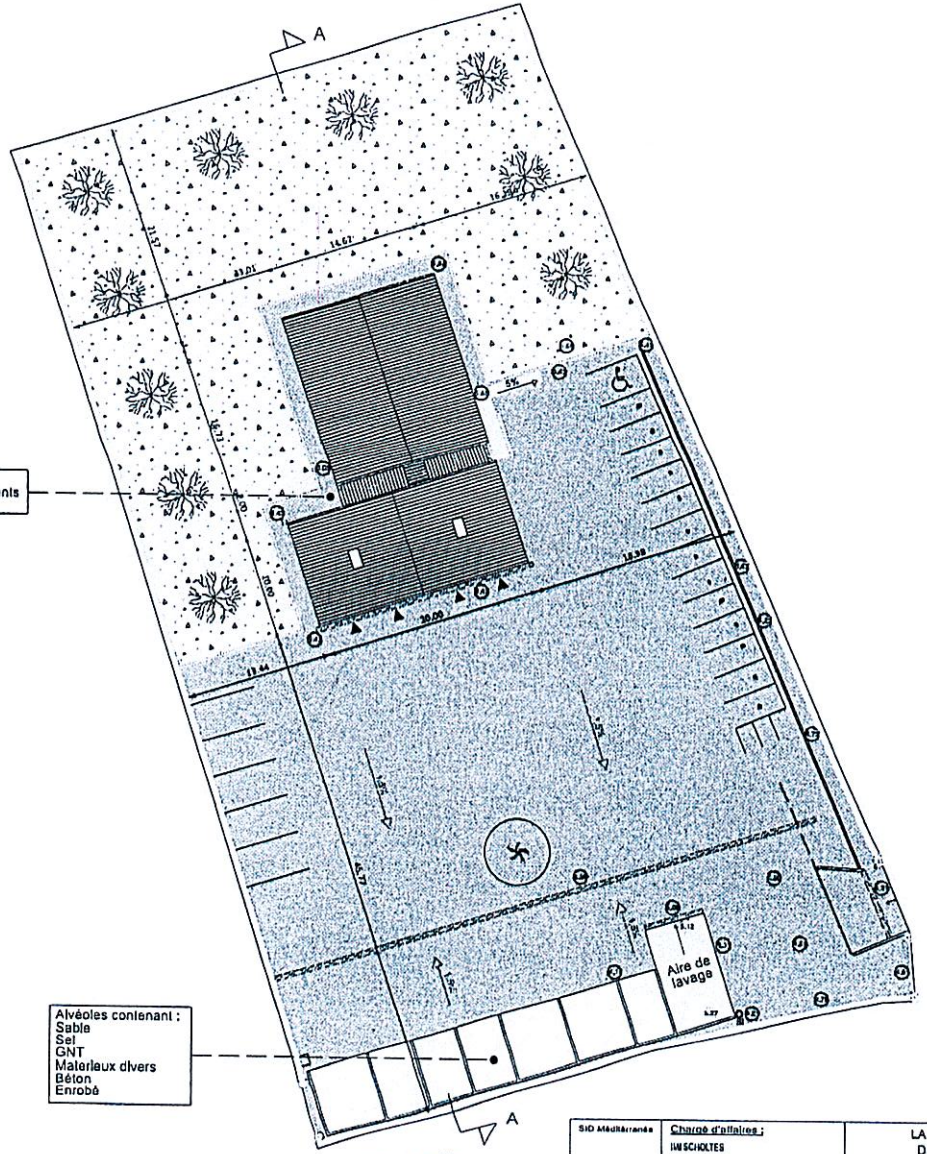
Pour le Président du Conseil départemental du Var et par délégation
Le directeur de la gestion immobilière et foncière
Fabien FALCO

RC BELLUDI
Chef du service local du Domaine

ICDD Éric BEAT
Chef bureau bâtiment
SID DED - Du PANS

AC

BRC EB



N
O
E
S
0
10
20M

IMI AMOYEL-CARLA Jérémie
diplomé d'architecture HMONP
habilité à exercer pour les travaux de la défense nationale
les missions inscrites aux architectes
par l'arrêté du 26 août 2025
amoyel-carla

SID Méditerranée BP71 83800 TOULON Cedex 9	Chargé d'affaires : IMI SCHOLTES	LA SEYNE-SUR-MER (83) Dépôt Transit de la Gare Construction d'un hangar et de bureaux	SGA Secrétariat général pour l'administration		
	Dessiné par : HCA KHELILI Farid		Identifiant opération : 14.712		
	DIRECTEUR DU SID-MED ICI RONDEAU PJ	PERMIS DE CONSTRUIRE PLAN DE MASSE Echelle : 1/450	SID	Date Novembre 2025	N° Ordre PC 02	Indice A

MINISTÈRE DES ARMÉES

5	Modification cloisons porte, fenêtre RF	2025-02-20	Hamid		
6	Modification Bureau-RENDU: 101, 1	2025-03-11	Hamid		
7	Modification porte RDC, Porte BS en bureau :	2025-04-07	Hamid		
8	Modifications selon remarques Contrôle du 31/03	2025-05-07	Hamid		
	Modèle CNR	Date	Auteur		

VUE EN PLAN	1/100	30/10/2025	00450B5
		MO 2500001 Ref	
PROCONTAIN S. A. S.	0502196		

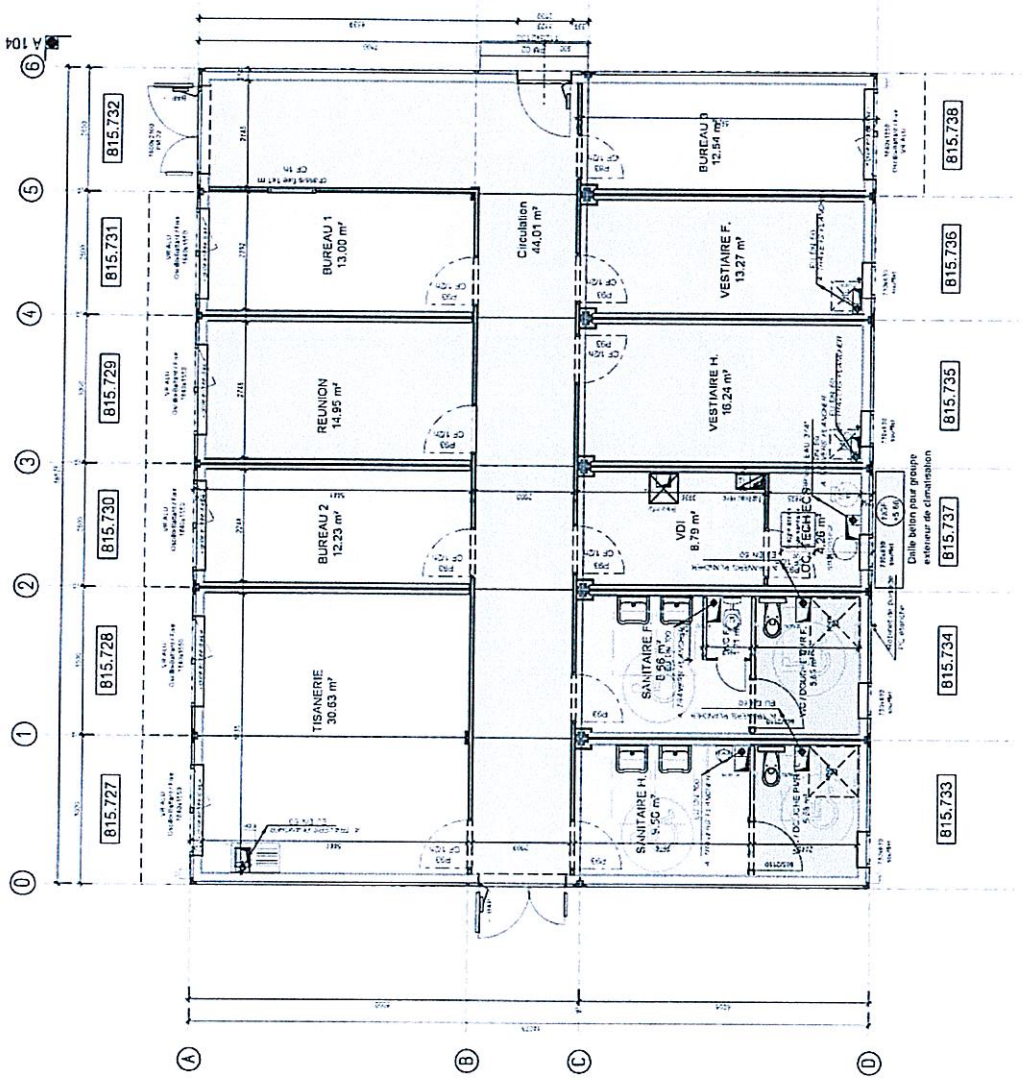
PRO CONTAIN

BÂTIMENTS MORS - SITE

SHOB/Périmètre
233.26 m²
61.30 m

Cloison int. SITE

Cloison sèches EI60 98/48 + perture

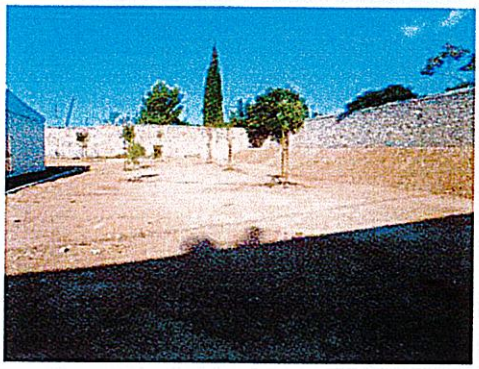


AC

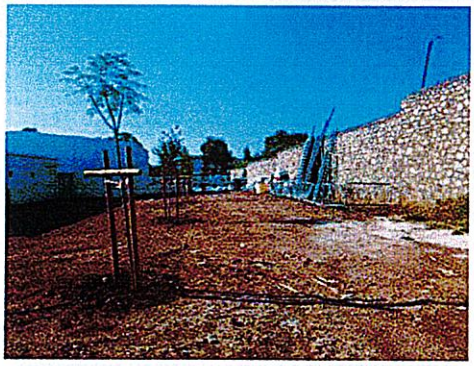
BAC EB

ETAT DES LIEUX - PHOTOGRAPHIES
Site : DEPOT DE TRANSIT DE LA GARE DE LA SEYNE SUR MER
N° G2D : 830 126 518 A
Acte : AOT du 10 juin 2026

1) Terrain nu : extérieur







Extérieur du site

Barrière

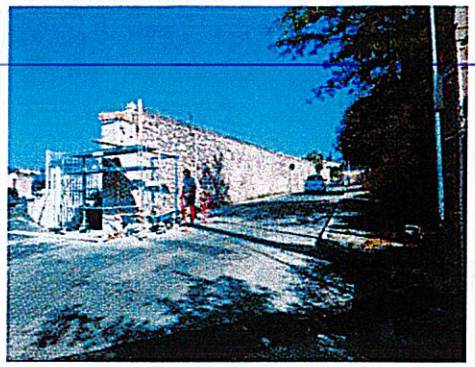


AC

LTC EB

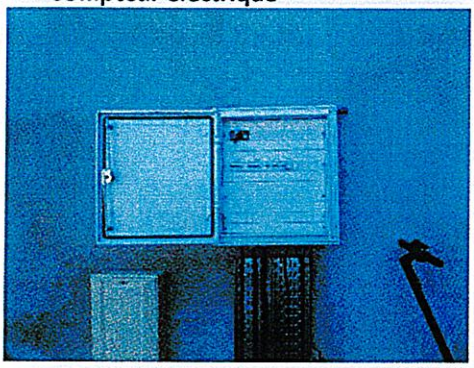
Entrée du site :



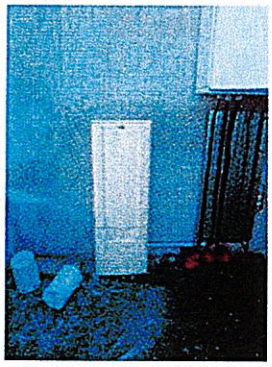


2) Plateforme / Parc et aire de stationnement - composant N° 005

Compteur électrique



Borne incendie



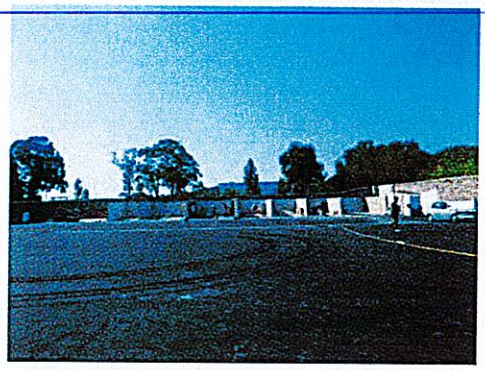


AC

BTC EB

H

3) Alvéoles de stockage Matériaux /zone de stockage matériaux - composant N° 006





4) Bureau CER /Bâtiment de bureaux - composant N° 007

a) Vue extérieure :

Bâtiment de face :



Arrière du bâtiment :





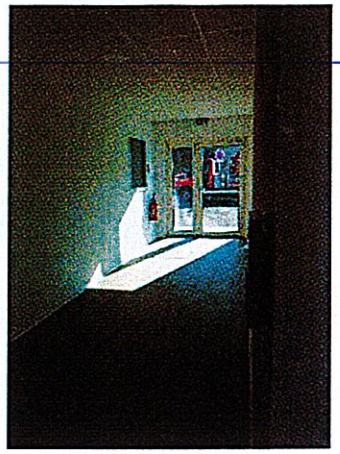
AC

BTC EB

b) **Intérieur de bâtiment**

a. **Couloir**

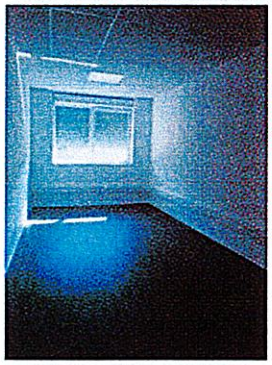




b. **Bureau n° 1**



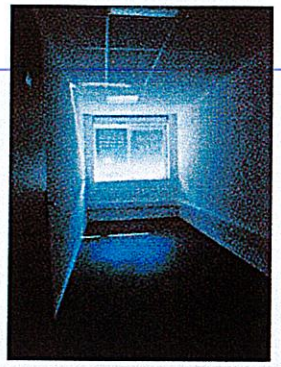
c. **Salle de réunion**



AC

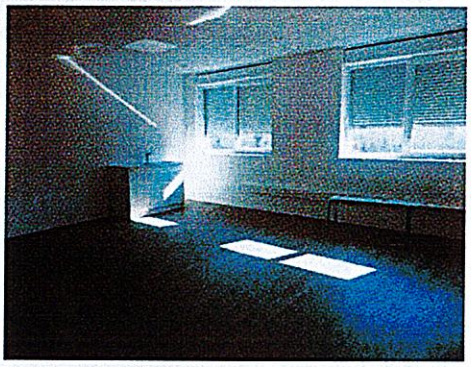
BZC EB

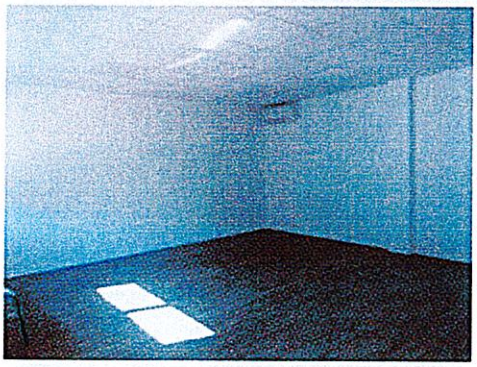
d. **Bureau n° 2**

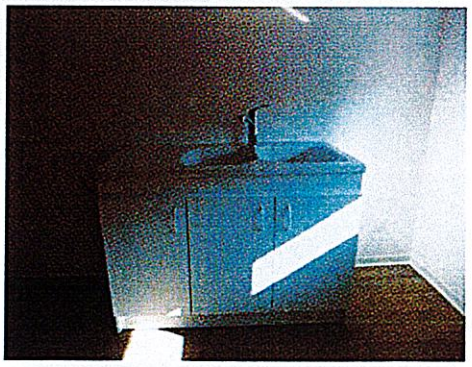


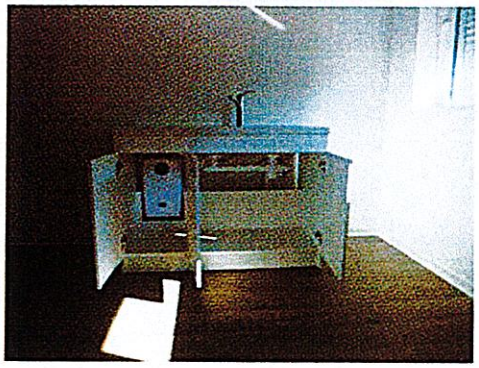
e. **Tisanerie**







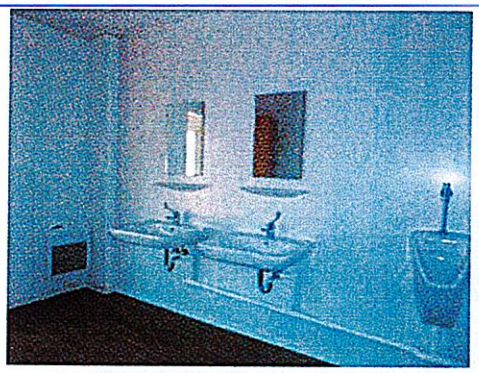


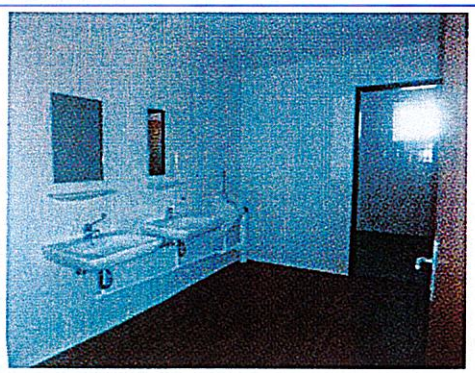


AC

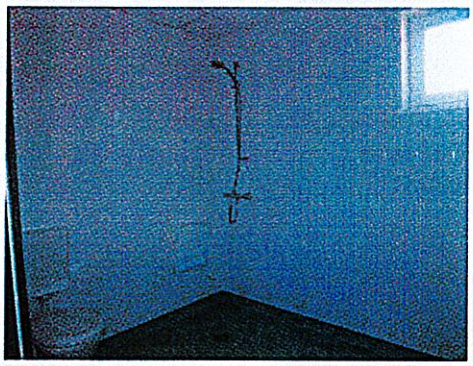
BTC EB

f. **Sanitaire Homme**

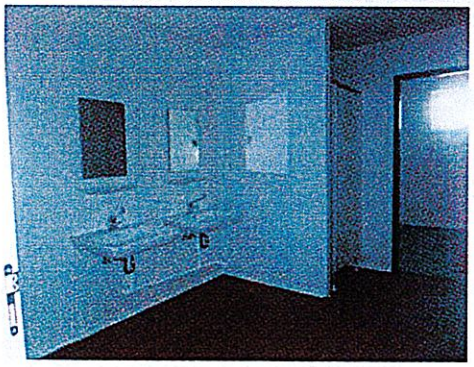




g. **WC douche PMR – Homme**



h. **Sanitaire Femme**

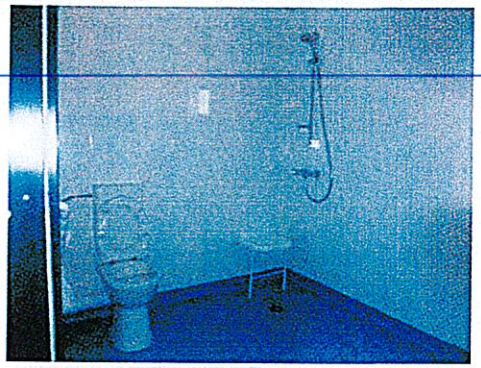




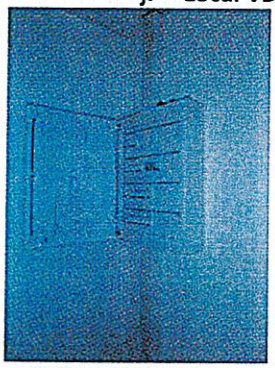
AC

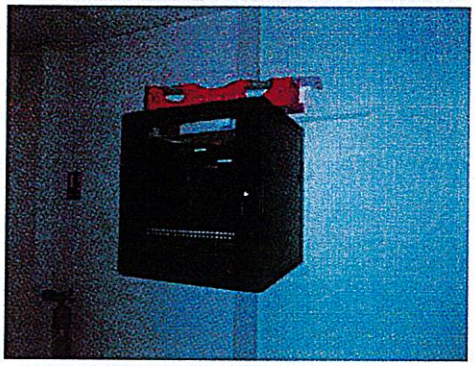
PSR C EB

i. **WC douche PMR – Femme**

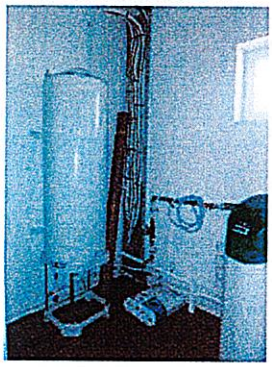


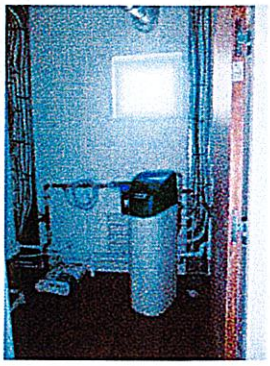
j. **Local VDI**





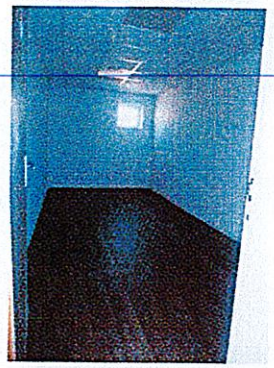
k. **Chaufferie - Local technique ECS**





AC BTC EB ff

l. **Vestiaire Homme**



m. **Vestiaire Femme**



n. **Bureau n° 3**



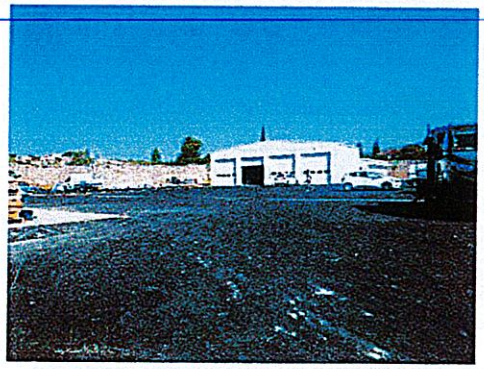
AC

BJC EB

ff

5) Hangar CER / Garage et hangar de stationnement - Hangar CER - composant N° 008

Vues extérieures :





Vues intérieures :







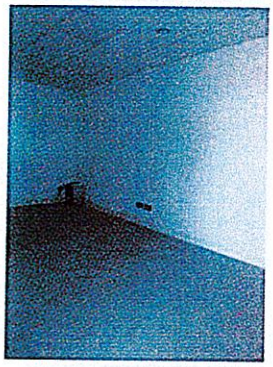


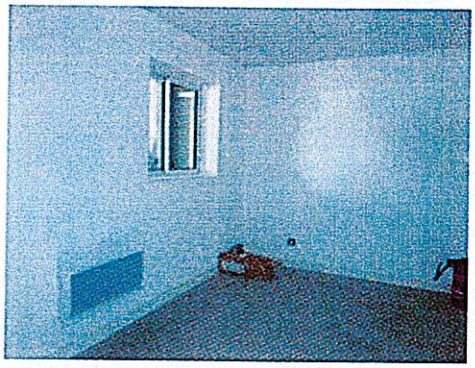
AC

BRC EB



Local à l'intérieur du hangar :





Mezzanine au-dessus local :



AC

BJC EB

LISTE DE REMISE DES CLEFS

1- *BATIMENT BUREAU CER*

Passe général : 5 clés

Clés des portes extérieures :

Ces 3 serrures sont sur même variures, les 12 clés sont identiques

Entrée principale : 4clés
Sortie de secours en pignon : 4 clés
Porte pleine vers le hangar d'exploitation : 4 clés

Clés des portes intérieures locaux techniques :

Les 2 serrures des locaux techniques sont sur même variures, les 8 clés sont identiques :

Local technique VDI / Electricité : 4 clés
Local technique Plomberie / Ventilation : 4 clés

Clés des portes intérieures:

Bureau 1 : 4 clés
Bureau 2 : 4 clés
Bureau 3 : 4 clés
Tisannerie : 4 clés
Salle de réunion : 4 clés
Vestiaire Femme : 4 clés
Vestiaire Homme : 4 clés
Sanitaire Femme : 4 clés
Sanitaire Homme : 4 clés

2- *BATIMENT : HANGAR CER*

PORTILLON PORTE SECTIONNELLE : 3 clés

ATELIER : 3 clés

ISSUE DE SECOURS FACADE NORD : 3 clés

3- *ACCES DU SITE*

9 bips portail remis ultérieurement
1 clé portail coulissant provisoire
3 clés du portillon provisoires

AC

BTC ED

MINISTÈRE
DES ARMÉES
ET DES ANCIENS
COMBATTANTS
Liberté
Égalité
Fraternité

Marine nationale
CECMED
Division infrastructure

Toulon, le 23 janvier 2026
N°500153 /CECMED/INFRA/DOM1/NP

DÉCISION FAVORABLE

OBJET : autorisation de construire dans le polygone d'isolement de la pyrotechnie maritime de Toulon. Affaire : État – Ministère des Armées et des Anciens combattants représenté par le service d'infrastructure de la défense Méditerranée.

Le vice-amiral d'escadre Christophe Lucas, commandant l'arrondissement maritime Méditerranée,

Vu l'article L5111-6 du code de la Défense ;

Vu les articles R425-8, R423-59 et 63 du code de l'urbanisme ;

Vu le décret du 7 février 1936 (modifié par les décrets du 22 décembre 1952, du 31 décembre 1955, du 19 février 1970 et du 28 septembre 1981), classant la pyrotechnie maritime de Toulon et créant un polygone d'isolement ;

Vu les articles R 5111-6 et suivants du code de la Défense ;

Vu l'arrêté du 20 avril 2007 fixant les règles relatives à l'évaluation des risques et à la prévention des accidents dans les établissements pyrotechniques ;

Vu la décision n° 501304/CECMED/INFRA/DOM1/NP du 7 octobre 2025 portant délégation de signature en matière d'autorisation préalable pour toute construction nouvelle ou toute reconstruction, réhabilitation ou transformation d'ouvrage existant dans un polygone d'isolement ;

Décide :

Une demande de permis de construire n° 083 126 25 00103 a été déposée le mercredi 12 novembre 2025 à la mairie de La Seyne-sur-Mer par l'État – Ministère des Armées et des Anciens combattants représenté par le service d'infrastructure de la défense Méditerranée (M. Pierre-Jean Rondeau), domicilié BCRM Toulon – BP 71 à Toulon (83000). Elle concerne la construction d'un hangar destiné à abriter des véhicules légers et du matériel d'exploitation ainsi que l'édification d'un bâtiment à usage de bureaux de type modulaire. Elle concerne également la construction d'alvéoles de stockage pour des matériaux d'entretien des routes, une aire de lavage, de parkings et d'une aire de manœuvre-

BCRM TOULON – CECMED/Division infrastructure
BP 900 – 83800 Toulon Cedex 9
matthieu.noury@intradef.gouv.fr
Dossier suivi par : APAE NOURY Matthieu

retournement. Le détail du projet est défini dans le dossier de demande de permis de construire susmentionné (parcelle cadastrale AD 06 sur la commune de La Seyne-sur-Mer).

Cette autorisation dans le polygone d'isolement est donnée, sous réserve du respect de la réglementation en vigueur en matière de sécurité pyrotechnique, d'urbanisme et notamment de l'obtention de l'autorisation de travaux et de la signature par le représentant du requérant de la soumission qui lui a été adressée. Dans cette soumission, ce dernier a été averti que l'autorisation accordée est personnelle.

Il s'engage :

- à dégager l'État de toute responsabilité pour les dommages matériels résultant d'une explosion, qui seraient causés à lui-même ou aux tiers, à l'exception des dommages qui seraient la conséquence d'une faute lourde et, au cas où la responsabilité de l'État viendrait à être recherchée pour ce motif, garantir ce dernier de toute condamnation pouvant être prononcée contre lui ;
- à ne pas s'opposer à la visite inopinée de représentants qualifiés de l'État, chargés de vérifier que les clauses ci-dessus sont bien respectées ;
- à ne céder la propriété de la construction autorisée qu'à toute personne acceptant les conditions de la présente soumission et à prévenir immédiatement l'administration du changement de propriétaire.

La présente autorisation de construire sera caduque en cas de vente de la propriété et se trouvera périmée au bout de deux ans à compter de sa notification si la construction qui en fait l'objet n'a pas encore été mise en chantier.

Pour le vice-amiral d'escadre Christophe Lucas et par délégation,
le contre-amiral Arnaud Tranchant
adjoint au commandant de l'arrondissement maritime Méditerranée,



LISTE DE DIFFUSION

DESTINATAIRE :

- SID Méditerranée

COPIES :

- Mairie de La Seyne-sur-Mer
- SIMu/EP MED
- CECMED (ADJ/CAM – PMRE - INFRA/DOM1)
- archives.

SST/DGIF/
AMP/DF

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G46

OBJET : ACQUISITION DE TERRAINS NECESSAIRES A L'AMENAGEMENT DE LA RD 559, DENOMMEE AVENUE DE LA MER A SIX-FOURS-LES-PLAGES

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet inscrite à l'ordre du jour,

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu le code général de la propriété des personnes publiques,
Vu le code de la voirie routière,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégations à la Commission permanente,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A9 du 01 février 2022 relative à la mise à jour du règlement budgétaire et financier départemental,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A16 du 22 octobre 2015 prenant en considération les travaux d'aménagement de la route départementale n° 559, entre les PR 18+360 et 20+600 (avenue de la mer), sur le territoire de la commune de Six-Fours-les-Plages,
Vu l'arrêté préfectoral en date du 3 août 2017 déclarant d'utilité publique les acquisitions et travaux d'aménagement de l'avenue de la mer entre les PR 18+360 et 20+600 de la RD 559, à Six-Fours-les- Plages, prorogé par arrêté préfectoral du 21 juillet 2022,
Vu la délibération n°G110 de la Commission permanente du 22 septembre 2025 approuvant la poursuite des opérations foncières pour l'aménagement de l'avenue de la mer à Six-Fours-les-Plages,
Vu les avis du Domaine en date du 15 mai 2026 et 12 août 2026,
Vu le rapport du Président,
Considérant l'avis de la commission patrimoine immobilier départemental en date du 1er octobre 2026,
Considérant l'information à la commission mobilités et infrastructures routières (territoire métropolitain) du 1er octobre 2026,

Considérant l'avis de la commission patrimoine immobilier départemental du 1 octobre 2026
Considérant l'information à la commission administration générale, moyens généraux et projets structurants du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission mobilités et infrastructures routières (territoire métropolitain) du 1er octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'approuver les acquisitions par le Département du Var, des terrains situés sur le territoire de la commune de Six-Fours-les-Plages, dont le détail est donné dans le tableau ci-après :

EP	**Propriétaire**	**Section et numéro** (à détacher de)	**Emprise en m²**	**Lieu-dit**	**Indemnités acceptées amiablement en €**			
					Principale	**Accessoires**		**Total**
						Remploi	**Autre**	
2	Muriel GARDAIS	AV 75	149	Avenue de la mer	17 000	2 700	10 000 Dépréciation du surplus 3 600 Reconstitution de haie (sur devis)	33 300

9	SCI CHACO	AV 85	364	Avenue de la mer	79 400	8 940	/	88 340

- d'autoriser le Président du Conseil départemental à signer les actes correspondants et tout document s'y rapportant.

La dépense en résultant sera prélevée sur les crédits inscrits au chapitre 21, fonction 843, compte 2112 du budget départemental et sera inscrite à l'opération budgétaire 21100171.

Adopté à l'unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130477-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

FINANCES PUBLIQUES

Direction Générale des Finances Publiques

Direction départementale des Finances publiques du Var

Pôle d'évaluation domaniale du Var

Place Besagne – CS 91409
83 056 TOULON Cedex

Courriel : ddfip83.pole-evaluation@dgfip.finances.gouv.fr

POUR NOUS JOINDRE

Affaire suivie par : Anne ROCCASALVA
Courriel : anne.roccasalva@dgfip.finances.gouv.fr
Téléphone : 04 94 50 52 68

Réf DS : 30697414
Réf OSE : 2026-83129-25746

Le 15 mai 2026

Le Directeur départemental des Finances publiques du Var

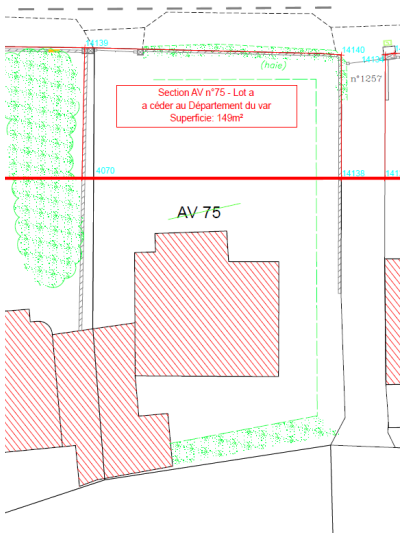
à

DÉPARTEMENT DU VAR

AVIS DU DOMAINE SUR LA VALEUR VÉNALE

La charte de l'évaluation du Domaine, élaborée avec l'Association des Maires de France, est disponible sur le site collectivites-locales.gouv.fr







Nature du bien : Terrain

Adresse du bien : 1273 avenue de la Mer – 83140 SIX FOURS LES PLAGES

Indemnité principale: 17 000 €

Indemnités accessoires : 2 700 € (remploi) et 30 000 € (dépréciation du surplus)

1 - CONSULTANT

affaire suivie par : Anne-Marie PIGONI

2 - DATES

de consultation :	17 avril 2026
de visite :	/
du dossier complet :	17 avril 2026

3 - OPÉRATION IMMOBILIÈRE SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE

3.1. Nature de l'opération

Cession :	☐
Acquisition :	amiable ☐ suite à DUP par voie de préemption ☐ par voie d'expropriation ☐
Prise à bail :	☐
Autre opération :	

3.2. Nature de la saisine

Réglementaire :	☐
Facultative mais répondant aux conditions dérogatoires prévues en annexe 3 de l'instruction du 13 décembre 2016[1] :	☐
Autre évaluation facultative (décision du directeur, contexte local...)	☐

3.3. Projet et prix envisagé

Acquisition d'une emprise dans le cadre de l'aménagement de l'avenue de la Mer – RD 559 (opération déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du 03 août 2017 – tranche 3, prorogée jusqu'en 2027).

Précédente estimation n°2025-83129-58147 en date du 14 octobre 2025 : 17 000 € sans dépréciation du surplus.

4 - DESCRIPTION DU BIEN

4.1. Situation générale

Six-Fours-les-Plages est une commune française située au bord de la Méditerranée, dans le département du Var, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Située à l'Ouest de Toulon, elle fait partie de la métropole Toulon Provence Méditerranée qui, avec ses 450 000 habitants, constitue la 3e métropole de la région.

1 Voir également page 17 de la Charte de l'évaluation du Domaine

Au départ simple hameau situé sur la colline de son fort, la commune voit sa population augmenter à partir des années 60. Elle constitue aujourd'hui la septième ville du département en population. Six Fours les Plages est à la fois une banlieue résidentielle de Toulon et une station balnéaire appréciée pour son patrimoine naturel et ses 19 km de côtes.

La commune bénéficie d'une bonne accessibilité (autoroute, gare, réseau de bus mistral), et de nombreux équipements publics (crèche, écoles, collèges et lycée).

4.2. Situation particulière - environnement - accessibilité - voirie et réseau

La parcelle se situe au nord-ouest de la commune, dans une zone fortement urbanisée, à proximité immédiate de la mer Méditerranée, au sud de l'avenue de la Mer (RD 559).

4.3. Références cadastrales

L'immeuble sous expertise figure au cadastre sous les références suivantes :

EP	Parcelle	Superficie (en m²)	Emprise (en m²)
2	AV 75	470	149

4.4. Descriptif (selon acte d'origine de propriété) :

De bonne planimétrie, la parcelle est encombrée partiellement par une maison à usage d'habitation. L'emprise porte sur la partie nord de la parcelle, en nature de terrain nu.

La propriété se compose d'une maison à usage d'habitation, élevée sur rez-de chaussée d'un étage, comprenant :

- au rez-de-chaussée : un hall, un séjour, une cuisine, une chambre, un salon, un WC.

- et à l'étage : une entrée, trois chambres, une salle de bains avec un WC.

Garage et dépendance

Jardin attenant.

4.5. Surfaces du bâti

4.5.1 Données cadastrales

Surfaces déclarées :

Nature	Surface (en m²)
Partie principale	85
Garage	21
Cave	8
TOTAL	114

4.5.2 Données fournies par le consultant

Aucune précision sur les surfaces du bâti

4.5.3 Surfaces retenues

Superficies déclarées

5 – SITUATION JURIDIQUE

5.1. Propriété de l'immeuble

Propriétaire : GARDAIS Muriel

5.2. Conditions d'occupation

Estimation libre de toute location ou occupation.

6 - URBANISME

6.1.Règles actuelles

PLU de la commune de SIX-FOURS-LES-PLAGES

Zone UD : zone qui correspond aux secteurs à vocation principale d'habitat et caractérisés par un habitat de type collectif ou individuel groupé qui se sont développés au niveau du centre-ville Reynier, des quartiers des Lônes et du Brusc, ainsi que le long ou à proximité de la D63 et de l'avenue de la Mer (D559).

Secteur UDc : correspond à une partie des abords de l'avenue de la Mer (entre le littoral et le centre-ville Reynier)

Emprise au sol : 30 %
Hauteur absolue : 7 mètres

La parcelle est concernée par l'**emplacement réservé n°1** : élargissement à 23 mètres de la RD 559, de la RD 616 à la RD 16 et création d'une piste cyclable.

6.2.Date de référence et règles applicables

Date à laquelle est devenu opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public le plan local d'urbanisme ou l'approuvant, le révisant ou le modifiant et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien, en application de l'article L 215-17 C. Urb.

7 - MÉTHODE D'ÉVALUATION MISE EN ŒUVRE

Le précédent avis n°2025-83129-58147 en date du 14 octobre 2025 est toujours en cours de validité. La valeur vénale estimée dans cet avis est maintenue.

Seule la dépréciation du surplus fait l'objet d'une estimation dans le présent avis.

8 - MÉTHODE COMPARATIVE

8.1. Études de marché

8.1.1.Sources internes à la DGFIP et critères de recherche – Termes de comparaison

1) Les mutations à titre onéreux de maisons entre 60 et 100 m², avec terrain entre 321 m² et 600 m², dans un rayon de 500 mètres autour du bien, pour la période entre le 1er janvier 2023 et le 30 avril 2026 ont été recherchées.

Termes de comparaison retenus :

Biens bâtis : maison – valeur vénale								
N	**Date mutation**	**Réf. Acte**	**Adresse**	**Cadastre**	**Surface terrain / SU (en m²)**		**Prix**	**Prix /m²**
1	03/11/2023	23P25285	157 Bd Frederic Mistral	CZ 430	369	88	477 000 €	5 420 €
2	19/01/2024	24P04051	1 Bucarin	CZ 303	443	85	447 000 €	5 259 €
3	15/05/2024	24P11419	9002 All Des Micocouliers	CZ 69	392	85	525 000 €	6 176 €
4	15/10/2024	24P21852	426 Bd Frederic Mistral	DE 225	510	76	491 000 €	6 461 €
5	30/05/2024	24P12117	134 Imp Theodore Aubanel	CZ 394	400	80	479 900 €	5 999 €
6	26/06/2023	23P14408	7 Lot Augias	CZ 301	360	70	352 332 €	5 033 €
7	30/08/2023	23P21016	113 Av Bucarin	CZ 102	457	95	561 000 €	5 905 €
	Moyennes				419	83	476 176 €	5 751 €

2) Les mutations à titre onéreux de maisons entre 60 et 100 m², avec terrain de moins de 321 m², dans un rayon de 500 mètres autour du bien, pour la période entre le 1er janvier 2023 et le 30 avril 2026 ont été recherchées.

Termes de comparaison retenus :

Biens bâtis : maison – valeur vénale								
N	**Date mutation**	**Réf. Acte**	**Adresse**	**Cadastre**	**Surface terrain / SU (en m²)**		**Prix**	**Prix /m²**
1	31/01/2024	24P02952	24 Av Bucarin	CZ 129	168	77	357 000 €	4 636 €
3	17/07/2023	23P17037	215 Av Bucarin	CZ 108	209	65	370 000 €	5 692 €
5	24/04/2025	25P09844	9060 Av Bucarin	CZ 142	190	90	426 000 €	4 733 €
6	21/06/2024	24P13809	205 Av Du Cap Negre	DC 328	298	88	460 000 €	5 227 €
7	24/07/2024	24P17117	205 Av Du Cap Negre	DC 326	276	86	485 000 €	5 640 €
8	01/03/2024	24P05837	146 Av De La Coudouliere	AV 1140	257	82	452 500 €	5 518 €
9	27/06/2025	25P14474	822 Roc Font De Fillol	AM 624 et 655	177	85	392 300 €	4 615 €
10	09/07/2025	25P17648	822 Roc Font De Fillol	AM 625 et 661	172	88	368 000 €	4 182 €
11	14/09/2023	23P23284	924 Roc Font De Fillol	AM 1109	262	85	490 850 €	5 775 €
12	13/06/2025	25P12877	924 Roc Font De Fillol	AM 1109	102	81	433 500 €	5 352 €
13	07/02/2025	25P05006	236 All Des Micocouliers	CZ 53	203	98	475 000 €	4 847 €
14	22/01/2026	26P02925	216 Av De La Mirandole	CZ 271	318	65	440 000 €	6 769 €
15	18/11/2024	24P24428	429 Roc Des Playes	AM 727...	126	77	391 000 €	5 078 €
16	20/03/2025	25P08007	52 Lot La Fanette	CZ 175	275	73	400 000 €	5 479 €
17	07/08/2023	23P18535	221 Lot La Fanette	CZ 160	233	88	415 000 €	4 716 €
18	28/10/2024	24P22842	236 All Des Micocouliers	CZ 55...	96	78	380 000 €	4 872 €
	Moyennes				210	82	421 009 €	5 196 €

8.1.2.Autres sources externes à la DGFIP

Aucune consultation de sources externes à la DGFIP n'a été réalisée.

8.2. Analyse et arbitrage du service – Termes de référence et valeur retenue

Sur la dépréciation du surplus :

1) Estimation avec la totalité du terrain

La valeur moyenne des termes de comparaison (étude de marché n°1) peut être retenue, soit 5 751 €/m².

Superficie (en m²)	PU €/m²	Valeur Vénale	Arrondie à
85	5 751 €	488 835 €	489 000 €

2) Estimation sans l'emprise



Suite à l'expropriation de l'emprise, l'assiette foncière du bâti s'élève à 321 m² (470 m² - 149 m²) et il ne restera plus qu'une place de stationnement au lieu de 3.

La valeur moyenne de l'étude de marché n°2 peut être retenue, soit 5 196 €/m².

Superficie (en m²)	PU €/m²	Valeur Vénale	Arrondie à
85	5 196 €	441 660 €	442 000 €

Détail du calcul de l'indemnité de dépréciation du surplus :

Valeur Vénale avec la totalité du terrain	489 000 €
Valeur Vénale sans l'emprise	442 000 €
A déduire : valeur de l'emprise	17 000 €
Indemnité de dépréciation	**30 000 €**

9 - DÉTERMINATION DE L'INDEMNITÉ DE DÉPOSSESSION

a – Indemnité principale :

Elle doit correspondre à la valeur de l'immeuble qui s'établit de la manière suivante :

Parcelle	Superficie en m²	Valeur au m²	Valeur	Arrondie à
AV 75	149	114,00 €	16 986 €	17 000 €

b – Indemnités accessoires :

Parcelles		
AV 75	Remploi (*)	2 700 €
	Dépréciation du surplus	30 000 €

Total de l'indemnité de dépossession **49 700 €**

(*) Sous réserves de D.U.P ou de mise en demeure d'acquérir les emplacements réservés. Reconstitution des haies, clôtures, murets… à la charge de l'expropriant ou sur devis.

Indemnité de remploi au taux à 20 % pour la fraction inférieure à 5.000 €, 15 % pour la fraction comprise entre 5.001 et 15.000 € et 10 % au delà.

10 - DURÉE DE VALIDITÉ

Cet avis est valable pour une durée de dix-huit mois. Une nouvelle consultation du pôle d'évaluation domaniale serait nécessaire si l'accord* des parties sur la chose et le prix (article 1583 du Code Civil) n'intervenait pas ou si l'opération n'était pas réalisée dans ce délai.

**pour les collectivités territoriales et leurs groupements, la décision du conseil municipal ou communautaire de permettre l'opération équivaut à la réalisation juridique de celle-ci, dans la mesure où l'accord sur le prix et la chose est créateur de droits, même si sa réalisation effective intervient ultérieurement.*

En revanche, si cet accord intervient durant la durée de validité de l'avis, même en cas de signature de l'acte authentique chez le notaire après celle-ci, il est inutile de demander une prorogation du présent avis.

Une nouvelle consultation du pôle d'évaluation domaniale serait également nécessaire si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer au cours de la période de validité du présent avis.

Aucun avis rectificatif ne peut, en effet, être délivré par l'administration pour prendre en compte une modification de ces dernières.

11 - OBSERVATIONS

L'évaluation est réalisée sur la base des éléments communiqués par le consultant et en possession du service à la date du présent avis.

Les inexactitudes ou insuffisances éventuelles des renseignements fournis au pôle d'évaluation domaniale sont susceptibles d'avoir un fort impact sur le montant de l'évaluation réalisée, qui ne peut alors être reproché au service par le consultant.

Il n'est pas tenu compte des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

12 - COMMUNICATION DU PRÉSENT AVIS À DES TIERS ET RESPECT DES RÈGLES DU SECRET PROFESSIONNEL

Les avis du Domaine sont communicables aux tiers dans le respect des règles relatives à l'accès aux documents administratifs (loi du 17 juillet 1978) sous réserve du respect du secret des affaires et des règles régissant la protection des données personnelles.

Certaines des informations fondant la présente évaluation sont couvertes par le secret professionnel.

Ainsi, en cas de demande régulière de communication du présent avis formulée par un tiers ou bien de souhait de votre part de communication de celui-ci auprès du public, il vous appartient d'occulter préalablement les données concernées.

Pour le Directeur départemental des Finances publiques
et par délégation,

L'Évaluatrice,



Anne ROCCASALVA

Inspectrice des Finances publiques

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction Générale des Finances Publiques.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

FINANCES PUBLIQUES

Direction Générale des Finances Publiques

Direction départementale des Finances publiques du Var

Pôle d'évaluation domaniale du Var

Place Besagne – CS 91409
83 056 TOULON Cedex

Courriel : ddfip83.pole-evaluation@dgfip.finances.gouv.fr

POUR NOUS JOINDRE

Affaire suivie par : Anne ROCCASALVA
Courriel : anne.roccasalva@dgfip.finances.gouv.fr
Téléphone : 04 94 50 52 68

Réf DS : 26025132
Réf OSE : 2025-83129-62811

Le 12 août 2026

Le Directeur départemental des Finances publiques du Var

à

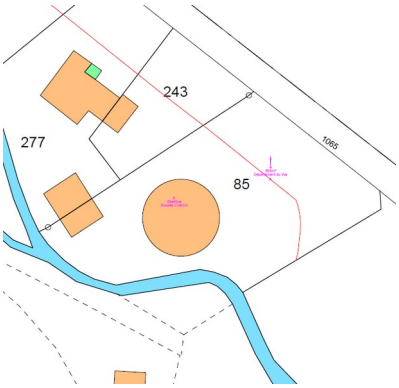
DÉPARTEMENT DU VAR

AVIS DU DOMAINE SUR LA VALEUR VÉNALE

RÉVISION

La charte de l'évaluation du Domaine, élaborée avec l'Association des Maires de France, est disponible sur le site collectivites-locales.gouv.fr







Nature du bien :	Terrain – places de stationnement
Adresse du bien :	1065 avenue de la Mer – 83140 SIX FOURS LES PLAGES
Indemnités :	88 340 €, à savoir : 79 400 € d'indemnité principale et 8 940 € de remploi

1 - CONSULTANT

affaire suivie par : Anne-Marie PIGONI

2 - DATES

de consultation :	29 août 2025
de visite :	09 septembre 2025
du dossier complet :	20 juillet 2026

3 - OPÉRATION IMMOBILIÈRE SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE

3.1. Nature de l'opération

Cession :	☐
Acquisition :	amiable ☐ suite à DUP par voie de préemption ☐ par voie d'expropriation ☐
Prise à bail :	☐
Autre opération :	

3.2. Nature de la saisine

Réglementaire :	☐
Facultative mais répondant aux conditions dérogatoires prévues en annexe 3 de l'instruction du 13 décembre 2016[1] :	☐
Autre évaluation facultative (décision du directeur, contexte local...)	☐

3.3. Projet et prix envisagé

Acquisition d'une emprise dans le cadre de l'aménagement de l'avenue de la Mer – RD 559 (opération déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du 03 août 2017 – tranche 3, prorogée jusqu'en 2027).

La révision de l'avis rendu le 15 octobre 2025 est effectuée en raison de la présentation de nouveaux éléments par le consultant (situation locative).

4 - DESCRIPTION DU BIEN

4.1. Situation générale

Six-Fours-les-Plages est une commune française située au bord de la Méditerranée, dans le département du Var, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Située à l'Ouest de Toulon, elle fait partie de la métropole Toulon Provence Méditerranée qui, avec ses 450 000 habitants, constitue la 3e métropole de la région.

Au départ simple hameau situé sur la colline de son fort, la commune voit sa population augmenter à partir des années 60. Elle constitue aujourd'hui la septième ville du département en population. Six Fours les Plages est à la fois une banlieue résidentielle de Toulon et une station balnéaire appréciée pour son patrimoine naturel et ses 19 km de côtes.

1 Voir également page 17 de la Charte de l'évaluation du Domaine

La commune bénéficie d'une bonne accessibilité (autoroute, gare, réseau de bus mistral), et de nombreux équipements publics (crèche, écoles, collèges et lycée).

4.2. Situation particulière - environnement - accessibilité - voirie et réseau

La parcelle se situe au nord-ouest de la commune, dans une zone fortement urbanisée, à proximité immédiate de la mer Méditerranée, au sud de l'avenue de la Mer (RD 559).

4.3. Références cadastrales

L'immeuble sous expertise figure au cadastre sous les références suivantes :

EP	Parcelle	Superficie (en m²)	Emprise (en m²)
9	AV 85	1 350	364

4.4. Descriptif (à la date de référence prévue par l'article L 322-6 du Code de l'expropriation) :

La parcelle est partiellement encombrée d'un bâtiment commercial. L'emprise porte sur la partie nord de la parcelle, en nature de terrain nu, à usage de stationnement pour le local commercial. L'emprise impacte environ 15 places de stationnement.

5 – SITUATION JURIDIQUE

5.1. Propriété de l'immeuble

Propriétaire : SCI CHACO

5.2. Conditions d'occupation

Le bâtiment commercial est loué à la SARL ZAGUY en vertu d'un bail commercial conclu le 12 octobre 2000 pour une durée de 9 ans à compter du 1er novembre 2000, reconduit tacitement jusqu'au 10 juin 2021, date à laquelle le bail a été reconduit par écrit pour une nouvelle durée de 9 ans du 1er juillet 2021 au 30 juin 2030, pour un loyer mensuel de 4 350 € HT à compter du 1er janvier 2024.

Il est précisé dans le bail « jouissance non privative d'un parking commun à plusieurs locataires ».

Un emplacement commercial de 15 m² situé sur une partie de terrain à usage de parking est loué par bail commercial conclu à compter du 1er décembre 2018 jusqu'au 30 novembre 2027, pour un loyer mensuel initial de 600 € HT, révisable annuellement.

L'emplacement est occupé par la rôtisserie : 5 jours sur 7 toute l'année et 6 jours sur 7 en saison juillet / août, soit la totalité de l'activité exercée sur cet emplacement.

6 - URBANISME

6.1.Règles actuelles

PLU de la commune de SIX-FOURS-LES-PLAGES

Zone UD : zone qui correspond aux secteurs à vocation principale d'habitat et caractérisés par un habitat de type collectif ou individuel groupé qui se sont développés au niveau du centre-ville Reynier, des quartiers des Lônes et du Brusc, ainsi que le long ou à proximité de la D63 et de l'avenue de la Mer (D559).

Secteur UDc : correspond à une partie des abords de l'avenue de la Mer (entre le littoral et le centre-ville Reynier)

Emprise au sol : 30 %
Hauteur absolue : 7 mètres

La parcelle est concernée par l'**emplacement réservé n°1** : élargissement à 23 mètres de la RD 559, de la RD 616 à la RD 16 et création d'une piste cyclable.

6.2.Date de référence et règles applicables

Date à laquelle est devenu opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public le plan local d'urbanisme ou l'approuvant, le révisant ou le modifiant et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien, en application de l'article L 215-17 C. Urb.

Le PLU de la commune de Six-Fours-les-Plages a été adopté le 10 avril 2015. Il convient de retenir cette date comme date de référence.

7 - MÉTHODE D'ÉVALUATION MISE EN ŒUVRE

La valeur vénale est déterminée par la méthode de la comparaison directe de biens équivalents, qui consiste à fixer la valeur vénale ou locative à partir de l'étude objective des mutations de biens similaires ou se rapprochant le plus possible de l'immeuble à évaluer sur le marché immobilier local. Cette méthode est privilégiée en raison de l'existence d'un marché local avec des biens comparables à celui du bien à évaluer.

8 - MÉTHODE COMPARATIVE

8.1. Études de marché

8.1.1.Sources internes à la DGFIP et critères de recherche – Termes de comparaison

I/ COMPARAISON DE TERRAINS

1) Les mutations à titre onéreux de jardins (dépendances de bâtis détachées) acquis par le Département dans le cadre de l'aménagement de l'avenue de la Mer, pour la période courant du 1er janvier 2022 au 30 septembre 2025, ont été recherchées.

Termes de comparaison retenus :

Biens non bâtis – valeur vénale									
N	**Date mutation**	**Réf. Acte**	**Cadastre**	**Adresse**	**Surface terrain (en m²)**	**Urbanisme**	**Prix**	**Prix /m²**	**Nature**
1	05/01/2022	22P01594	DC 398	Av De La Mer	37	Ucc	5 365 €	145,00 €	Jardin
2	05/01/2022	22P01589	DC 396	1539 Av De La Mer	161	Ucc	22 540 €	140,00 €	Jardin
3	05/01/2022	22P01589	DC 398	Av De La Mer	37	Ucc	5 365 €	145,00 €	Jardin
	Moyennes				78		11 090 €	143,33 €	

2) Les mutations à titre onéreux de jardins (dépendances de bâtis détachées) acquis par le Département dans le cadre de l'aménagement de l'avenue de la Mer, en zone UDc, pour la période antérieure au 1er janvier 2022, ont été recherchées.

Termes de comparaison retenus :

Biens non bâtis – valeur vénale									
N	**Date mutation**	**Réf. Acte**	**Cadastre**	**Adresse**	**Surface terrain (en m²)**	**Urbanisme**	**Prix**	**Prix /m²**	**Nature**
1	22/11/2017	17P12501	AM 1283	Av De La Mer	322	UDc	46 368 €	144,00 €	Jardin
2	07/07/2020	20P07603	AV 1199	Av De La Mer	121	UDc	12 100 €	100,00 €	Jardin
3	24/07/2020	20P07914	AV 1197	Av De La Mer	126	UDc	20 800 €	165,08 €	Jardin
5	04/09/2020	20P09104	AV 1201	Av De La Mer	115	UDc	12 300 €	106,96 €	Jardin
6	29/09/2020	20P10475	AV 1209	Av De La Mer	144	UDc	14 600 €	101,39 €	Jardin
	Moyennes				166		21 234 €	123,49 €	

II/ COMPARAISON DE PLACES DE STATIONNEMENT

3) Les mutations à titre onéreux de places de stationnement dans un rayon de 1 000 mètres autour du bien, pour la période courant du 1er janvier 2024 au 31 août 2025, ont été recherchées.

Termes de comparaison retenus :

Biens bâtis : places de stationnement – valeur vénale							
N	**Date mutation**	**Réf. Acte**	**Adresse**	**Cadastre**	**SU (en m²)**	**Prix**	**Prix /m²**
1	10/12/2024	24P26201	199 Rue Curet Bas	AW 977	10	10 000 €	1 000 €
2	14/03/2025	25P06349	58 Av Des Platanes	AV 570	39	6 750 €	173 €
3	20/06/2024	24P14521	131 Tra Des Pres	AM 1128	12	6 000 €	500 €
4	22/01/2024	24P03745	44 Imp Des Tamaris	DC 273	8	10 000 €	1 250 €
5	20/06/2024	24P14690	131 Tra Des Pres	AM 1128	12	1 500 €	125 €
6	29/03/2024	24P08590	155 Av President John Kennedy	CY 41	6	3 000 €	500 €
7	19/06/2024	24P13792	155 Av President John Kennedy	CY 41	12	3 000 €	250 €
8	29/03/2024	24P08590	155 Av President John Kennedy	CY 41	6	3 000 €	500 €
	Moyennes				13	5 406 €	537 €

8.1.2.Autres sources externes à la DGFIP

Aucune consultation de sources externes à la DGFIP n'a été réalisée.

8.2. Analyse et arbitrage du service – Termes de référence et valeur retenue

I/ PAR COMPARAISON DE TERRAINS

Aucun terme recensé en zone UDc pour l'étude de marché n°1 (termes les plus récents). La valeur moyenne des termes recensés est retenue, soit 143 €/m², avec un abattement de 20 % compte tenu de la situation moins favorable en zone UDc, soit un prix unitaire s'élevant à 114 €/m².

Cette base est cohérente avec les termes recensés dans l'étude de marché n°2 (termes plus anciens mais équivalents en zonage).

Superficie (en m²)	**PU €/m²**	**Valeur Vénale**	**Arrondie à**
364	114,00 €	41 496 €	41 500 €

II/ PAR COMPARAISON DE PLACES DE STATIONNEMENT

Le consultant indique que 15 emplacements de stationnements sont concernés par l'emprise.

L'emprise peut être valorisée sur la base de 5 400 € (moyenne des termes de comparaison recensés dans l'étude de marché n°3). Pour l'emplacement loué, un abattement de 30 % pour occupation commerciale peut être pratiqué (taux usuellement retenu), soit 3 780 €.

III/ VALEUR RETENUE

La seconde méthode est nettement plus favorable au propriétaire et sera donc retenue.

9 - DÉTERMINATION DE L'INDEMNITÉ DE DÉPOSSESSION

a – Indemnité principale :

Elle doit correspondre à la valeur de l'immeuble qui s'établit de la manière suivante :

Parcelle	Nombre de places	Valeur par place	Valeur	Arrondie à
AV 85	14	5 400 €	75 600 €	
	1	3 780 €	3 780 €	
TOTAL	15	5 292 €	79 380 €	79 400 €

b – Indemnités accessoires :

Parcelles		
AV 85	Remploi (*)	8 940 €

Total de l'indemnité de dépossession **88 340 €**

(*) Sous réserves de D.U.P ou de mise en demeure d'acquérir les emplacements réservés. Reconstitution des haies, clôtures, murets… à la charge de l'expropriant ou sur devis.

Indemnité de remploi au taux à 20 % pour la fraction inférieure à 5.000 €, 15 % pour la fraction comprise entre 5.001 et 15.000 € et 10 % au delà.

10 - DURÉE DE VALIDITÉ

Cet avis est valable pour une durée de dix-huit mois. Une nouvelle consultation du pôle d'évaluation domaniale serait nécessaire si l'accord* des parties sur la chose et le prix (article 1583 du Code Civil) n'intervenait pas ou si l'opération n'était pas réalisée dans ce délai.

**pour les collectivités territoriales et leurs groupements, la décision du conseil municipal ou communautaire de permettre l'opération équivaut à la réalisation juridique de celle-ci, dans la mesure où l'accord sur le prix et la chose est créateur de droits, même si sa réalisation effective intervient ultérieurement.*

En revanche, si cet accord intervient durant la durée de validité de l'avis, même en cas de signature de l'acte authentique chez le notaire après celle-ci, il est inutile de demander une prorogation du présent avis.

Une nouvelle consultation du pôle d'évaluation domaniale serait également nécessaire si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer au cours de la période de validité du présent avis.

Aucun avis rectificatif ne peut, en effet, être délivré par l'administration pour prendre en compte une modification de ces dernières.

11 - OBSERVATIONS

L'évaluation est réalisée sur la base des éléments communiqués par le consultant et en possession du service à la date du présent avis.

Les inexactitudes ou insuffisances éventuelles des renseignements fournis au pôle d'évaluation domaniale sont susceptibles d'avoir un fort impact sur le montant de l'évaluation réalisée, qui ne peut alors être reproché au service par le consultant.

Il n'est pas tenu compte des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

12 - COMMUNICATION DU PRÉSENT AVIS À DES TIERS ET RESPECT DES RÈGLES DU SECRET PROFESSIONNEL

Les avis du Domaine sont communicables aux tiers dans le respect des règles relatives à l'accès aux documents administratifs (loi du 17 juillet 1978) sous réserve du respect du secret des affaires et des règles régissant la protection des données personnelles.

Certaines des informations fondant la présente évaluation sont couvertes par le secret professionnel.

Ainsi, en cas de demande régulière de communication du présent avis formulée par un tiers ou bien de souhait de votre part de communication de celui-ci auprès du public, il vous appartient d'occulter préalablement les données concernées.

Pour le Directeur départemental des Finances publiques
et par délégation,

L'Évaluatrice,



Anne ROCCASALVA

Inspectrice des Finances publiques

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction Générale des Finances Publiques.

SST/DGIF/
AMP/DF

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G47

OBJET : ACQUISITION DANS LE CADRE D'UNE PROCEDURE DE MISE EN DEMEURE D'ACQUERIR DE TERRAINS NECESSAIRES A L'AMENAGEMENT DE LA RD 33 AU LUC-EN-PROVENCE

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général de la propriété des personnes publiques,
Vu le code de la voirie routière,
Vu l'article L 152-2 du code de l'urbanisme, relatif aux emplacements réservés des plans locaux d'urbanisme,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A9 du 1er février 2022 relative à la mise à jour du règlement budgétaire et financier départemental,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégations à la Commission permanente,
Vu la délibération de la Commission permanente n°G34 en date du 24 juin 1991 approuvant la suppression du P.N. 27 de la ligne Paris-Vintimille au P.K. 14,000, sur le territoire de la commune du Luc-en-Provence,
Vu le plan local d'urbanisme de la commune du Luc-en-Provence et notamment l'emplacement réservé n°42 inscrit au bénéfice du Département du Var pour le projet de "création d'un passage supérieur de la RD 33 sur la voie ferrée pour la suppression du passage à niveau et l'aménagement d'un carrefour giratoire",
Vu la lettre de mise en demeure d'acquérir en date du 18 août 2025 formulée par Mme Valérie HENROT-COLLOMP, propriétaire des parcelles cadastrées section G n°1178, G n°1459, G n° 4760 sise sur le territoire de la commune du Luc-en-Provence,
Vu l'avis du Domaine en date du 28 novembre 2025,
Vu le rapport du président,

Considérant l'avis de la commission patrimoine immobilier départemental du 1 octobre 2026
Considérant l'information à la commission administration générale, moyens généraux et projets structurants du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission mobilités et infrastructures routières (hors métropole) du 1er octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'approuver l'acquisition par le Département du Var des parcelles situées sur la commune du Luc-en-Provence, dont le détail est donné dans le tableau ci-après :

Propriétaire	**Lieu-dit**	**Section et numéro**	**Emprise en m²**	**Indemnités en euros**		
				Principale	**Remploi**	**Total**
Valérie HENROT-COLLOMP	Font Freye	G 1178 G 4759 G 4760	26 1 067 3 972	102 000	11 100	113 100

- d'autoriser le Président du Conseil départemental à signer l'acte correspondant ainsi que tout document s'y rapportant.

La dépense en résultant sera prélevée sur les crédits inscrits au chapitre 21, fonction 843, compte 2112 du budget départemental et sera inscrite à l'opération budgétaire 21100171.

Adopté à l'unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129846-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

FINANCES PUBLIQUES

Direction Générale des Finances Publiques

Direction départementale des Finances publiques du Var

Pôle d'évaluation domaniale du Var

Place Besagne – CS 91409
83 056 TOULON Cedex

Courriel : ddfip83.pole-evaluation@dgfip.finances.gouv.fr

POUR NOUS JOINDRE

Affaire suivie par : Anne ROCCASALVA
Courriel : anne.roccasalva@dgfip.finances.gouv.fr
Téléphone : 04 94 50 52 68

Réf DS : 27590233
Réf OSE : 2025-83073-82203

Le 28 novembre 2025

Le Directeur départemental des Finances publiques du Var

à

DÉPARTEMENT DU VAR

AVIS DU DOMAINE SUR LA VALEUR VÉNALE

La charte de l'évaluation du Domaine, élaborée avec l'Association des Maires de France, est disponible sur le site collectivites-locales.gouv.fr





Nature du bien : Terrain + bâtis

Adresse du bien : Font Freye - 83340 LE LUC

Indemnité principale : 102 000 €

1 - CONSULTANT

affaire suivie par : Anne-Marie PIGONI

2 - DATES

de consultation :	07 novembre 2025
de visite :	13 novembre 2025
du dossier complet :	13 novembre 2025

3 - OPÉRATION IMMOBILIÈRE SOUMISE À L'AVIS DU DOMAINE

3.1. Nature de l'opération

Cession :	☐
Acquisition :	suite à mise en demeure d'acquérir
Prise à bail :	☐
Autre opération :	

3.2. Nature de la saisine

Réglementaire :	☐
Facultative mais répondant aux conditions dérogatoires prévues en annexe 3 de l'instruction du 13 décembre 2016[1] :	☐
Autre évaluation facultative (décision du directeur, contexte local...)	☐

3.3. Projet et prix envisagé

Acquisition suite à mise en demeure d'acquérir d'une propriété située en emplacement réservé.

4 - DESCRIPTION DU BIEN

4.1. Situation générale

Le Luc est une commune urbaine française située dans le département du Var, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elle est le chef-lieu de son propre canton, le canton du Luc.

La commune du Luc en Provence se situe au cœur du département du Var, à mi-distance de trois grandes agglomérations : Toulon, Brignoles et Draguignan. Située à 55 km au nord-est de Toulon, à 20 minutes de la sous-préfecture, Draguignan, près du massif des Maures, elle se trouve au milieu de l'axe Nice - Marseille.

Elle est desservie par les voies routières (la ville n'est pas desservie par l'autoroute mais est reliée directement, par la Nationale 7 aux autoroutes A8 et A57) et les transports en commun (autobus et gare SNCF du Luc et du Cannet).

1 Voir également page 17 de la Charte de l'évaluation du Domaine

Son économie est basée essentiellement sur l'agriculture et le tourisme. La commune bénéficie de la présence de divers commerces de proximité et professionnels de santé, ainsi que des établissements d'enseignement jusqu'au collège. Sa population est en constante augmentation depuis les années 1920.

4.2. Situation particulière - environnement - accessibilité - voirie et réseau

La parcelle se situe à environ 2,5 km au sud-est du centre de la commune, dans une zone essentiellement agricole et naturelle avec habitat diffus. Elle fait l'angle entre la route de repenti au nord et la route des Mayons – RD33 à l'est.

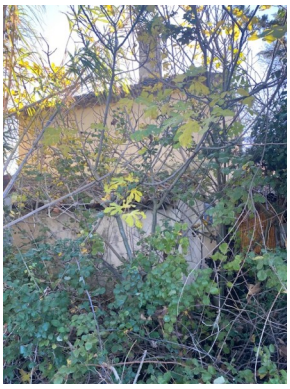
4.3. Références cadastrales

L'immeuble sous expertise figure au cadastre sous les références suivantes :

Parcelle	Superficie (en m²)
G 1178	26
G 4759	1 067
G 4760	3 972
TOTAL	**5 065**

4.4. Descriptif (d'après l'acte d'origine de propriété)







Une petite propriété agricole avec un vieux bastidon et hangar élevée d'un étage sur rez-de-chaussée avec une cuisine et une pièce au rez-de-chaussée et deux chambres, une douche et un W.C au premier étage ainsi qu'un puits se trouvant sur la parcelle cadastrée section G 1178 et deux parcelles de terre cadastrées section G 4759 et G 4760.

4.5. Surfaces des bâtis

4.5.1 Données cadastrales

Sur la parcelle G 1178 : maison de 27 m² et garage de 20 m²

4.5.2 Données fournies par le consultant

G 1178 : surface bâtie de 42 m²

G 4759 : surface bâtie de 10 m²

G 4760 : surface bâtie de 18 m²

4.5.3 Surfaces retenues

Calcul de la superficie utile pondérée :

Nature	SU (en m²)	Coefficient de pondération	SUP (en m²)
Partie principale	27	1	27
Garage	20	0,5	10
Garage	10	0,5	5
Garage	18	0,5	9
TOTAL	75		51

5 – SITUATION JURIDIQUE

5.1. Propriété de l'immeuble

Propriétaire : Madame HENROT-COLLOMP Valérie

Origine de propriété : attestation après décès en date du 03 juillet 2023

5.2. Conditions d'occupation

Estimation libre de toute location ou occupation.

6 - URBANISME

Règles actuelles

PLU de la commune du Luc-en-Provence (dernière procédure approuvée par DCM en date du 12 décembre 2023)

Zone N : zone qui recouvre les espaces naturels de la commune, équipés ou non, qui sont à préserver en raison, soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espace naturel.

La propriété est concernée partiellement par l'**emplacement réservé n°42** : Création d'un passage supérieur de la RD 33 sur la voie ferrée pour la suppression du passage à niveau et l'aménagement d'un carrefour giratoire.
Superficies concernées par l'emplacement réservé :
- parcelle G 1178 : 26
- parcelle G 4759 : 430 m²
- parcelle G 4760 : 3 782 m²

Secteur exposé aux nuisances sonores.

7 - MÉTHODE D'ÉVALUATION MISE EN ŒUVRE

La valeur vénale est déterminée par la méthode de la comparaison directe de biens équivalents, qui consiste à fixer la valeur vénale ou locative à partir de l'étude objective des mutations de biens similaires ou se rapprochant le plus possible de l'immeuble à évaluer sur le marché immobilier local. Cette méthode est privilégiée en raison de l'existence d'un marché local avec des biens comparables à celui du bien à évaluer.

8 - MÉTHODE COMPARATIVE

8.1. Études de marché

8.1.1.Sources internes à la DGFIP et critères de recherche – Termes de comparaison

1) Ont été recherchées les mutations de maisons entre 15 et 70 m², dans un rayon de 1 km autour du bien, pour la période courant du 1er janvier 2023 au 31 octobre 2025.
Termes de comparaison retenus :

Biens bâtis : maison – valeur vénale								
N	**Date mutation**	**Réf. Acte**	**Adresse**	**Cadastre**	**Surface terrain / SU (en m²)**		**Prix**	**Prix /m²**
1	30/08/2024	24P19887	2485 D Rte Des Mayons	G 2972	1 281	80	240 000 €	3 000 €
2	03/12/2024	24P26164	9012 La Tour	G 4328	1 800	82	229 000 €	2 789 €
3	14/11/2024	24P24387	9011 Che De La Source	F 1463 et 1730	3 247	89	206 800 €	2 337 €
4	21/06/2023	23P17172	9412 L Escarrabin	G 4197 et 4204	1 201	99	325 000 €	3 283 €
5	09/07/2024	24P16353	9002 Les Lauves	G 5476…	872	40	120 000 €	3 000 €
6	09/06/2023	23P15511	9013 Masse	G 4719 et 4281	1 546	102	275 000 €	2 699 €
7	28/11/2023	23P29649	9008 Mournai	G 1221 et 1222	669	53	100 000 €	1 887 €
8	25/04/2024	24P09825	9022 Payette	G 2794	3 100	35	72 000 €	2 057 €
	Moyennes				1 715	72	195 975 €	2 631 €

2) Ont été recherchées les mutations de terrains naturels, sur la commune du Luc, pour la période courant du 1er janvier 2022 au 31 octobre 2025.
Termes de comparaison retenus :

Biens non bâtis – valeur vénale									
N	**Date mutation**	**Réf. Acte**	**Adresse**	**Cadastre**	**Surface terrain (en m²)**	**Urbanisme**	**Prix**	**Prix /m²**	**Nature**
1	17/11/2023	23P28455	Payette	G 4399	1 174	N	4 000 €	3,41 €	Terres boisées
2	29/11/2023	23P28759	Les Destres Sud	D 115	11 800	N	3 500 €	0,30 €	Bois
3	04/11/2024	24P24625	Les Trucs	B 1125	5 000	N	7 000 €	1,40 €	Jardin
4	12/06/2025	25P14443	Le Vallon De Rougies	B 1017 et 1018	44 950	N	13 500 €	0,30 €	Bois
5	20/06/2025	25P14378	Les Pourraques Est	B 1661 et 1662	48	N	80 €	1,67 €	Jardin
	Moyennes				12 594		5 616 €	1,42 €	

8.1.2.Autres sources externes à la DGFIP

Aucune consultation de sources externes à la DGFIP n'a été réalisée.

8.2. Analyse et arbitrage du service – Termes de référence et valeur retenue

1) Pour les bâtis (étude de marché n°1)

Compte tenu de l'état supposé du bien, la valeur basse est retenue, soit 1 887 €/m².

2) Pour le surplus de terrain (étude de marché n°2)

Le bâti est estimé avec 669 m² de terrain intégré (terme retenu cohérent avec la configuration du bien à évaluer). Surplus de terrain : 4 396 m², dont 3 569 m² en emplacement réservé.

A défaut de terme de comparaison exactement équivalent, la valeur moyenne est retenue, soit 1,42 €/m².

3) Conclusion

La valeur moyenne entre ces deux méthodes est retenue, soit

Nature	**Superficie (en m²)**	**SUP (en m²)**	**PU €/m²**	**Valeur Vénale**	**Arrondie à**
Bâti	669	51	1 887 €	96 237 €	
Terrain en ER	3 569		1,42 €	5 068 €	
TOTAL	**4 238**	**51**	24 €	101 305 €	101 000 €
Terrain hors ER	827		1,42 €	1 174 €	1 000 €
Valeur de l'ensemble	**5 065**	**51**	20 €	102 479 €	**102 000 €**

9 - DÉTERMINATION DE L'INDEMNITÉ DE DÉPOSSESSION – MARGE D'APPRÉCIATION

Le montant de l'indemnité de dépossession est arrêté à :

a – Indemnité principale :

Elle doit correspondre à la valeur de l'immeuble qui s'établit de la manière suivante :

Parcelles	Superficie emprise en m²	Valeur au m²	Valeur	Arrondie à
G 1178, 4759 et 4760	5 065	20 €	102 479 €	102 000 €

b – Indemnités accessoires :

Parcelles		
G 1178, 4759 et 4760	Remploi (*)	11 100 €
Total de l'indemnité de dépossession		**113 100 €**

(*) Sous réserves de D.U.P ou de mise en demeure d'acquérir les emplacements réservés. Reconstitution des haies, clôtures, murets… à la charge de l'expropriant ou sur devis. **Uniquement pour la partie située en emplacement réservé.**

Indemnité de remploi au taux à 20 % pour la fraction inférieure à 5.000 €, 15 % pour la fraction comprise entre 5.001 et 15.000 € et 10 % au delà.

10 - DURÉE DE VALIDITÉ

Cet avis est valable pour une durée de dix-huit mois.

Une nouvelle consultation du pôle d'évaluation domaniale serait nécessaire si l'accord* des parties sur la chose et le prix (article 1583 du Code Civil) n'intervenait pas ou si l'opération n'était pas réalisée dans ce délai.

**pour les collectivités territoriales et leurs groupements, la décision du conseil municipal ou communautaire de permettre l'opération équivaut à la réalisation juridique de celle-ci, dans la mesure où l'accord sur le prix et la chose est créateur de droits, même si sa réalisation effective intervient ultérieurement.*

En revanche, si cet accord intervient durant la durée de validité de l'avis, même en cas de signature de l'acte authentique chez le notaire après celle-ci, il est inutile de demander une prorogation du présent avis.

Une nouvelle consultation du pôle d'évaluation domaniale serait également nécessaire si les règles d'urbanisme, notamment celles de constructibilité, ou les conditions du projet étaient appelées à changer au cours de la période de validité du présent avis.

Aucun avis rectificatif ne peut, en effet, être délivré par l'administration pour prendre en compte une modification de ces dernières.

11 - OBSERVATIONS

L'évaluation est réalisée sur la base des éléments communiqués par le consultant et en possession du service à la date du présent avis.

Les inexactitudes ou insuffisances éventuelles des renseignements fournis au pôle d'évaluation domaniale sont susceptibles d'avoir un fort impact sur le montant de l'évaluation réalisée, qui ne peut alors être reproché au service par le consultant.

Il n'est pas tenu compte des surcoûts éventuels liés à la recherche d'archéologie préventive, de présence d'amiante, de termites et des risques liés au saturnisme, de plomb ou de pollution des sols.

12 - COMMUNICATION DU PRÉSENT AVIS À DES TIERS ET RESPECT DES RÈGLES DU SECRET PROFESSIONNEL

Les avis du Domaine sont communicables aux tiers dans le respect des règles relatives à l'accès aux documents administratifs (loi du 17 juillet 1978) sous réserve du respect du secret des affaires et des règles régissant la protection des données personnelles.

Certaines des informations fondant la présente évaluation sont couvertes par le secret professionnel.

Ainsi, en cas de demande régulière de communication du présent avis formulée par un tiers ou bien de souhait de votre part de communication de celui-ci auprès du public, il vous appartient d'occulter préalablement les données concernées.

Pour le Directeur départemental des Finances publiques
et par délégation,

L'Évaluatrice,



Anne ROCCASALVA

Inspectrice des Finances publiques

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique. Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès des directions territorialement compétentes de la Direction Générale des Finances Publiques.

SST/DIM/
IG

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G48

OBJET : TRANSFERT DE DOMANIALITE PORTANT DECLASSEMENT D'UNE DEPENDANCE DE LA RD 25 DU DOMAINE PUBLIC ROUTIER DEPARTEMENTAL POUR SON CLASSEMENT DANS LE DOMAINE PUBLIC DE LA COMMUNE DU MUY

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l’affaire citée en objet, inscrite à l’ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L 3221-4 relatif aux pouvoirs de police du Président du Conseil départemental sur le domaine départemental,
Vu le code général de la propriété des personnes publiques,
Vu le code de la voirie routière et notamment ses articles L 131-4 et L 141-3, modifiée par la loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit,
Vu la délibération du Conseil départemental n° A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A9 du 1er février 2022 portant adoption du règlement financier de la collectivité,
Vu le règlement départemental de voirie du Var,
Vu le courrier du Maire du Muy du 14 mars 2022,
Vu le courrier Président en date du 12 mai 2022,
Vu la rencontre Président du 09 06 2026 avec Monsieur le Maire Romain Vacquier
Vu le rapport du Président,

Considérant l'avis de la commission mobilités et infrastructures routières (hors métropole) du 1 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d’approuver le transfert de domanialité portant déclassement du domaine public routier départemental d’une dépendance de la route départementale 25, PR 40+326 au PR 40+617 pour son classement dans le domaine public communal du Muy conformément aux schémas et au plan de délimitation des domaines publics de chaque collectivité, ci-annexés.

Adopté à l’unanimité.

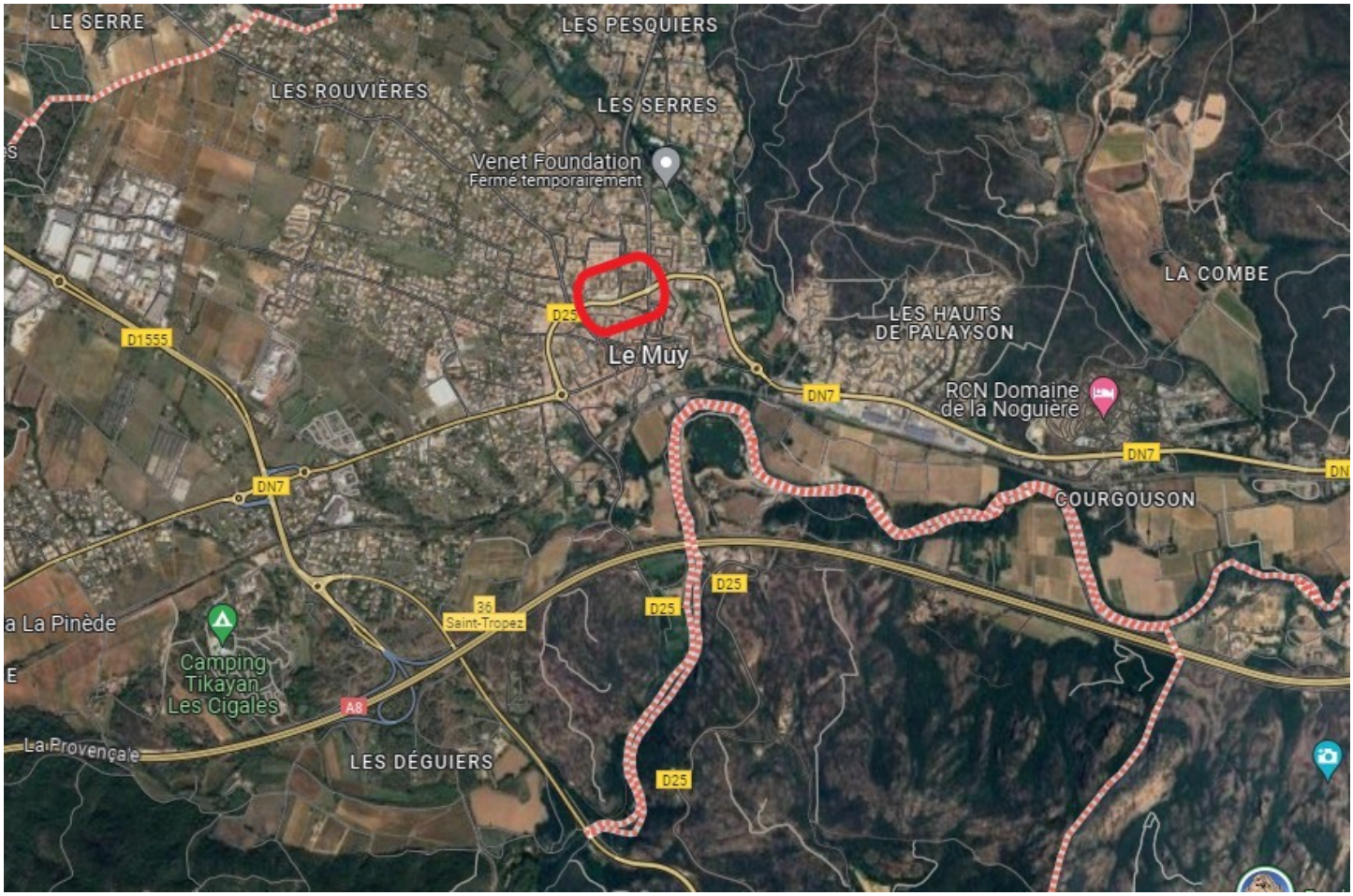
Abstention(s) : Mme Françoise LEGRAIEN.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129196-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026


LE SERRE
LES PESQUIERS
LES ROUVIÈRES
LES SERRES
Venet Foundation
Fermé temporairement
LA COMBE
LES HAUTS
DE PALAYSON
D25
D1555
Le Muy
DN7
RCN Domaine
de la Noguière
DN7
DN7
COURGOUSON
D25
D25
36
Saint-Tropez
a La Pinède
Camping
Tikayan
Les Cigales
A8
La Provençale
LES DÉGUIERS
D25

DIRECTION DES INFRASTRUCTURES ET DE LA MOBILITE
Pôle Patrimoine et Mobilité

DECLASSEMENT BONIFAY / LE MUY / RD 25

Schéma routier actuel



Auteur	DIM/Service gestion du domaine public routier
Date	23/01/2025 10:42:37
Echelle	1 :2,257
Datum	WGS 1984

Pk0

- PRD
- PBD
- PR
- PBF
- PRF

Réseau routier départemental

- Structurant
- Inter Cantonal
- Intérêt local
- Piste cyclable
- Giratoire - Lien topo
- Communes

DIRECTION DES INFRASTRUCTURES ET DE LA MOBILITE
Pôle Patrimoine et Mobilité

DECLASSEMENT BONIFAY / LE MUY / RD 25

Schéma routier projeté



Auteur	DIM/Service gestion du domaine public routier
Date	23/01/2025 10:44:01
Echelle	1 :2,257
Datum	WGS 1984

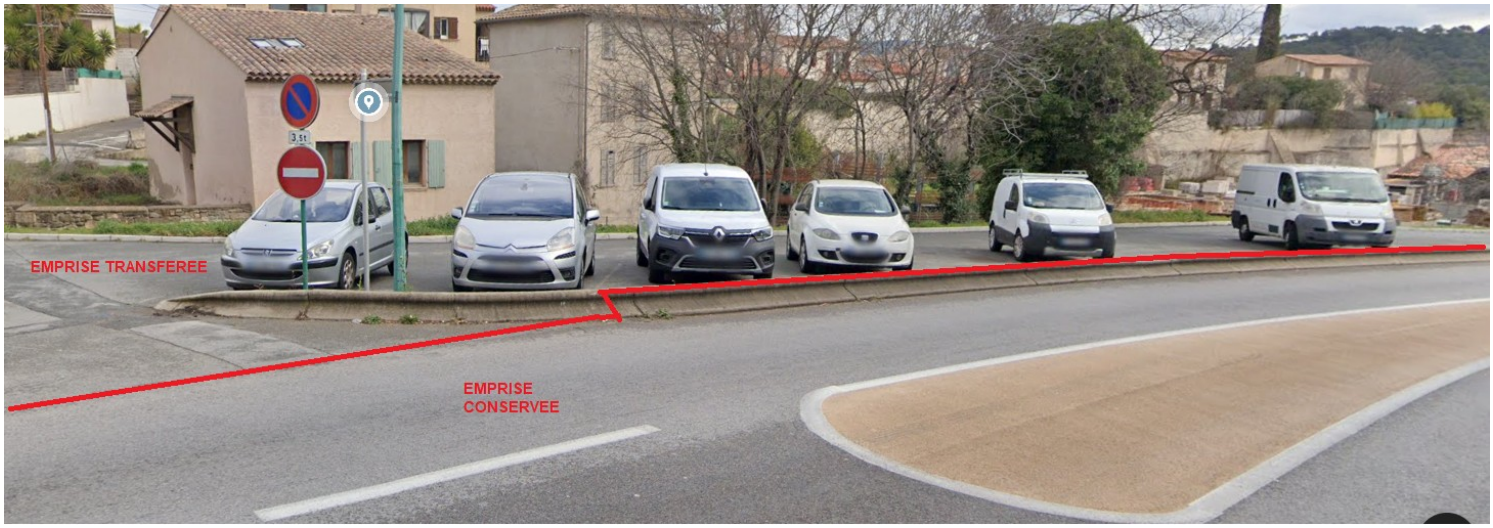
Plo

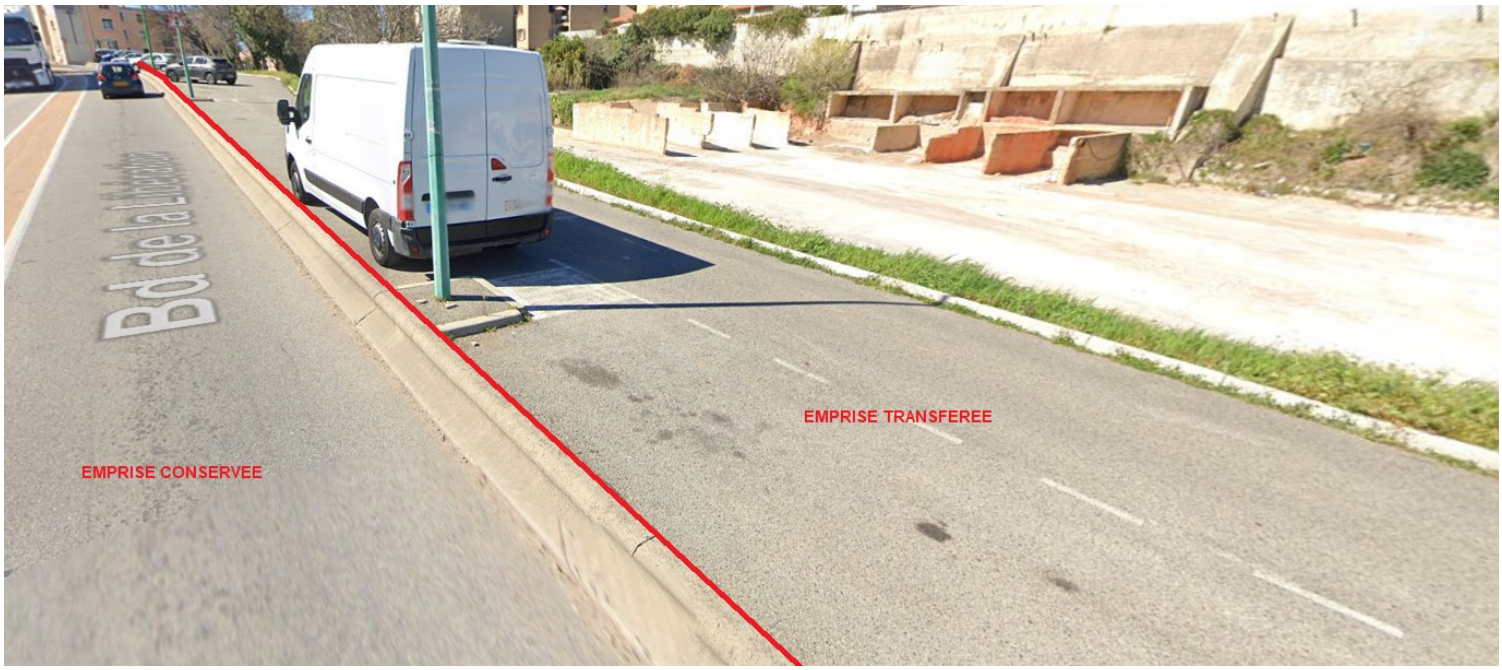
- PRD
- PBD
- PR
- PBF
- PRF

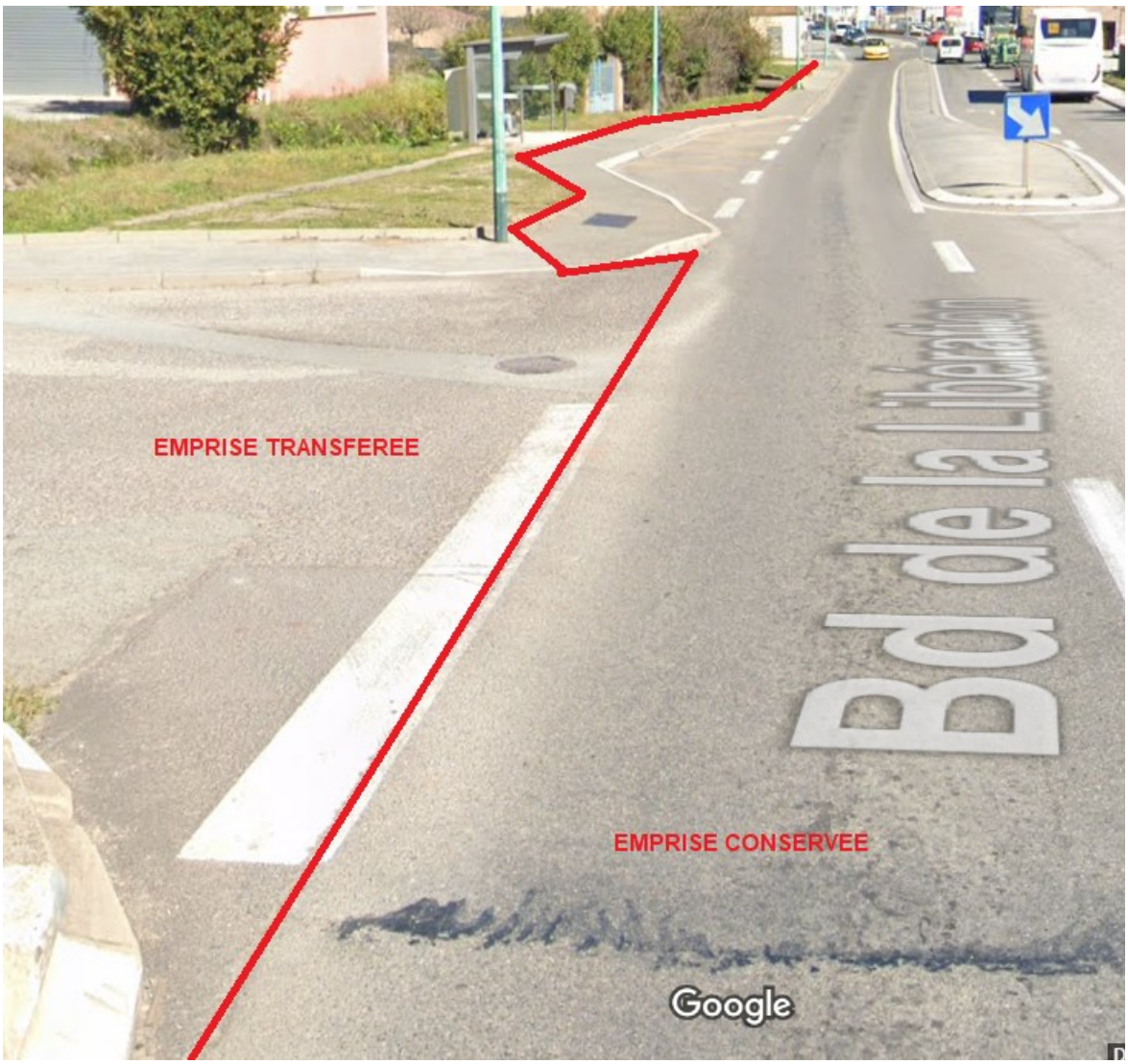
Réseau routier départemental

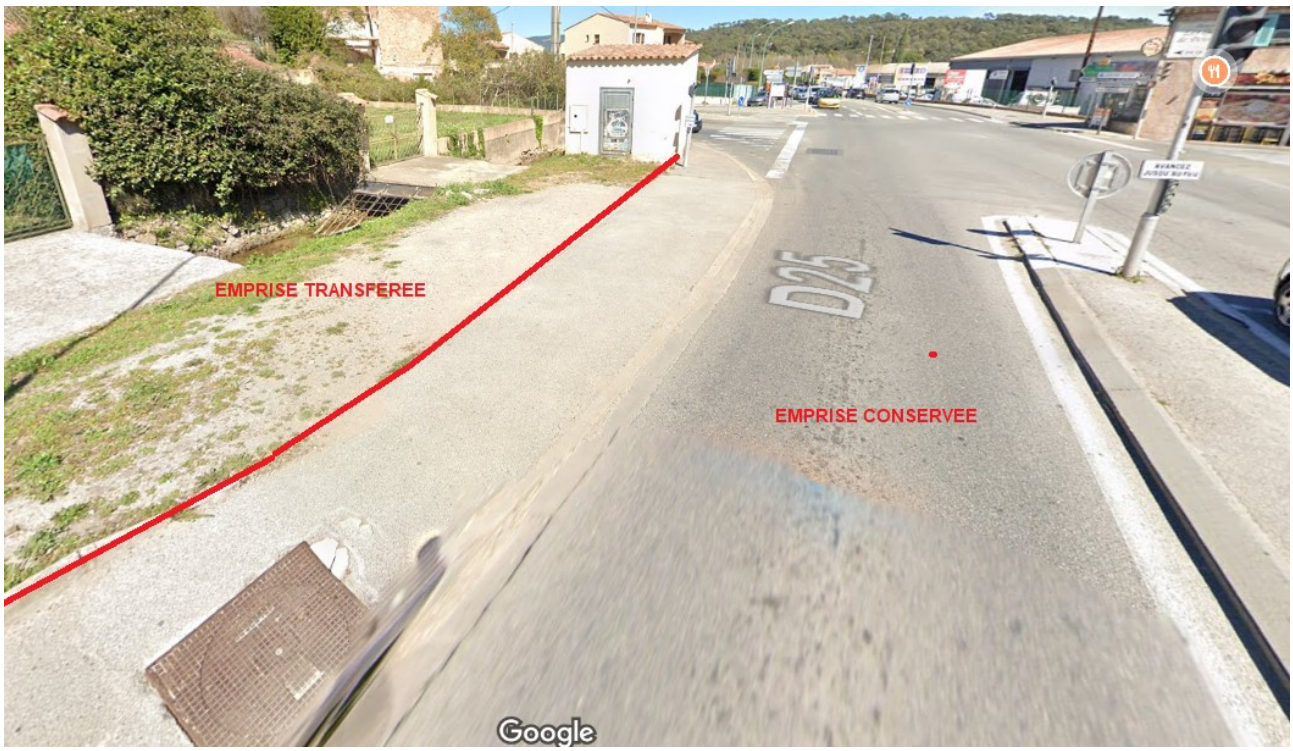
- Structurant
- Inter Cantonal
- Intérêt local
- Piste cyclable
- Giratoire - Lien topo
- Communes


EMPRISE
TRANSFEREE
EMPRISE CONSERVEE DEPARTEMENT


EMPRISE TRANSFEREE
EMPRISE
CONSERVEE


EMPRISE TRANSFEREE
EMPRISE CONSERVEE


EMPRISE TRANSFEREE
Bd de la Libération
EMPRISE CONSERVEE
Google


EMPRISE TRANSFEREE
D25
EMPRISE CONSERVEE
Google

SST/DIM/
IG

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G49

OBJET : CREATION ET AFFECTATION DE L'OPERATION DE SECURISATION ROUTIERE ET REFECTION DE LA CHAUSSEE SUR LA RD 562 A FAYENCE, SUR L'AUTORISATION DE PROGRAMME "TRAVAUX D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER"

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l’affaire citée en objet, inscrite à l’ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu le code de la commande publique,
Vu la délibération du Conseil général n°A2 du 12 février 2013 relative à la modification des autorisations de programme, liée à la mise en place de la nouvelle segmentation,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A24 du 14 décembre 2021 relative au lissage et à la fusion des autorisations de programme et d’engagement dans le cadre du passage à la M57 et de l’évolution de l’application de gestion financière,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A9 du 1er février 2022, portant adoption du nouveau règlement budgétaire et financier,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A4 du 26 octobre 2022 relative à la délégation de certaines attributions du Conseil départemental au Président du Conseil départemental, complétée par délibération n°A7 du 7 février 2023 et modifiée par délibération n°A10 du 6 novembre 2023,
Vu la délibération du Conseil départemental n° A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A26 du 24 juin 2024 relative à la revalorisation de l’autorisation de programme “travaux d’aménagements du réseau routier”,
Vu la délibération de la Commission permanente n°G51 du 6 mars 2023 relative à l’affectation des opérations individualisées 2023, dont l’opération 23OPE00206 relative à l’aménagement d’un réseau d’eaux pluviales avec caniveaux trapézoïdaux à Fayence,
Vu le règlement départemental de voirie du Var,
Vu le rapport au Président,
Considérant que les récents travaux d'aménagement hydraulique réalisés au premier semestre 2026 sur la RD 562 à Fayence ont conduit à la création d'un caniveau bétonné profond situé au cœur de la zone de sécurité de 4 mètres, constituant de fait un obstacle latéral non franchissable, qu'il est réglementairement obligatoire de neutraliser ;
Considérant qu’il convient par conséquent de procéder à la mise en conformité du site au regard des règles de sécurité routière ;

Considérant l'avis de la commission mobilités et infrastructures routières (hors métropole) du 1 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- de créer et d’affecter l’opération 26OPE00793 relative aux travaux de sécurisation routière et réfection de la chaussée sur la RD 562 à Fayence, sur l’autorisation de programme "Travaux d’aménagement du réseau routier" (AP-2015-1001IV-003), rattachée à l’opération budgétaire 21100343 "travaux d'aménagement du réseau routier" pour un montant estimé de 70 000 € TTC par utilisation du reliquat des crédits disponibles.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130202-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

SST/DIM/
IG

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G50

OBJET : CREATION ET AFFECTATION DE L'OPERATION DE TRAVAUX D'AMENAGEMENTS D'ASSAINISSEMENT ET DE TRANSPARENCE HYDRAULIQUE SUR LA RD 562 A CALLIAN, SUR L'AUTORISATION DE PROGRAMME "TRAVAUX D'AMENAGEMENTS DU RESEAU ROUTIER"

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu le code de la commande publique,
Vu le règlement départemental de voirie du Var,
Vu la délibération du Conseil général n°A2 du 12 février 2013 relative à la modification des autorisations de programme, liée à la mise en place de la nouvelle segmentation,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A24 du 14 décembre 2021 relative au lissage et à la fusion des autorisations de programme et d'engagement dans le cadre du passage à la M57 et de l'évolution de l'application de gestion financière,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A9 du 1er février 2022, portant adoption du nouveau règlement budgétaire et financier,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A4 du 26 octobre 2022 relative à la délégation de certaines attributions du Conseil départemental au Président du Conseil départemental,complétée par délibération n°A7 du 7 février 2023 et modifiée par délibération n°A10 du 6 novembre 2023,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A26 du 24 juin 2024 relative à la revalorisation de l'autorisation de programme "travaux d'aménagements du réseau routier",
Vu le rapport au Président,
Considérant que la RD 562, située dans la plaine du Pays de Fayence, est soumise à des épisodes pluvieux récurrents de forte intensité générant des accumulations d'eau compromettant la sécurité des usagers,
Considérant qu'il convient de finaliser la sécurisation hydraulique de ce secteur stratégique par le traitement du tronçon résiduel situé entre les PR 72+850 et 73+100,

Considérant l'avis de la commission mobilités et infrastructures routières (hors métropole) du 1 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- de créer et d’affecter l’opération 26OPE00792 relative aux travaux d’aménagements d'assainissement et de transparence hydraulique RD 562 à Callian, sur l’autorisation de programme "travaux d'aménagements du réseau routier" (AP-2015-1001IV-003) et rattachée à l’opération budgétaire 21100343 "travaux d'aménagement du réseau routier", pour un montant de 50 000 € TTC par utilisation des crédits disponibles.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129250-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

SST/DIM/
IG

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G51

OBJET : TRAVAUX DE REFECTION DU RESEAU PLUVIAL ET DU REVETEMENT DE LA CHAUSSEE DE LA RD N7 AU MUY - CONVENTION A CONCLURE AVEC LA COMMUNE ET TRANSFERT DE DOMANIALITE

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L 3221-4 relatif aux pouvoirs de police du Président du Conseil départemental sur le domaine départemental,
Vu le code général de la propriété des personnes publiques,
Vu le code de la voirie routière et notamment ses articles L 131-4 et L 141-3, modifiée par la loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit,
Vu la délibération du Conseil général n° 58 du 16 décembre 1997 concernant l'aide aux communes,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A4 du 26 octobre 2022 relative à la délégation de certaines attributions du Conseil départemental au Président du Conseil départemental, complétée par délibération n°A7 du 7 février 2023 et modifiée par délibération n°A10 du 6 novembre 2023, puis n°A6 du 22 septembre 2026
Vu la délibération du Conseil départemental n° A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A24 du 14 décembre 2021 relative au lissage et à la fusion des autorisations de programme et d'engagement dans le cadre du passage à la M57 et de l'évolution de l'application de gestion financière,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A9 du 1er février 2022 relative à la mise à jour du règlement budgétaire et financier départemental, abrogeant les délibérations n°A2 du 16 février 2012 et n°G20 du 23 juin 2020,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A26 du 24 juin 2024 relative à la revalorisation de l'autorisation de programme concernant les travaux d'aménagements du réseau routier,
Vu le règlement départemental de voirie du Var,
Vu l'arrêté communal fixant les limites d'agglomération,
Vu la rencontre Président du 9 juin 2026 avec le Maire du Muy,
Vu le rapport du Président,
Considérant que suite à la rencontre du 9 juin 2026 entre le Président et le Maire du Muy, il convient désormais de valider la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage de participation financière et de rétrocession de la plateforme de la RDN7 en traversée du centre ville du Muy,

Considérant l'avis de la commission mobilités et infrastructures routières (hors métropole) du 1 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'affecter l'opération de travaux 25OPE00678, rattachée à l'opération budgétaire 21100343 "Travaux d'aménagement du réseau routier" d'un montant de 380 556,00 € TTC relative à la participation du Département pour les travaux de réfection du réseau pluvial et du revêtement de la chaussée de la RD N7, en traversée d'agglomération, commune du Muy, sur l'autorisation de programme "travaux d'aménagement du réseau routier" AP-2015-2015-1001IV-003, correspondant à 8,46 % du montant total des travaux de l'opération,

- de déléguer la maîtrise d'ouvrage des travaux à la commune du Muy, selon la convention valant permission de voirie, avec une participation financière plafonnée du Département à hauteur de 380 556,00 € TTC,

- d'approuver les termes du projet de convention CO 2026-1257 relatif aux modalités administratives, techniques et financières de réalisation des travaux de réfection du réseau pluvial et du revêtement de la chaussée de la RD N7 en agglomération, commune du Muy,

- d'autoriser le Président du Conseil départemental à signer ladite convention,

- d’autoriser le transfert de domanialité portant déclassement du réseau routier départemental de la section de la RD N7 du giratoire Bir Hakeim au giratoire général Frederik, pour son classement dans la voirie communale du Muy à l’issue des travaux,

La dépense sera imputée sur les crédits en investissement du budget départemental.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129209-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

D.I.M./
IG

Acte n° : CO 2026-1257

PROJET - TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE D'AGGLOMERATION (RD N7) - COMMUNE DU MUY

(convention valant permission de voirie au sens de l'article L113-2 du code de la voirie routière)

La présente convention est conclue entre :

Le Département du Var, numéro SIRET 22830001800113, sis 390 avenue des lices, CS 41303 83076 Toulon cedex, **représenté par Monsieur le** Président du Conseil Départemental du Var, dûment habilité par délibération de la Commission Permanente n° en date du ,
Le Président du Conseil départemental est représenté par……agissant en vertu de l'arrêté n° AR 2026-1224 du 31 juillet 2026, portant délégation de fonction et de signature du Président du Conseil départemental aux vice-présidents et à d'autres membres du Conseil départemental

Ci après désigné le « Département » d'une part,

ET

La commune du Muy , numéro SIRET 218 300 861 00018, sise 4 Rue de l' Hôtel de ville, 83490 Le Muy, représentée par , maire, dûment habilitée par délibération du ….. n° en date du

Ci après désignée la « **commune** » d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Fondements juridiques :

Vu le code général des collectivité territoriales,
Vu le code général des propriétés des personnes publiques,
Vu le code de la voirie routière,
Vu le code de la commande publique,
Vu le règlement départemental de voirie du Var,
Vu l'arrêté communal fixant les limites d'agglomération,

ARTICLE 1 - CONTEXTE DE LA CONVENTION

1 La commune du Muy va procéder à la réfection des réseaux secs et humides de la RD N7 du PR 79+0890 au PR 80+0820 en traversée d'agglomération. Ces travaux vont s'accompagner d'un réaménagement urbain de la section concernée et sont pris en charge financièrement par la Commune.
2
3 Ces aménagements liant techniquement la commune et le Département, les deux parties décident qu'ils soient réalisés sous maîtrise d'ouvrage communale afin d'en coordonner la réalisation.
4 La Commune confie, sous sa responsabilité, l'élaboration des pièces techniques et administratives du dossier de consultation des entreprises (DCE) au maître d'œuvre de son choix.
5
6 Le Département est sollicité pour une participation financière, relative à la réfection de la couche de surface de la voirie de la section de la RD N7 située entre les PR 79+0890 et 80+0820, et à la réfection du réseau pluvial.
7 Une fois les travaux réalisés, la commune s'engage à intégrer dans son domaine public la section de la RD N7 comprise entre les giratoires Bir Hakeim (PR 79+0890) et Général Frédérick (PR 80+0820).

ARTICLE 2 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir la maîtrise d'ouvrage ainsi que les modalités administratives, techniques et financières de réalisation des travaux décrits à l'article 4.

ARTICLE 3 - PIECES CONSTITUTIVES DE LA CONVENTION

Le présent document contenant l'ensemble des engagements des différentes parties est la seule pièce constitutive de la présente convention.

La présente convention comporte 5 annexes :
- annexe 1 : plan de situation
- annexe 2 : plan général des travaux (séquence 1 et séquence 2)
- annexe 3 : constat d'achèvement des travaux
- annexe 4 : plans de délimitation de la section de RD N7 transférée à la commune (état actuel, état projeté, limite Est, limite Ouest)

ARTICLE 4 - NATURE DES TRAVAUX

- Terrassement et couche de forme
- Réfection des réseaux secs et humides et de l'éclairage public
- Réfection et recalibrage de la chaussée
- Mise en place de revêtement de sols qualitatifs (pavés et béton désactivé)
- Équipements de sécurité : dispositif de retenue
- Signalisation horizontale et verticale
- Aménagements divers : trottoirs, mobiliers urbains, plantations

ARTICLE 5- MAÎTRISE D'OUVRAGE DES TRAVAUX

En application de l'article L.115-2 du code de la voirie routière, et du code de la commande publique, notamment les articles L.2410-1, L.2411-1, L.2422-12 et suivants, relatifs à la maîtrise d'ouvrage des travaux, la commune assure la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des travaux décrits à l'article 4 ci-dessus.

A ce titre, la commune assure la mise en œuvre des procédures administratives environnementales et juridiques nécessaires à la réalisation des travaux.

ARTICLE 6 - ENGAGEMENTS DES COLLECTIVITÉS

A/ Engagements du Département :

Le Département s'engage à participer financièrement à l'opération selon les modalités décrites à l'article 12.

B / Engagements de la commune

La commune s'engage à participer financièrement à l'opération selon les modalités décrites à l'article 12.
La commune s'engage à réaliser la totalité des travaux décrits à l'article 4.
La commune s'engage à intégrer dans son domaine public la section de la RD N7 comprise entre le PR 79+0890 et le PR 80+0820, objet de la convention.

ARTICLE 7 - MAÎTRISE D'ŒUVRE DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX

- **Phase Conception**

La commune confie, sous sa responsabilité, la réalisation des différentes phases d'études nécessaires à l'exécution des travaux à un maître d'œuvre de son choix.

Préalablement à la réalisation des travaux, l'ensemble du projet doit être soumis à tous les stades (avant-projet et/ou projet, dossier de consultation des entreprises, plans d'exécution, plan d'assurance qualité, etc.) pour approbation au Département avec tous les justificatifs et études complémentaires menées.

- **Phase Consultation**

La commune confie, sous sa responsabilité, l'élaboration des pièces techniques et administratives du dossier de consultation des entreprises (DCE) à un maître d'œuvre de son choix.

Ces pièces sont soumises pour approbation au Département .

- **Phase Réalisation**

La commune confie, sous sa responsabilité, les contrôles et la surveillance des travaux à un maître d'œuvre de son choix, afin qu'ils soient réalisés dans les règles de l'art jusqu'à la garantie de parfait achèvement.

Les travaux font l'objet d'essais et de contrôles, dont les résultats sont communiqués au Département.

Le Département s'assure, en sus des contrôles imputables à la commune, du respect des conditions indispensables à la sécurité et au respect de la qualité des travaux réalisés sur le domaine public routier départemental.

Ce suivi des travaux par le Département ne saurait en aucun cas décharger la commune de ses responsabilités de maître d'ouvrage.

ARTICLE 8- APPROBATION DU PROJET

Préalablement à la réalisation des travaux, l'ensemble du projet est soumis pour approbation au Département.

Cette approbation doit intervenir dans le respect du délai maximum d'un mois. Ce délai court à compter des dates d'accusé de réception par le Département des documents concernés.

Si les approbations ne sont pas notifiées à la commune dans le délai ci-dessus, la prestation est considérée comme approuvée.

ARTICLE 9 - DÉROULEMENT DES TRAVAUX

- **Vérification de l'implantation des ouvrages**

Avant toute exécution effective d'ouvrage ou de partie d'ouvrage appartenant au Département (ou devant lui être rétrocédé), il est procédé à une vérification contradictoire de leur implantation.

- **Démarrage des travaux**

Au moins un mois avant, la commune informe le Département de la date de démarrage du chantier et de la durée d'exécution des travaux.

- **Déroulement des travaux**

Le Département est convié aux réunions de chantier et est destinataire des comptes-rendus.

Le Département a la possibilité de procéder à toutes vérifications qu'il juge utiles en cours de chantier.

La commune fournit au Département tous les éléments nécessaires (provenance des matériaux, qualité, etc.) pour lui permettre de vérifier leur conformité par rapport aux spécifications du DCE, ainsi que les résultats des différents contrôles nécessaires conformément aux règles de l'art.

Ces éléments et contrôles sont transmis au Département sans délai afin de lui permettre une réaction appropriée le cas échéant.

En cas de manquement constaté eu égard aux instructions et prescriptions prévues par la présente convention, les agents du Département habilités informent la commune afin qu'elle prenne les dispositions nécessaires et fasse pallier les défaillances constatées.

En l'absence d'observation sur la qualité des travaux effectués, la commune ne peut être tenue responsable de problèmes découverts en phase de réception ou d'exploitation.

- **Modification du projet en cours de travaux**

Les adaptations mineures pouvant intervenir au cours des travaux gérés par la commune sont simplement signalées au Département**.**

Les modifications techniques d'importance apportées en cours de chantier par la commune sont soumises à l'accord préalable du Département si elles ont des conséquences visant à changer notablement son partenariat, et notamment son partenariat financier. Leur prise en compte doit faire l'objet in fine d'un avenant à la présente convention.

Toute demande d'approbation liée à une modification des prestations en cours de réalisation du chantier, nécessaire pour des considérations techniques, est traitée dans le respect d'un délai maximum de quinze jours. Si l'approbation n'est pas notifiée à la commune dans le délai ci-dessus, la demande est considérée comme approuvée (acceptation tacite).

- **Réception des travaux – Remise des ouvrages réalisés**

Le Département participe aux différentes phases des opérations préalables ainsi qu'à la réception des travaux.

Le Département formule ses observations éventuelles et ses avis sur le traitement des non-conformités éventuelles, qui sont consignées au procès-verbal. Celles-ci ne peuvent porter que sur les travaux réalisés sur son domaine et objets de l'article 4 de la présente convention, mais il est informé de tous travaux pouvant avoir des incidences sur le domaine public départemental.

- **Achèvement et réalisation des travaux**

La réalisation des ouvrages est vérifiée et constatée contradictoirement. Cette vérification fait l'objet d'un constat d'achèvement des travaux signé par un représentant de chaque cosignataire de la présente convention.

Pour le Département, la personne désignée pour effectuer cette vérification et signer le procès-verbal est : le chef du pôle territorial Dracénie Verdon ou son représentant légal.

Pour la commune, la personne désignée pour effectuer cette vérification et signer le constat est : le directeur général des services techniques ou son représentant légal

Ce constat ne peut être signé qu'après la fourniture par la commune au Département du dossier des ouvrages exécutés (DOE), comprenant les plans de récolement et du dossier d'intervention ultérieur sur ouvrage (DIUO) des aménagements réalisés.

ARTICLE 10 - PRESCRIPTIONS TECHNIQUES PARTICULIERES

Les travaux nécessaires pour l'aménagement, objet de la présente convention, décrits à l'article 4 ci-dessus, sont réalisés dans les règles de l'art. Il est par ailleurs tenu compte des prescriptions particulières suivantes :

- **Signalisation du chantier :**

La commune a la charge de la signalisation réglementaire du chantier, qui doit être conforme à la réglementation en vigueur à la date de la présente convention (instruction interministérielle sur la signalisation routière - huitième partie : signalisation temporaire).
Les arrêtés temporaires de circulation seront demandés auprès de l'autorité détentrice des pouvoirs de police de la circulation.
En cas d'accident de circulation sur la zone d'emprise du chantier, consécutif à une absence ou une insuffisance de signalisation temporaire, la collectivité propriétaire du domaine public concerné, se réserve le droit de rechercher la responsabilité du maître d'ouvrage soit par voie d'appel en garantie, soit par voie d'action récursoire.

- **Coordination de sécurité et protection de la santé :**

La commune désigne un coordonnateur SPS lors du lancement du chantier.

ARTICLE 10 bis - OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC

La commune, ainsi que tous les tiers intervenant pour son compte, sont autorisés à réaliser dans l'emprise du domaine public routier départemental tous les travaux nécessaires dont elle a la charge (article 4).

La commune, ainsi que tous les tiers intervenant pour son compte, ont la charge d'obtenir toutes les autorisations nécessaires à la réalisation de ses travaux.

A l'issue des travaux, un plan de délimitation du domaine public départemental et du domaine public communal sera établi, permettant de délimiter, suivant le projet, les voiries relevant des parties prenantes, pour en assurer la conservation et la gestion, étant rappelé qu'en zone d'agglomération le Département est en charge de la seule conservation du domaine public routier départemental.

ARTICLE 11- EXPLOITATION ET ENTRETIEN DES OUVRAGES

Les modalités d'exploitation et d'entretien des ouvrages sont assurées dans l'emprise départementale conformément aux dispositions du règlement départemental de voirie.

ARTICLE 12 - FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

Taxe sur la valeur ajoutée :

Conformément au code général des collectivités territoriales, les dépenses engagées par chacune des deux collectivités sur leur patrimoine leur confèrent le droit à l'attribution du Fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée conformément à l'automatisation du FCTVA introduite par l'article 251 de la loi n° 2020-1721 de loi de finances 2021 .

Il en découle que le remboursement des travaux réalisés par la Commune pour le compte du Département sera effectué sur une base TTC.

En concordance, la Commune qui réalise les travaux pour le compte de tiers, ne peut se prévaloir du FCTVA sur cette part (chapitre 458).

Estimation de l'opération :

Tous les aménagements liés au giratoire sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la Commune.

A titre indicatif, le montant total estimé de l'opération est arrondi à 4 498 100 € TTC.

Montant estimé des travaux	Participation du Département aux travaux TTC	Part travaux Commune TTC
4 498 100 € TTC	**345 960 €**	**4 152 140 €**

De plus, il est prévu une contribution du Département aux frais liés aux études, à la maîtrise d'œuvre et aux services en phase travaux calculés à hauteur de 10% du montant TTC de la part des travaux de sa compétence soit **34 596,00 € TTC.**

La participation totale du Département est donc estimée et plafonnée à **380 556,00** € TTC soit **8,46 %** du montant des travaux de l'opération

Le montant de la participation financière sera calculé sur la base des dépenses réelles dûment constatées à l'achèvement des travaux, sur présentation des justificatifs en appliquant le taux de **8,46 %**.

Le Département s'engage à mandater les sommes appelées dans les trente jours qui suivent l'appel de fonds par la Commune, sous réserve que celle-ci ait fourni les pièces justificatives.

Échéancier de paiement :

Le règlement de la participation financière du Département se fait à l'achèvement des travaux, sur présentation du procès-verbal (annexe 3 de la présente convention) signé par les cosignataires attestant de l'achèvement des travaux et sur la base de la fourniture d'un état récapitulatif des dépenses établi par La Commune.

Modalités de paiement

Le versement par le Département est subordonné à la réalisation des travaux. Si tout ou partie des travaux n'était pas réalisé, la participation correspondante ne serait pas versée ou le serait au prorata des travaux réalisés.
Le règlement de la participation financière du Département s'effectue selon les modalités suivantes : **100% du montant TTC** versé à l'achèvement des travaux, sur présentation du constat d'achèvement des travaux (annexe 3) de la présente convention, signé par les deux cosignataires, attestant de l'achèvement des travaux et sur la base de la fourniture d'un état récapitulatif des dépenses réelles établi par La Commune.

ARTICLE 13 - MAÎTRISE FONCIÈRE

sans objet

Article 13 bis – TRANSFERT DE DOMANIALITÉ

Le transfert de domanialité concerne la section de RD N7 comprise entre les PR 79 + 0890 et PR 80 + 0820 (voir annexe 4).

1 - Procédure de déclassement/classement

Dans le cadre de la procédure administrative modifiée par la loi n° 2004-1343 du 09 décembre 2004 de simplification de droit, le déclassement des routes départementales et leur classement dans la voirie communale ou communautaire sont dispensés d'enquête publique préalable du fait que le transfert de domanialité ne porte pas atteinte aux fonctions de desserte ou de circulation assurées par ces voies conformément aux dispositions des articles L 131-4 et L 141-3 du code de la voirie routière.

2 - Transfert définitif

Le transfert de domanialité est effectif dès que les conditions suivantes sont réunies :

- signature par les collectivités de la présente convention,
- réalisation des travaux d'aménagement,
- réception des travaux formalisée par la signature du constat de réalisation des travaux (annexe 3).

ARTICLE 14 - DURÉE DE LA CONVENTION

Les travaux décrits dans la présente convention doivent démarrer dans un délai de deux ans suivant la date de sa signature sous peine de caducité de la présente convention.

Toute prolongation de la présente convention pour la même durée doit faire l'objet d'une demande écrite du maître d'ouvrage, deux mois avant la date de caducité. L'absence de réponse à cette demande dans un délai de 2 mois à réception de la demande vaut acceptation tacite du renouvellement sollicité.

Cette convention est conclue pour une durée limitée par la date la plus tardive entre la fin du délai de garantie des travaux réalisés et le paiement de la participation financière du Département, dont les modalités sont définies à l'article 12 de la présente convention.

ARTICLE 15 - CONDITIONS DE RÉSILIATION

La résiliation de la convention pourra intervenir sur l'initiative de l'une ou l'autre des parties, dans les cas suivants :

- force majeure ;
- non respect des conditions de l'article 4 de la présente convention ;
- changement de nature à compromettre l'économie générale de l'opération.

Cette résiliation sera notifiée par courrier recommandé avec accusé de réception.
Dans le cas d'une résiliation pour non-respect des dispositions de l'article 4 de la présente convention, celle-ci n'interviendra qu'après mise en demeure.

Dans l'hypothèse où la présente convention serait résiliée du fait de l'un des cas susvisés, aucune indemnité ne serait due à l'une ou l'autre des parties.

ARTICLE 16 - CONTENTIEUX

En cas de litige soulevé par l'exécution des clauses de la présente convention et avant toute procédure contentieuse, les parties font leurs meilleurs efforts pour trouver une solution amiable.

La juridiction compétente est le tribunal administratif de Toulon. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr.

A / Litiges

Dans un délai d'un mois après constatation d'un désaccord, les parties s'engagent à faire appel à l'arbitrage d'une commission d'experts, composée de deux membres désignés l'un par le Département et l'autre par la commune. Cette commission doit, sous un mois, proposer aux deux parties une solution au problème rencontré. En cas de désaccord persistant, l'une ou l'autre des deux parties peut porter le différend devant la juridiction administrative compétente.

B - / Responsabilités

La commune est informée que sa responsabilité peut être recherchée par la voie de l'appel en garantie ou de l'action récursoire au cas où le Département, gestionnaire de la voie se verrait cité devant la juridiction par un usager du domaine public routier départemental du fait du non-respect par la commune des obligations découlant de la présente convention

Les collectivités, parties prenantes, ne sauraient se prévaloir de la présente convention pour s'exonérer de leur responsabilité à l'égard des tiers.

C - / Recours suite aux travaux

Le Département donne mandat à la commune, aux fins d'engager, le cas échéant, toutes recherches en responsabilité, opérations d'expertise et/ou actions judiciaires à l'encontre des entreprises susceptibles d'être responsables de malfaçons ou désordres affectant les ouvrages relevant du domaine public départemental.

La commune se charge de réaliser ou de faire réaliser les travaux de reprise des malfaçons ou désordres et d'en obtenir le remboursement auprès des entreprises ou de leurs assureurs.

ARTICLE 17 - COMMUNICATION

Dans le cadre de cette convention, les parties conviennent de la mise en œuvre d'actions de communication et de publicité conjointes selon les besoins.

ARTICLE 18 - CARACTÈRE EXÉCUTOIRE ET NOTIFICATION

La présente convention établie en deux exemplaires originaux, remise respectivement à la commune et au Département, est exécutoire à la date de sa notification aux intéressés.

Fait à Toulon, le

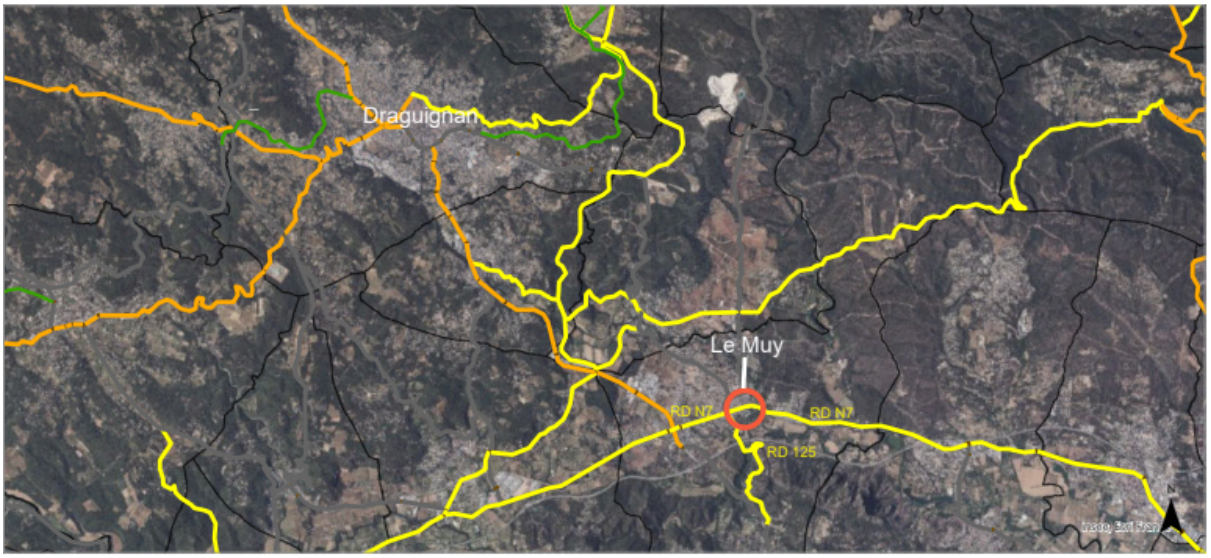
Pour la commune
Le représentant

Fait à Toulon, le

CO 2026-1257 - TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA TRAVERSEE D'AGGLOMERATION (RD N7) - COMMUNE DU MUY

ANNEXE 1 : PLAN DE SITUATION

	Plan de situation RD N7 Le Muy



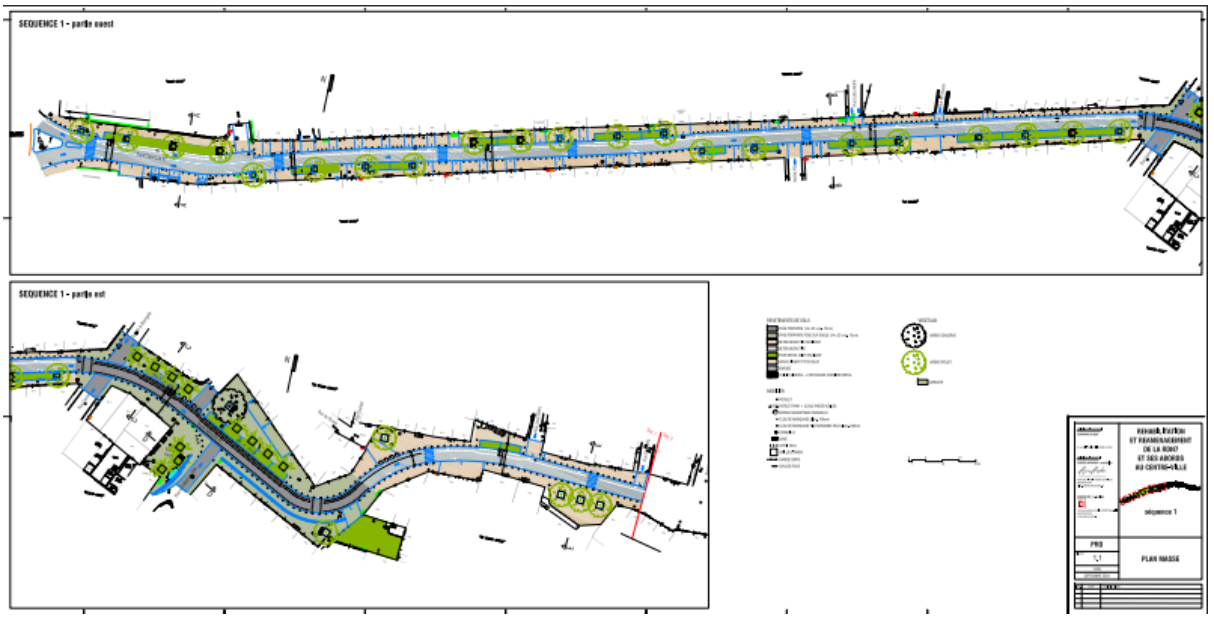
Auteur	DIM/PTDV
Date	03/04/2025 09:52:32
Echelle	1 :144,448
Datum	WGS 1984

Réseau routier départemental
- Structurant
- Inter Cantonal
- Intérêt local
- Piste cyclable
- Giratoire - Lien topo
- Communes

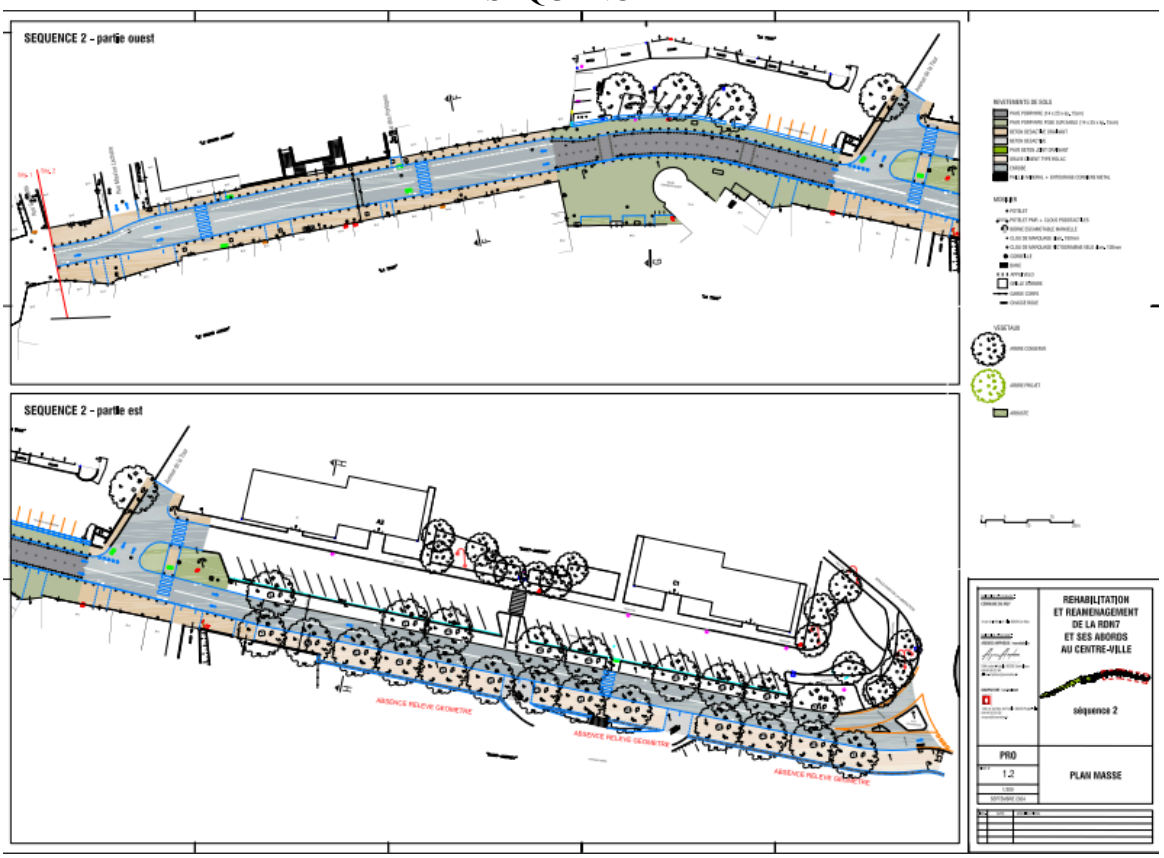
CO 2026-1257 - TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA TRAVERSEE D'AGGLOMERATION (RD N7) - COMMUNE DU MUY

ANNEXE 2 : PLAN GÉNÉRAL DES TRAVAUX

SÉQUENCE 1



SÉQUENCE 2



ANNEXE 3 : CONSTAT D'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX

Le à

Il a été constaté que :

Les travaux décrits à l'article 4 de la convention ont été réalisés conformément aux dispositions prévues. (1)

Les travaux décrits à l'article 4 de la convention ont été réalisés avec les modifications suivantes : (1)

Le représentant du Département	Le représentant de la Commune du Muy
Le chef du pôle Dracénie Verdon ou son représentant légal	Le directeur général des services techniques ou son représentant légal

(1) Rayer la mention inutile

ANNEXE 4 : PLANS DE DÉLIMITATION DE LA SECTION DE LA RD N7 TRANSFÉRÉE À LA COMMUNE

Etat actuel



CO 2026-1257 - TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA TRAVERSEE D'AGGLOMERATION (RD N7) - COMMUNE DU MUY

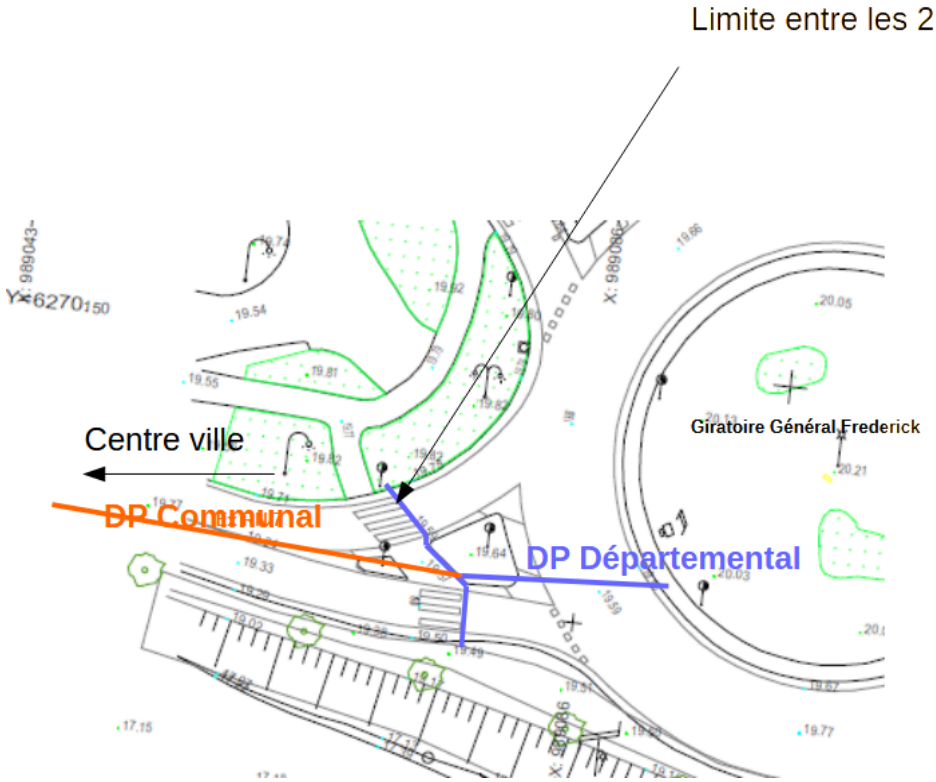
Etat projeté



Limite Ouest côté giratoire Bir Hakeim



Limite Est côté giratoire Général Frederick



SST/DIM/
IG

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G52

OBJET : TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE LA RD 58 ROND POINT DES SOLDATS DU FEU ET CHEMIN DE LA GERINE A SOLLIES-PONT - AFFECTATION DE L'OPERATION SUR L'AUTORISATION DE PROGRAMME "TRAVAUX D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER " ET CONVENTION A CONCLURE AVEC LA COMMUNE

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu le code de la commande publique,
Vu le code de la voirie routière,
Vu la délibération du Conseil général n° 58 du 16 décembre 1997 concernant l'aide aux communes,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A9 du 1er février 2022 portant adoption du règlement financier de la collectivité,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A4 du 26 octobre 2022 relative à la délégation de certaines attributions du Conseil départemental au Président du Conseil départemental, complétée par délibération n°A7 du 7 février 2023 et modifiée par délibération n°A10 du 6 novembre 2023,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A26 du 24 juin 2024 relative à la revalorisation de l'autorisation de programme concernant les travaux d'aménagements du réseau routier,
Vu la délibération du Conseil départemental n° G101 du 19 septembre 2024 relative à l'affectation de l'opération de travaux de recalibrage et de création d'accotements sur la RD 58, du chemin de la Gérine au chemin des Ruscats, à Solliès-Pont, à l'autorisation de programme "travaux d'aménagements du réseau routier",
Considérant que la commune de Solliès-Pont et le Département du Var souhaitent réaménager la section de la RD 58 comprise entre le giratoire des Soldats du Feu et le chemin de la Gérine pour renforcer la sécurité et favoriser les mobilités douces, notamment en raison du développement de l'éco-quartier, et qu'il convient de définir les modalités techniques, administratives et financières de la réalisation de ces travaux, pour lesquels le Département assure la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre dans le cadre d'une convention,
Considérant que cette opération est de 1 350 000,00 € TTC, et que la participation financière de la commune de Solliès-Pont s'établit à un montant total de 536 815,44 € TTC.

Considérant l'avis de la commission mobilités et infrastructures routières (hors métropole) du 1 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'affecter l'opération de travaux estimée à 1 350 000,00 € TTC incluant la participation financière de la commune de Solliès-Pont de 536 815,44 € TTC sur l'autorisation de programme "travaux d'aménagement du réseau routier" AP-2015-2015-1001IV-003

- de créer l'opération de dépenses 26OPE00787 concernant les travaux, réalisés par le Département, d'aménagement du rond-point des soldats du feu et le chemin de la Gérine commune de Sollies-Pont, d'un montant de 813 184,56 € TTC sur l'autorisation de programme "travaux d'aménagement du réseau routier" AP-2015-2015-1001IV-003, rattachée à l'opération budgétaire 21100343 "travaux d'aménagement du réseau routier",

- de créer l'opération pour compte de tiers 26OPE00788 correspondant à la part des travaux réalisés par le Département pour le compte de la commune de Sollies-Pont ainsi que le remboursement desdits travaux d'un montant de 536 815,44 € TTC sur l'autorisation de programme "travaux d'aménagement du réseau routier" AP-2015-2015-1001IV-003, rattachée à l'opération budgétaire 26OPE00712 "travaux routiers-opérations pour compte de tiers",

- d'approuver les termes du projet de convention, tel que joint en annexe, à conclure avec la commune de Solliès-Pont, concernant les travaux d'aménagement de la RD 58 avec la création de trottoirs et de bandes multifonctionnelles entre le giratoire des soldats du feu et le chemin de Gérine

- d’autoriser le Président du Conseil départemental à signer ladite convention.

Les crédits de paiement nécessaires à la réalisation de ces opérations seront prélevés sur les crédits inscrits au budget départemental.
Le montant de l’opération est considéré hors révision de prix. Le coût définitif sera présenté lors d’une délibération de clôture.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130190-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

D.I.M./
IG

Acte n° : CO 2026-1245

PROJET DE CONVENTION A CONCLURE AVEC LA COMMUNE DE SOLLIES-PONT CONCERNANT LES TRAVAUX D'AMENAGEMENT DE LA RD 58 AVEC CREATION DE TROTTOIRS ET DE BANDES MULTIFONCTIONNELLES ENTRE LE ROND - POINT DES SOLDATS DU FEU ET LE CHEMIN DE LA GERINE
PR 0+800 au PR 1+470 (en agglomération)

(convention valant permission de voirie au sens de l'article L.113-2 du code de la voirie routière)

La présente convention est conclue entre :

Le Département du Var, numéro SIRET 22830001800113, sis 390 avenue des lices, CS 41303 83076 Toulon cedex, représenté par Monsieur le Président du Conseil départemental du Var, dûment habilité par délibération de la Commission Permanente n° …… en date du …… ,
Le Président du Conseil départemental est représenté par …… , agissant en vertu de l'arrêté AR 2026-1224 du 31 juillet 2026, portant délégation de fonction et de signature du Président du Conseil départemental aux vice-présidents et à d'autres membres du Conseil départemental,

Ci-après désigné « le Département » d'une part,

ET

La commune de SOLLIES-PONT**,** numéro SIRET 218 301 307 00144 , sise 1 rue de la République, 83210 SOLLIES-PONT , représentée par Monsieur André GARRON, Maire de la commune de Solliès-Pont, Conseiller Régional de la région PACA et Président de la communauté de communes Vallée du Gapeau, habilitée à cet effet par délibération N° du conseil municipal en date du

Ci-après désignée par « la commune » d'autre part,

IL A ÉTÉ CONVENU ET ARRÊTÉ CE QUI SUIT :

Fondements juridiques :

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu le code général des propriétés des personnes publiques,
Vu le code de la voirie routière,
Vu le code de la commande publique,
Vu le règlement départemental de voirie du Var,

ARTICLE 1 - CONTEXTE DE LA CONVENTION

La RD 58 est une voie de transit importante en direction du bassin hyérois pour les habitants de Solliès-Pont et plus généralement de la vallée du Gapeau et de Cuers, notamment lors des fortes affluences sur l'autoroute A57.

Depuis 2020, la commune de Solliès-Pont a initié un très important programme immobilier (éco-quartier les allées du château des vergers) situé en rive de la RD 58, à proximité de la gare. Ces projets ont entraîné une augmentation importante de la population dans ce secteur.

Pour faire face à cette évolution, le département et la commune ont convenu d'aménager la RD 58 sur l'entièreté du tronçon compris entre le rond-point des soldats du feu et le carrefour avec la RD 258. Ce projet global d'aménagement est prévu avec un échelonnement en 3 phases.

Pour rappel, les trois phases envisagées sont détaillées ci-après :

1. Phase 1 : Chemin de la Gérine / Chemin des Ruscats
2. Phase 2 : Giratoire soldats du feu / Chemin de la Gérine
3. Phase 3 : Chemin des Ruscats / Carrefour avec la RD 258.

La présente convention concerne la phase 2 qui prévoit l'aménagement de la section comprise entre le rond-point des soldats du feu et le chemin de La Gérine.

ARTICLE 2 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir la maîtrise d'ouvrage ainsi que les modalités administratives, techniques et financières de réalisation des travaux décrits à l'article 4.

ARTICLE 3 - PIECES CONSTITUTIVES DE LA CONVENTION

Le présent document contenant l'ensemble des engagements des différentes parties est la seule pièce constitutive de la présente convention.

La présente convention comporte 3 annexes :

- annexe 1 : plan de situation
- annexe 2 : plan général des travaux
- annexe 3 : constat d'achèvement des travaux

ARTICLE 4 - NATURE DES TRAVAUX

Les travaux comprennent :

- la réalisation des études, plans, terrassements, préparations et démolitions,
- les réseaux secs et humides (canalisations et regards),
- les réseaux divers (éclairages extérieurs),
- le rabotage et le traitement de la chaussée (couches de forme, d'assises et de surface, remblais),
- la réalisation des travaux de voirie (trottoirs, chaussées, îlots, bordures et équipements),
- la réalisation de la signalisation horizontale et verticale,
- le mobilier urbain,
- le dispositif de retenue

Les prestations sont les suivantes :

- installation et signalisation de chantier,
- travaux préparatoires, démolition, dépose, terrassement,
- maçonnerie, espaces verts-réseaux (assainissement pluvial, adduction d'eau potable)
- traitement de la chaussée, des bordures et des trottoirs,
- signalisations horizontale et verticale.
- mobilier urbain
- dispositif de retenue

ARTICLE 5 - MAÎTRISE D'OUVRAGE DES TRAVAUX

En application de l'article L.115-2 du code de la voirie routière, et du code de la commande publique, notamment les articles L.2410-1, L.2411-1, L.2422-12 et suivants, relatifs à la maîtrise d'ouvrage des travaux, le Département assure la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des travaux décrits à l'article 4 ci-dessus.

A ce titre, le Département assure la mise en œuvre des procédures administratives environnementales et juridiques nécessaires à la réalisation des travaux.

ARTICLE 6 - ENGAGEMENTS DES COLLECTIVITÉS

A/ Engagements du Département :

Le Département s'engage à participer financièrement à l'opération selon les modalités décrites à l'article 12.

Le Département s'engage à réaliser la totalité des travaux décrits à l'article 4.

B/ Engagements de la commune:

La commune s'engage à participer financièrement à l'opération selon les modalités décrites à

l'article 12.

ARTICLE 7 - MAÎTRISE D'ŒUVRE DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX

- Phase conception

Le Département réalise la totalité des études nécessaires à la réalisation des travaux.

Préalablement à la réalisation des travaux, l'ensemble du projet doit être soumis à tous les stades (avant-projet et/ou projet, dossier de consultation des entreprises, plans d'exécution, plan d'assurance qualité, etc.) pour approbation à la Commune, avec tous les justificatifs et études complémentaires menées.

- Phase consultation

Le Département élabore les pièces techniques et administratives du dossier de consultation des entreprises (DCE).

Ces pièces sont soumises pour approbation à la commune.

- Phase réalisation

Le Département assure la maîtrise d'œuvre du chantier, représenté par le pôle territorial Provence Méditerranée de la direction des infrastructures et de la mobilité.

Les travaux font l'objet d'essais et de contrôles, dont les résultats sont communiqués à la Commune.

ARTICLE 8 - APPROBATION DU PROJET

Préalablement à la réalisation des travaux, l'ensemble du projet est soumis pour approbation à la commune pour ce qui relève de son domaine de compétence.

Cette approbation doit intervenir dans le respect du délai maximum d'un mois. Ce délai court à compter des dates d'accusé de réception par la commune des documents concernés.

Si les approbations ne sont pas notifiées au Département dans le délai ci-dessus, la prestation est considérée comme approuvée.

ARTICLE 9 - DÉROULEMENT DES TRAVAUX

- Vérification de l'implantation des ouvrages

Avant toute exécution effective d'ouvrage ou de partie d'ouvrage appartenant à la commune, il est procédé à une vérification contradictoire de leur implantation.

- Démarrage des travaux

Au moins un mois avant, le Département informe la commune de la date de démarrage du chantier et de la durée d'exécution des travaux.

- Déroulement des travaux

La commune est conviée aux réunions de chantier et est destinataire des comptes-rendus.

La commune a la possibilité de procéder à toutes vérifications qu'elle juge utiles en cours de chantier.

Le Département fournit à la commune tous les éléments nécessaires (provenance des matériaux, qualité, etc.) pour lui permettre de vérifier leur conformité par rapport aux spécifications du DCE, ainsi que les résultats des différents contrôles nécessaires conformément aux règles de l'art.

Ces éléments et contrôles sont transmis à la commune sans délai afin de lui permettre une réaction appropriée le cas échéant.

En cas de manquement constaté eu égard aux instructions et prescriptions prévues par la présente convention, les agents de la commune habilités informent le Département afin qu'il prenne les dispositions nécessaires et fasse pallier les défaillances constatées.

En l'absence d'observation sur la qualité des travaux effectués, le Département ne peut être tenu responsable de problèmes découverts en phase de réception ou d'exploitation.

- Modification du projet en cours de travaux

Les adaptations mineures pouvant intervenir au cours des travaux gérés par le Département sont simplement signalées à la commune.

Les modifications techniques d'importance apportées en cours de chantier par le Département sont soumises à l'accord préalable de la commune si elles ont des conséquences visant à changer notablement son partenariat, et notamment son partenariat financier. Leur prise en compte doit faire l'objet in fine d'un avenant à la présente convention.

Toute demande d'approbation liée à une modification des prestations en cours de réalisation du chantier, nécessaire pour des considérations techniques, est traitée dans le respect d'un délai maximum de quinze jours. Si l'approbation n'est pas notifiée au Département dans le délai ci-dessus, la demande est considérée comme approuvée (acceptation tacite).

- Réception des travaux – Remise des ouvrages réalisés

La commune participe aux différentes phases des opérations préalables ainsi qu'à la réception des travaux.

La commune formule ses observations éventuelles et ses avis sur le traitement des non-conformités éventuelles, qui sont consignées au procès-verbal. Celles-ci ne peuvent porter que sur les travaux réalisés sur son domaine et objets de l'article 4 de la présente convention, mais elle est informée de tous travaux pouvant avoir des incidences sur ses propres voiries ou réseaux.

- Achèvement et réalisation des travaux

La réalisation des ouvrages est vérifiée et constatée contradictoirement. Cette vérification fait l'objet d'un constat d'achèvement des travaux signé par un représentant de chaque cosignataire de la présente convention.

Pour le Département, la personne désignée pour effectuer cette vérification et signer le procès-verbal est : le chef du pôle territorial Provence Méditerranée ou son représentant légal.

Pour la commune, la personne désignée pour effectuer cette vérification et signer le constat est : Monsieur le Maire ou son représentant légal.

Ce constat ne peut être signé qu'après la fourniture par le Département à la commune du dossier des ouvrages exécutés (DOE), comprenant les plans de récolement, et du dossier d'intervention ultérieur sur l'ouvrage (DIUO) des aménagements réalisés.

ARTICLE 10 - PRESCRIPTIONS TECHNIQUES PARTICULIERES

Les travaux nécessaires pour l'aménagement, objet de la présente convention, décrits à l'article 4 ci-dessus, sont réalisés dans les règles de l'art.

Il est par ailleurs tenu compte des prescriptions particulières suivantes :

- Signalisation du chantier

Le Département a la charge de la signalisation réglementaire du chantier, qui doit être conforme à la réglementation en vigueur à la date de la présente convention (Instruction interministérielle sur la signalisation routière - huitième partie : signalisation temporaire).

Les arrêtés temporaires de circulation seront demandés auprès de l'autorité détentrice des pouvoirs de police de la circulation.

En cas d'accident de circulation sur la zone d'emprise du chantier, consécutif à une absence ou une insuffisance de signalisation temporaire, la collectivité propriétaire du domaine public concernée se réserve le droit de rechercher la responsabilité du maître d'ouvrage, soit par voie d'appel en garantie, soit par voie d'action récursoire.

- Coordination de sécurité et protection de la santé

Le Département désigne un coordonnateur SPS lors du lancement du chantier.

ARTICLE 10bis - OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC

Le Département, ainsi que tous les tiers intervenant pour son compte, sont autorisés à réaliser dans l'emprise du domaine public routier communal, tous les travaux nécessaires dont il a la charge (voir article 4).

Le Département, ainsi que tous les tiers intervenant pour son compte, ont la charge d'obtenir toutes les autorisations nécessaires à la réalisation de ces travaux.

A l'issue des travaux, un plan de délimitation du domaine public départemental et du domaine public communal sera établi, permettant de délimiter, suivant le projet, les voiries relevant des parties prenantes, pour en assurer la conservation et la gestion, étant rappelé qu'en zone d'agglomération le Département est en charge de la seule conservation du domaine public routier départemental.

ARTICLE 11 - EXPLOITATION ET ENTRETIEN DES OUVRAGES

Les modalités d'exploitation et d'entretien des ouvrages sont assurées dans l'emprise départementale conformément aux dispositions du règlement départemental de voirie.

Modification des ouvrages

Le Département peut modifier, à son initiative, les aménagements réalisés lorsque la conservation du domaine public routier départemental et l'intérêt des usagers le justifient.

En cas de modification, la commune en sera informée préalablement.

ARTICLE 12 - FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

Taxe sur la valeur ajoutée :

Conformément au code général des collectivités territoriales, les dépenses engagées par chacune des deux collectivités sur leur patrimoine leur confèrent le droit à l'attribution du Fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée conformément à l'automatisation du FCTVA introduite par l'article 251 de la loi n° 2020-1721 de loi de finances 2021 .

Il en découle que le remboursement des travaux réalisés par le département pour le compte de la commune sera effectué sur une base TTC.

En concordance, le Département qui réalise les travaux pour le compte de tiers, ne peut se prévaloir du FCTVA sur cette part (chapitre 458).

Estimation de l'opération :

Tous les aménagements liés à cette opération de la RD 58 avec création de trottoirs et de bandes multifonctionnelles entre le rond - point des soldats du feu et le chemin de la Gérine sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage du Département.

A titre indicatif, le montant total estimé de l'opération est arrondi à 1 350 000 € TTC (soit 1 283 032,08 € TTC suivant devis estimatif).

Montant estimé des travaux TTC	Part Travaux Département TTC	Participation de la Commune aux travaux TTC
1 283 032,08 €	795 018,04 €	488 014,04 €

De plus, il est prévu une contribution de la commune aux frais liés aux études, à la maîtrise d'œuvre et aux services en phase travaux calculés à hauteur de 10% du montant TTC de la part des travaux de sa compétence soit 48 801,40 € TTC.

La participation totale de la commune est donc estimée à 536 815,44 € TTC soit 41,84 % du montant des travaux de l'opération

La participation sera calculée à partir du montant total des dépenses réellement constatées après réalisation des travaux, sur présentation des justificatifs en appliquant le taux de 41,84%.

La commune s'engage à mandater les sommes appelées dans les trente jours qui suivent l'appel de fonds par le Département, sous réserve que celui-ci ait fourni les pièces justificatives.

Modalités de paiement
Le versement par la commune est subordonné à la réalisation des travaux. Si tout ou partie des travaux n'était pas réalisé, la participation correspondante ne serait pas versée ou le serait au prorata des travaux réalisés.
Le règlement de la participation financière de la commune s'effectue selon les modalités suivantes : 100% du montant TTC versé à l'achèvement des travaux, sur présentation du constat d'achèvement des travaux (annexe 3) de la présente convention, signé par les deux cosignataires, attestant de l'achèvement des travaux et sur la base de la fourniture d'un état récapitulatif des dépenses réelles établi par le Département.

ARTICLE 13 - MAÎTRISE FONCIÈRE

Le projet nécessite des acquisitions foncières en charge de la commune .

A l'issue des travaux, les nouvelles limites du domaine public départemental et du domaine public communal seront établies conformément au plan de récolement établi à l'issue des travaux.

ARTICLE 14 - DURÉE DE LA CONVENTION

Les travaux décrits dans la présente convention doivent démarrer dans un délai de deux ans suivant la date de sa signature, sous peine de caducité de la présente convention.

Toute prolongation de la présente convention pour la même durée doit faire l'objet d'une demande écrite du maître d'ouvrage, deux mois avant la date de caducité. L'absence de réponse à cette demande dans un délai de 2 mois à réception de la demande vaut acceptation tacite du renouvellement sollicité.

Cette convention est conclue pour une durée limitée par la date la plus tardive entre la fin du délai de garantie des travaux réalisés et le paiement de la participation financière de la Commune, dont les modalités sont définies à l'article 12 de la présente convention.

ARTICLE 15 - CONDITIONS DE RÉSILIATION

La résiliation de la convention pourra intervenir sur l'initiative de l'une ou l'autre des parties, dans les cas suivants :

- force majeure ;
- non respect des conditions de l'article 4 de la présente convention ;
- changement de nature à compromettre l'économie générale de l'opération.

Cette résiliation sera notifiée par courrier recommandé avec accusé de réception.
Dans le cas d'une résiliation pour non-respect des dispositions de l'article 4 de la présente convention, celle-ci n'interviendra qu'après mise en demeure.

Dans l'hypothèse où la présente convention serait résiliée du fait de l'un des cas susvisés, aucune indemnité ne serait due à l'une ou l'autre des parties.

ARTICLE 16 - CONTENTIEUX

En cas de litige soulevé par l'exécution des clauses de la présente convention et avant toute procédure contentieuse, les parties font leurs meilleurs efforts pour trouver une solution amiable.

La juridiction compétente est le tribunal administratif de Toulon. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique "Télérecours citoyens" accessible par le site internet www.telerecours.fr.

A / Litiges

Dans un délai d'un mois après constatation d'un désaccord, les parties s'engagent à faire appel à l'arbitrage d'une commission d'experts, composée de deux membres désignés l'un par le Département et l'autre par la commune. Cette commission doit, sous un mois, proposer aux deux parties une solution au problème rencontré. En cas de désaccord persistant, l'une ou l'autre des deux parties peut porter le différend devant la juridiction administrative compétente.

B / Responsabilités

Le Département est informé que sa responsabilité peut être recherchée par la voie de l'appel en garantie ou de l'action récursoire au cas où le gestionnaire de l'emprise la commune, se verrait cité devant la juridiction par un usager du domaine public du fait du non-respect par le Département des obligations découlant de la présente convention.

Les collectivités, parties prenantes, ne sauraient se prévaloir de la présente convention pour s'exonérer de leur responsabilité à l'égard des tiers.

C / Recours suite aux travaux

La commune donne mandat au Département aux fins d'engager, le cas échéant, toutes recherches en responsabilité, opérations d'expertise et/ou actions judiciaires à l'encontre des entreprises susceptibles d'être responsables de malfaçons ou désordres affectant les ouvrages relevant du domaine public communal.

Le Département se charge de réaliser ou de faire réaliser les travaux de reprise des malfaçons ou désordres et d'en obtenir le remboursement auprès des entreprises ou de leurs assureurs.

ARTICLE 17 - COMMUNICATION

Dans le cadre de cette convention, les parties conviennent de la mise en œuvre d'actions de communication et de publicité conjointes selon les besoins.

ARTICLE 18 - CARACTÈRE EXÉCUTOIRE ET NOTIFICATION

La présente convention établie en deux exemplaires originaux, remise respectivement à la commune et au Département, est exécutoire à la date de sa notification aux intéressés.

Fait à Toulon, le

Pour la commune de Solliès-Pont

Le Maire

Fait à Toulon, le

ANNEXE 1 : PLAN DE SITUATION

Aménagement de la RD 58 avec la création trottoirs et de bandes multifonctionnelles entre le rond-point des Soldats du feu et chemin de Gérine (PR 0+800 à PR+470) à Solliès-Pont

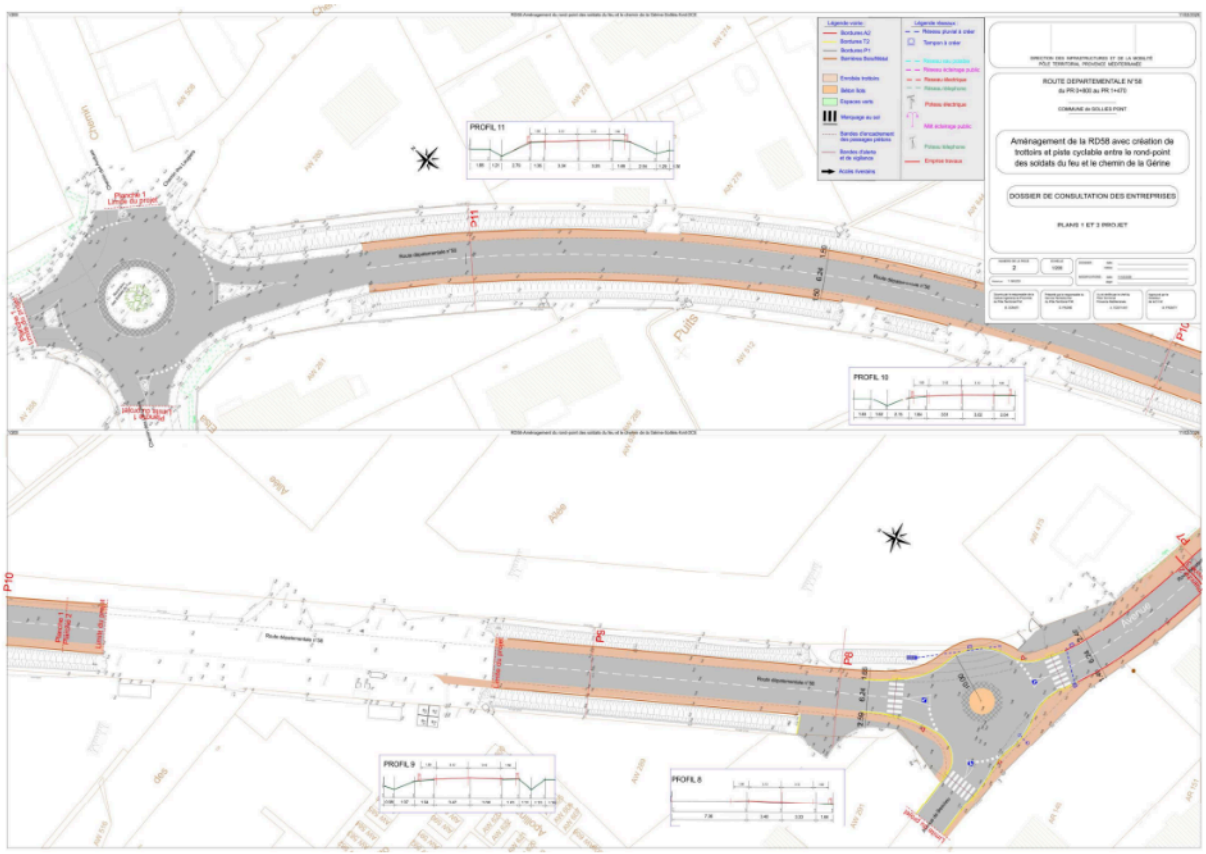


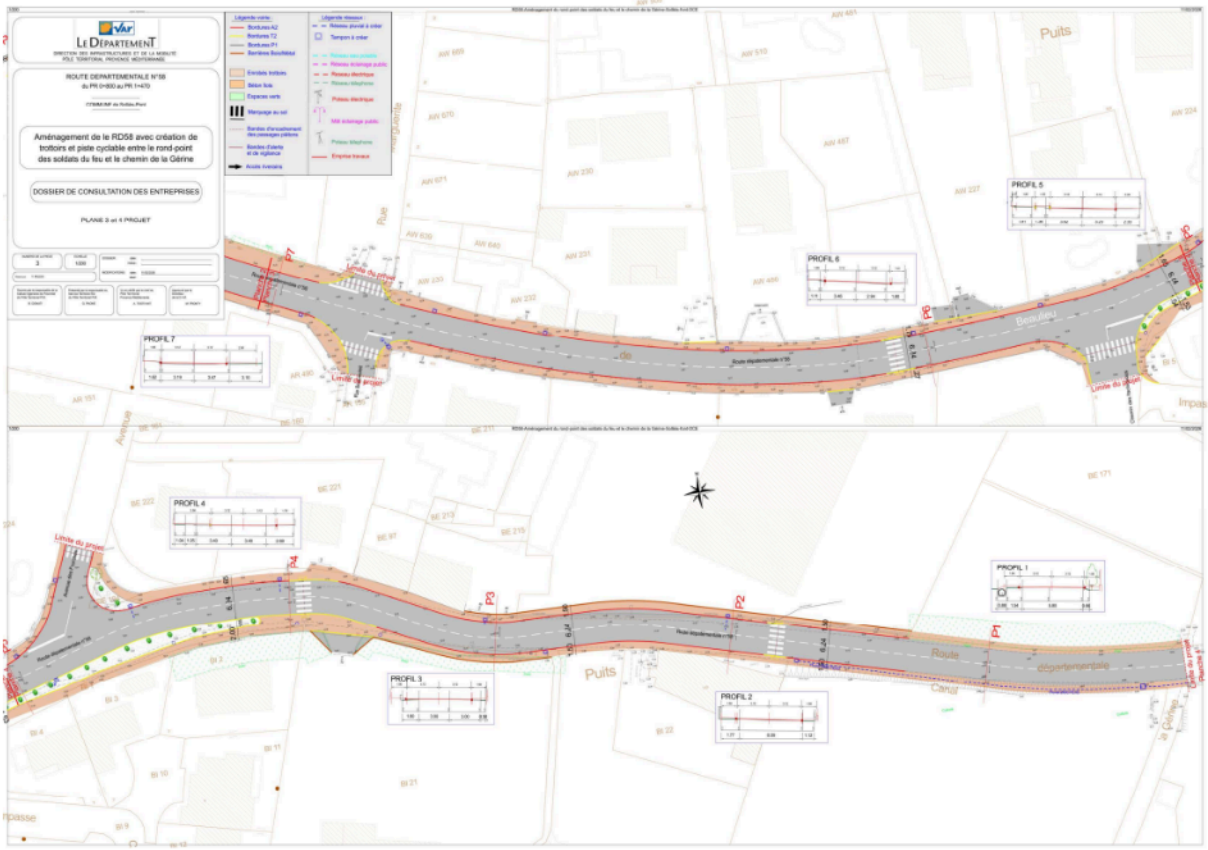


CO 2026-1245 Aménagement de la RD 58 avec la création trottoirs et de bandes multifonctionnelles entre le rond-point des Soldats du feu et chemin de Gérine (PR 0+800 à PR+470) à Solliès-Pont

ANNEXE 2: PLAN GENERAL DES TRAVAUX

Aménagement de la RD 58 avec la création trottoirs et de bandes multifonctionnelles entre le rond-point des Soldats du feu et chemin de Gérine (PR 0+800 à PR+470) à Solliès-Pont





CO 2026-1245 Aménagement de la RD 58 avec la création trottoirs et de bandes multifonctionnelles entre le rond-point des Soldats du feu et chemin de Gérine (PR 0+800 à PR+470) à Solliès-Pont

ANNEXE 3 - CONSTAT D'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX

Aménagement de la RD 58 avec la création trottoirs et de bandes multifonctionnelles entre le rond-point des Soldats du feu et chemin de Gérine - Solliès-Pont

Le à

Il a été constaté que :

Les travaux décrits à l'article 4 de la convention ont été réalisés conformément aux dispositions prévues. (1)

Les travaux décrits à l'article 4 de la convention ont été réalisés avec les modifications suivantes : (1)

Le représentant du Département

Le représentant de la commune de Solliès-Pont

Le chef du pôle Provence Méditerranée ou son représentant légal

Monsieur le Maire de Solliès-Pont ou son représentant légal

(1) Rayer la mention inutile

SST/DIM/
IG

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G53

OBJET : AMENAGEMENT DU GIRATOIRE DE LA BELLE BARBE SUR LA RD 79 AU THORONET - AFFECTATION DE L'OPERATION SUR L'AUTORISATION DE PROGRAMME "TRAVAUX D'AMENAGEMENT DU RESEAU ROUTIER" ET CONVENTION A CONCLURE AVEC LA COMMUNE

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment l'article L 3221-4 relatif aux pouvoirs de police du Président du Conseil départemental sur le domaine départemental,
Vu le code général de la propriété des personnes publiques,
Vu le code de la voirie routière et notamment ses articles L 131-4 et L 141-3, modifiée par la loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit,
Vu la délibération du Conseil général n° 58 du 16 décembre 1997 concernant l'aide aux communes,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A4 du 26 octobre 2022 relative à la délégation de certaines attributions du Conseil départemental au Président du Conseil départemental, complétée par délibération n°A7 du 7 février 2023 et modifiée par délibération n°A10 du 6 novembre 2023,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A24 du 14 décembre 2021 relative au lissage et à la fusion des autorisations de programme et d'engagement dans le cadre du passage à la M57 et de l'évolution de l'application de gestion financière,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A9 du 1er février 2022 relative à la mise à jour du règlement budgétaire et financier départemental, abrogeant les délibérations n°A2 du 16 février 2012 et n°G20 du 23 juin 2020,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A26 du 24 juin 2024 relative à la revalorisation de l'autorisation de programme concernant les travaux d'aménagements du réseau routier,
Vu le règlement départemental de voirie du Var,
Vu l'arrêté communal fixant les limites d'agglomération,
Vu le rapport du Président,
Considérant que le projet d'aménagement du giratoire n°3 dit « Belle-Barbe » situé sur la RD 79, en agglomération, sur la commune du Thoronet, vise à sécuriser le carrefour avec la « Rue Grande » et à réduire la vitesse des véhicules,
Considérant que cet aménagement, sous maîtrise d'ouvrage communale dont le coût total estimé à 292 884 € TTC, nécessite une participation financière plafonnée du Département de 168 181,20 € TTC pour la réalisation de la chaussée et de la couche de roulement de l'anneau du carrefour et de ses raccordements ainsi que les frais liés aux études,

Considérant l'avis de la commission mobilités et infrastructures routières (hors métropole) du 1 octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'affecter l'opération de travaux 26OPE00791, rattachée à l'opération budgétaire 21100343, d'un montant plafonné de 168 181,20 € TTC, relative à la participation du Département aux travaux de constitution du corps de chaussée et de la couche de roulement de l'anneau du giratoire et de ses deux raccordements sur la RD et frais d'études, sur l'autorisation de programme "Travaux d'aménagement du réseau routier" AP-2015-2015-1001IV-003, correspondant à 57,42 % du montant total des travaux de l'opération

- de déléguer la maîtrise d'ouvrage des travaux à la commune du Thoronet, selon la convention valant permission de voirie, avec une participation financière totale plafonnée du Département d'un montant de 168 181,20 € TTC.

- d’approuver les termes du projet de convention CO 2026-1248 relatif aux modalités administratives, techniques et financières de réalisation des travaux d'aménagement du giratoire de la belle barbe sur la RD 79, commune du Thoronet

- d’autoriser le Président du Conseil départemental à signer ladite convention,

La dépense sera imputée sur les crédits en investissement du budget départemental.

Adopté à l’unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1129259-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

D.I.M./
IG

Acte n° : CO 2026-1248

PROJET- COMMUNE DU THORONET - AMENAGEMENT DU GIRATOIRE DE LA BELLE BARBE SUR LA RD 79 - PR 18+895 AU PR 19+000 (EN AGGLOMERATION)

(convention valant permission de voirie au sens de l'article L.113-2 du code de la voirie routière)

La présente convention est conclue entre :

Le Département du Var, numéro SIRET 22830001800113, sis 390 avenue des lices, CS 41303 83076 Toulon cedex, représenté par Monsieur le Président du Conseil départemental du Var, dûment habilité par délibération de la Commission Permanente n° …… en date du …… ,
Le Président du Conseil départemental est représenté par …… , agissant en vertu de l'arrêté AR 2026-1224 du 03 août 2026, portant délégation de fonction et de signature du Président du Conseil départemental aux vice-présidents et à d'autres membres du Conseil départemental,

Ci-après désigné « le Département » d'une part,

ET

La commune du Thoronet, numéro SIRET 218 301 364 00012 , sise Place Sadi Carnot - 83340 Le Thoronet, représentée par Virginie VIORT, Maire du Thoronet, Vice-Présidente de la Communauté de Communes Coeur du Var, dûment habilitée par délibération du Conseil Municipal n° …… en date du …… ,

Ci-après désignée «La Commune» d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Fondements juridiques :

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu le code général des propriétés des personnes publiques,
Vu le code de la voirie routière,
Vu le code de la commande publique,
Vu le règlement départemental de voirie du Var,

ARTICLE 1 - CONTEXTE DE LA CONVENTION

La commune du Thoronet a engagé un travail sur l'aménagement du giratoire n°3 dit «Belle-Barbe», situé sur la RD79 en sortie du village, en direction de Carcès.

Conformément aux principes de la délibération n°58 du 16/12/1997 et compte tenu de l'état dégradé de la chaussée actuelle, le Département prend en charge les prestations qui correspondent aux travaux de constitution du corps de chaussée et la couche de roulement de l'anneau du giratoire.

ARTICLE 2 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet :
- d'une part, de confier la maîtrise d'ouvrage des travaux décrits à l'article 5 à la Commune conformément aux articles R.2431-1 et L.2410-1 à L.2432-6 du code de la commande publique,
- d'autre part, de définir les modalités techniques, administratives et financières de réalisation des travaux décrits à l'article 4.

ARTICLE 3 - PIECES CONSTITUTIVES DE LA CONVENTION

Le présent document contenant l'ensemble des engagements des différentes parties est la seule pièce constitutive de la présente convention.

La présente convention comporte 3 annexes :
- annexe 1 : plan de situation (éloigné + rapproché)
- annexe 2 : plan général des travaux
- annexe 3 : constat d'achèvement des travaux

ARTICLE 4 - NATURE DES TRAVAUX

Les travaux comprennent :

- la réalisation des études, plans, terrassements, préparations et démolitions,
- les réseaux secs et humides (canalisations et regards),
- les réseaux divers (éclairages extérieurs)
- le rabotage et le traitement de la chaussée (couches de formes, d'assises et de surface,remblais…)
- la réalisation des travaux de voirie (construction de chaussée lourde, construction d'îlot,

construction du chemin d'accès ZA la Gasquette, bordures et caniveaux)
- la réalisation de la signalisation horizontale et verticale,
- le mobilier urbain (glissière de sécurité)
- aménagements paysagers (préparation des sols, terre végétale amendée, engazonnement fleuri)

ARTICLE 5 - MAÎTRISE D'OUVRAGE DES TRAVAUX

En application de l'article L.115-2 du code de la voirie routière, et du code de la commande publique, notamment les articles L.2410-1, L.2411-1, L.2422-12 et suivants, relatifs à la maîtrise d'ouvrage des travaux, la Commune assure la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des travaux décrits à l'article 4 ci-dessus.

A ce titre, la Commune assure la mise en œuvre des procédures administratives environnementales et juridiques nécessaires à la réalisation des travaux.

ARTICLE 6 - ENGAGEMENTS DES COLLECTIVITÉS

A/ Engagements du Département :

Le Département s'engage à participer financièrement à l'opération selon les modalités décrites à l'article 12.

B/ Engagements de la Commune :

La Commune s'engage à participer financièrement à l'opération selon les modalités décrites à l'article 12.

La Commune s'engage à réaliser la totalité des travaux décrits à l'article 4.

ARTICLE 7 - MAÎTRISE D'ŒUVRE DES ÉTUDES ET DES TRAVAUX

- **Phase Conception**

La Commune réalise la totalité des études nécessaires à la réalisation des travaux.

La Commune confie, sous sa responsabilité, la maîtrise d'œuvre conception à un prestataire extérieur;

Préalablement à la réalisation des travaux, l'ensemble du projet doit être soumis à tous les stades (avant-projet et/ou projet, dossier de consultation des entreprises, plans d'exécution, plan d'assurance qualité, etc.) pour approbation au Département, avec tous les justificatifs et études complémentaires menées.

- **Phase Consultation**

La Commune confie, sous sa responsabilité, l'élaboration des pièces techniques et administratives du dossier de consultation des entreprises (DCE) à un maître d'œuvre de son choix.

Ces pièces sont soumises pour approbation au Département.

- **Phase Réalisation**

La Commune réalise les contrôles et la surveillance des travaux, afin qu'ils soient réalisés dans les règles de l'art jusqu'à la garantie de parfait achèvement.

Les travaux font l'objet d'essais et de contrôles, dont les résultats sont communiqués au Département.

Le Département s'assure, en sus des contrôles imputables à la Commune, du respect des conditions indispensables à la sécurité et au respect de la qualité des travaux réalisés sur le domaine public routier départemental.

Ce suivi des travaux par le Département ne saurait en aucun cas décharger la Commune de ses responsabilités de maître d'ouvrage.

ARTICLE 8 - APPROBATION DU PROJET

Préalablement à la réalisation des travaux, l'ensemble du projet est soumis pour approbation au Département.

Cette approbation doit intervenir dans le respect du délai maximum d'un mois. Ce délai court à compter des dates d'accusé de réception par le Département des documents concernés.

Si les approbations ne sont pas notifiées à la Commune dans le délai ci-dessus, la prestation est considérée comme approuvée.

ARTICLE 9 - DÉROULEMENT DES TRAVAUX

- **Vérification de l'implantation des ouvrages**

Avant toute exécution effective d'ouvrage ou de partie d'ouvrage appartenant au Département (ou devant lui être rétrocédés), il est procédé à une vérification contradictoire de leur implantation.

- **Démarrage des travaux**

Au moins un mois avant, la Commune informe le Département de la date de démarrage du chantier et de la durée d'exécution des travaux.

- **Déroulement des travaux**

Le Département est convié aux réunions de chantier et est destinataire des comptes-rendus.

Le Département a la possibilité de procéder à toutes vérifications qu'il juge utiles en cours de chantier.

La Commune fournit au Département tous les éléments nécessaires (provenance des matériaux, qualité, etc.) pour lui permettre de vérifier leur conformité par rapport aux spécifications du DCE, ainsi que les résultats des différents contrôles nécessaires conformément aux règles de l'art.

Ces éléments et contrôles sont transmis au Département sans délai afin de lui permettre une réaction appropriée le cas échéant.

En cas de manquement constaté eu égard aux instructions et prescriptions prévues par la présente convention, les agents du Département habilités informent la Commune afin qu'elle prenne les dispositions nécessaires et fasse pallier les défaillances constatées.

En l'absence d'observation sur la qualité des travaux effectués, la Commune ne peut être tenue responsable de problèmes découverts en phase de réception ou d'exploitation.

- **Modification du projet en cours de travaux**

Les adaptations mineures pouvant intervenir au cours des travaux gérés par la Commune sont simplement signalées au Département.

Les modifications techniques d'importance apportées en cours de chantier par la Commune sont soumises à l'accord préalable du Département si elles ont des conséquences visant à changer notablement son partenariat, et notamment son partenariat financier. Leur prise en compte doit faire l'objet in fine d'un avenant à la présente convention.

Toute demande d'approbation liée à une modification des prestations en cours de réalisation du chantier, nécessaire pour des considérations techniques, est traitée dans le respect d'un délai maximum de quinze jours. Si l'approbation n'est pas notifiée à la Commune dans le délai ci-dessus, la demande est considérée comme approuvée (acceptation tacite).

- **Réception des travaux – Remise des ouvrages réalisés**

Le Département participe aux différentes phases des opérations préalables ainsi qu'à la réception des travaux.

Le Département formule ses observations éventuelles et ses avis sur le traitement des non-conformités éventuelles, qui sont consignées au procès-verbal. Celles-ci ne peuvent porter que sur les travaux réalisés sur son domaine et objets de l'article 4 de la présente convention, mais il est informé de tous travaux pouvant avoir des incidences sur le domaine public départemental.

- **Achèvement et réalisation des travaux**

La réalisation des ouvrages est vérifiée et constatée contradictoirement. Cette vérification fait l'objet d'un constat d'achèvement des travaux signé par un représentant de chaque cosignataire de la présente convention.

Pour le Département, la personne désignée pour effectuer cette vérification et signer le procès-verbal est : le chef du pôle Territorial Provence Méditerranée ou son représentant légal.

Pour la Commune , la personne désignée pour effectuer cette vérification et signer le constat est : Madame la Maire du Thoronet

Ce constat ne peut être signé qu'après la fourniture par la Commune au Département du dossier des ouvrages exécutés (DOE), comprenant les plans de récolement, et du dossier d'intervention ultérieur sur ouvrage (DIUO) des aménagements réalisés.

ARTICLE 10 - PRESCRIPTIONS TECHNIQUES PARTICULIERES

Les travaux nécessaires pour l'aménagement, objet de la présente convention, décrits à l'article 4 ci-dessus, sont réalisés dans les règles de l'art.

Il est par ailleurs tenu compte des prescriptions particulières suivantes :

- **Signalisation du chantier**

La Commune a la charge de la signalisation réglementaire du chantier, qui doit être conforme à la réglementation en vigueur à la date de la présente convention (Instruction interministérielle sur la signalisation routière - huitième partie : signalisation temporaire).

Les arrêtés temporaires de circulation seront demandés auprès de l'autorité détentrice des pouvoirs de police de la circulation.

En cas d'accident de circulation sur la zone d'emprise du chantier, consécutif à une absence ou une insuffisance de signalisation temporaire, la collectivité propriétaire du domaine public concernée se réserve le droit de rechercher la responsabilité du maître d'ouvrage, soit par voie d'appel en garantie, soit par voie d'action récursoire.

- **Coordination de sécurité et protection de la santé**

La Commune désigne un coordonnateur SPS lors du lancement du chantier.

ARTICLE 11. EXPLOITATION ET ENTRETIEN DES OUVRAGES

Les modalités d'exploitation et d'entretien des ouvrages sont assurées dans l'emprise départementale conformément aux dispositions du règlement départemental de voirie.

Modification des ouvrages

Le Département peut modifier, à son initiative, les aménagements réalisés lorsque la conservation du domaine public routier départemental et l'intérêt des usagers le justifient.

En cas de modification, la Commune en sera informée préalablement.

ARTICLE 12 - FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

Taxe sur la valeur ajoutée :

Conformément au code général des collectivités territoriales, les dépenses engagées par chacune des deux collectivités sur leur patrimoine leur confèrent le droit à l'attribution du Fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée conformément à l'automatisation du FCTVA introduite par l'article 251 de la loi n° 2020-1721 de loi de finances 2021 .

Il en découle que le remboursement des travaux réalisés par la Commune pour le compte du Département sera effectué sur une base TTC.

En concordance, la Commune qui réalise les travaux pour le compte de tiers, ne peut se prévaloir du FCTVA sur cette part (chapitre 458).

Estimation de l'opération :

Tous les aménagements liés au giratoire sont réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la Commune.

A titre indicatif, le montant total estimé de l'opération est arrondi à 292 884,00 € TTC.

Montant estimé des travaux	Participation du Département aux travaux TTC	Part travaux Commune TTC
292 884 € TTC	**152 892,00 €**	**139 992,00 €**

De plus, il est prévu une contribution du Département aux frais liés aux études, à la maîtrise d'œuvre et aux services en phase travaux calculés à hauteur de 10% du montant TTC de la part des travaux de sa compétence soit **15 289,20 € TTC.**

La participation totale du Département est donc estimée et plafonnée à **168 181,20** € TTC soit **57,42 %** du montant des travaux de l'opération.

Le montant de la participation financière sera calculé sur la base des dépenses réelles dûment constatées à l'achèvement des travaux, sur présentation des justificatifs en appliquant le taux de 57.42 %.

Le Département s'engage à mandater les sommes appelées dans les trente jours qui suivent l'appel de fonds par la Commune, sous réserve que celle-ci ait fourni les pièces justificatives.

Échéancier de paiement :

Le règlement de la participation financière du Département se fait à l'achèvement des travaux, sur présentation du procès-verbal (annexe 3 de la présente convention) signé par les cosignataires attestant de l'achèvement des travaux et sur la base de la fourniture d'un état récapitulatif des dépenses établi par La Commune.

Modalités de paiement

Le versement par le Département est subordonné à la réalisation des travaux. Si tout ou partie des travaux n'était pas réalisé, la participation correspondante ne serait pas versée ou le serait au prorata des travaux réalisés.

Le règlement de la participation financière du Département s'effectue selon les modalités suivantes : **100% du montant TTC** versé à l'achèvement des travaux, sur présentation du constat d'achèvement des travaux (annexe 3) de la présente convention, signé par les deux cosignataires, attestant de l'achèvement des travaux et sur la base de la fourniture d'un état récapitulatif des dépenses réelles établi par La Commune.

ARTICLE 13 - MAÎTRISE FONCIÈRE

Le projet est situé entièrement en domaine public départemental et ne nécessite pas d'acquisition foncière.

A l'issue des travaux, les nouvelles limites du domaine public départemental ou des domaines publics concernés seront établies conformément au plan de récolement établi à l'issue des travaux.

ARTICLE 14 - DURÉE DE LA CONVENTION

Les travaux décrits dans la présente convention doivent démarrer dans un délai de deux ans suivant la date de sa signature, sous peine de caducité de la présente convention.

Toute prolongation de la présente convention pour la même durée doit faire l'objet d'une demande écrite du maître d'ouvrage, deux mois avant la date de caducité. L'absence de réponse à cette demande dans un délai de 2 mois à réception de la demande vaut acceptation tacite du renouvellement sollicité.

Cette convention est conclue pour une durée limitée par la date la plus tardive entre la fin du délai de garantie des travaux réalisés et le paiement de la participation financière du Département, dont les modalités sont définies à l'article 12 de la présente convention.

ARTICLE 15 - CONDITIONS DE RÉSILIATION

La résiliation de la convention pourra intervenir sur l'initiative de l'une ou l'autre des parties, dans les cas suivants :

- force majeure ;
- non respect des conditions de l'article 4 de la présente convention ;
- changement de nature à compromettre l'économie générale de l'opération.

Cette résiliation sera notifiée par courrier recommandé avec accusé de réception.

Dans le cas d'une résiliation pour non-respect des dispositions de l'article 4 de la présente convention, celle-ci n'interviendra qu'après mise en demeure.

Dans l'hypothèse où la présente convention serait résiliée du fait de l'un des cas susvisés, aucune indemnité ne serait due à l'une ou l'autre des parties.

ARTICLE 16 - CONTENTIEUX

En cas de litige résultant de l'exécution des clauses de la présente convention, les parties s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour trouver un règlement amiable.

À défaut d'accord, la juridiction compétente est le tribunal administratif de Toulon.
Ce dernier peut être saisi de manière dématérialisée par l'application informatique « Télérecours Citoyens », accessible depuis le site www.telerecours.fr.

A / Litiges

Dans un délai d'un mois après constatation d'un désaccord, les parties s'engagent à faire appel à l'arbitrage d'une commission d'experts, composée de deux membres désignés l'un par le Département et l'autre par la commune. Cette commission doit, sous un mois, proposer aux deux parties une solution au problème rencontré. En cas de désaccord persistant, l'une ou l'autre des deux parties peut porter le différend devant la juridiction administrative compétente.

B / Responsabilités

La Commune est informée que sa responsabilité peut être recherchée par la voie de l'appel en garantie ou de l'action récursoire au cas où le Département, gestionnaire de la voie, se verrait cité devant la juridiction par un usager du domaine public routier départemental du fait du non-respect par La Commune des obligations découlant de la présente convention.

Les collectivités, parties prenantes, ne sauraient se prévaloir de la présente convention pour s'exonérer de leur responsabilité à l'égard des tiers.

C / Recours suite aux travaux

Le Département donne mandat à La Commune aux fins d'engager, le cas échéant, toutes recherches en responsabilité, opérations d'expertise et/ou actions judiciaires à l'encontre des entreprises susceptibles d'être responsables de malfaçons ou désordres affectant les ouvrages relevant du domaine public départemental.

La Commune se charge de réaliser ou de faire réaliser les travaux de reprise des malfaçons ou désordres et d'en obtenir le remboursement auprès des entreprises ou de leurs assureurs.

ARTICLE 17 - COMMUNICATION

Dans le cadre de cette convention, les parties conviennent de la mise en œuvre d'actions de communication et de publicité conjointes selon les besoins.

ARTICLE 18 - CARACTÈRE EXÉCUTOIRE ET NOTIFICATION

La présente convention établie en deux exemplaires originaux, remise respectivement à La Commune et au Département, est exécutoire à la date de sa notification aux intéressés.

Fait à Toulon, le

Pour La Commune
La Maire

Virginie VIORT

Pour le Département,

Fait à Toulon, le

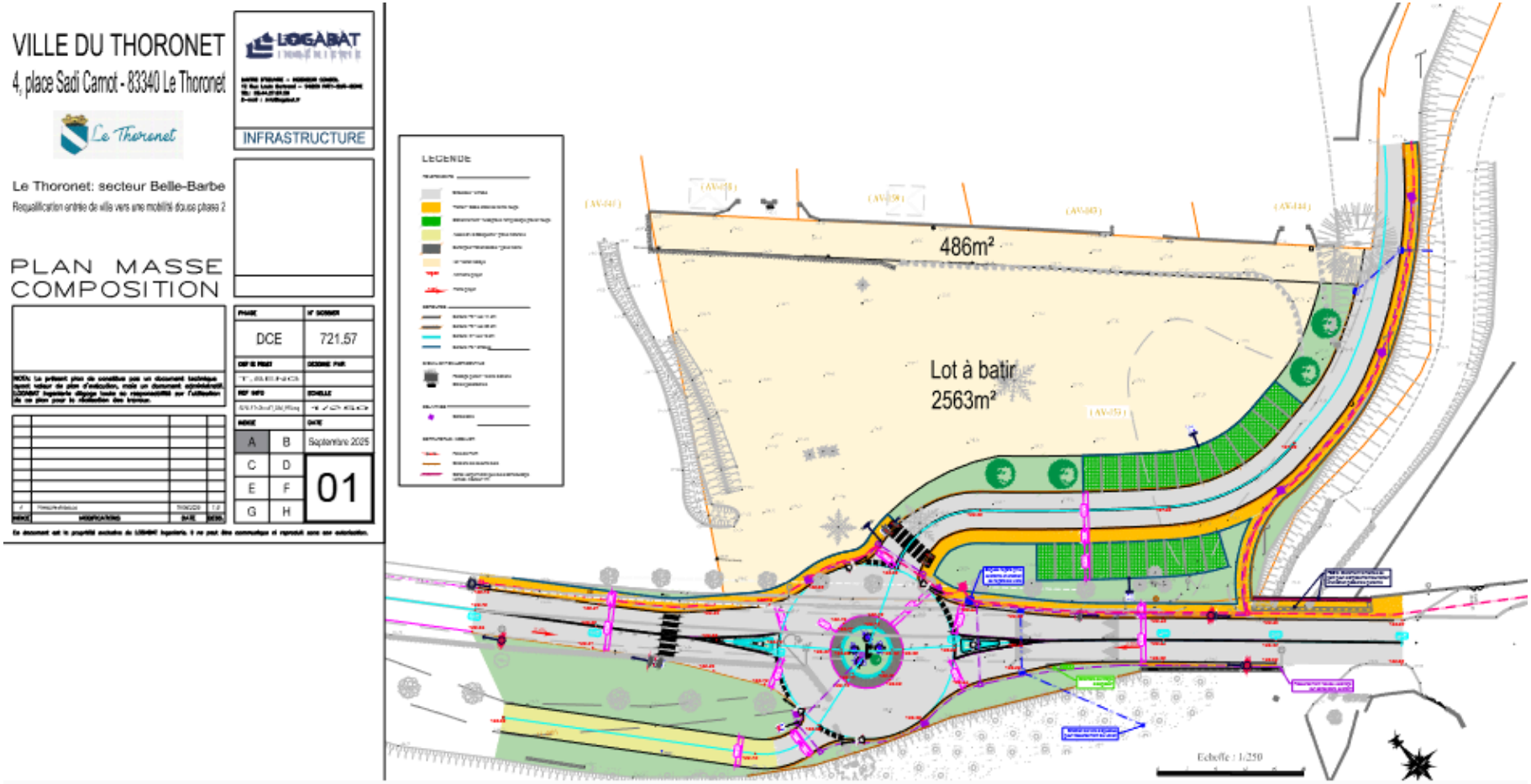
ANNEXE 1 : PLAN DE SITUATION

Aménagement du giratoire de la Belle Barbe sur la RD 79 au THORONET



ANNEXE 2: PLAN GENERAL DES TRAVAUX

Aménagement du giratoire de la Belle Barbe sur la RD 79 au THORONET



<u>ANNEXE 3 -</u> CONSTAT D'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX

Le à

Il a été constaté que :

Les travaux décrits à l'article 4 de la convention ont été réalisés conformément aux dispositions prévues. (1)

Les travaux décrits à l'article 4 de la convention ont été réalisés avec les modifications suivantes : (1)

Le représentant du Département	Le représentant de la commune du Thoronet
Le chef du pôle Provence Méditerranée ou son représentant légal	Mme La Maire

(1) Rayer la mention inutile

SST/DIM/
IG

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G54

OBJET : DEMANDE D'OCTROI DU STATUT DE SERVICE EXPRESS REGIONAL METROPOLITAIN (SERM) DE L'AIRE TOULONNAISE

La séance du 19 octobre 2026 s’est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 1111-10 IV, L. 3111-1 et suivants, et L. 3211-1 et suivants ;
Vu le code des transports, et notamment ses articles L. 1215-6 à L. 1215-8, et L. 2111-9 et suivants ;
Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;
Vu la loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains (SERM) ;
Vu la décision ministérielle en date du 4 juillet 2024 portant labellisation du projet de Service Express Régional Métropolitain de l'aire toulonnaise ;
Vu la délibération du Conseil départemental n° A4 du 26 octobre 2022 relative à la délégation de certaines attributions du Conseil départemental au Président du Conseil départemental, complétée par délibération n° A7 du 7 février 2023 et modifiée par délibération n° A10 du 6 novembre 2023, puis A6 du 22 septembre 2026 ;
Vu la délibération du Conseil départemental n° A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente ;
Vu la délibération de la Commission permanente n° G93 du 7 avril 2026 affirmant le soutien du Département du Var au projet de SERM de l'aire toulonnaise et approuvant les termes du projet d'avenant (CO 2026-314) à la convention relative au financement de l'élaboration concertée du dossier de demande de statut ;
Vu le dossier complet de demande d'octroi du statut de Service Express Régional Métropolitain de l'aire toulonnaise et son résumé exécutif, validés par le comité technique (COTEC) du 1er septembre 2026 et soumis au comité de pilotage (COPIL) du 9 septembre 2026, ci-annexés ;
Considérant l'importance stratégique du bassin de mobilité toulonnais à l'échelle du département du Var, et la nécessité de développer une offre multimodale performante, coordonnée et décarbonée,
Considérant les enjeux de report modal, d'accessibilité des pôles d'activités et de transition écologique, et de l'intérêt de disposer d'une gouvernance coordonnée associant l'ensemble des partenaires du territoire,
Considérant que la démarche partenariale conduite avec l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Métropole TPM, les EPCI du territoire, la Société des Grands Projets (SGP Développement), SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions a permis de finaliser le dossier de demande de statut et son résumé
Considérant qu'il est indispensable que l'ensemble des collectivités partenaires entérinent par délibération ce dossier afin d'autoriser sa transmission conjointe au Ministre chargé des Transports pour l'obtention du statut de SERM par arrêté ministériel ;
Considérant que l'approbation du dossier de demande de statut a pour objet de constater la maturité du projet et d'en fixer le cadre stratégique sans constituer à ce stade un engagement financier direct du Département pour la réalisation des opérations futures d'infrastructures ou de services, lesquelles feront l'objet de délibérations spécifiques ultérieures ;

Considérant l'avis de la commission développement durable, mobilités douces et performance énergétique du 1 octobre 2026
Considérant l'information à la commission mobilités et infrastructures routières (territoire métropolitain) du 1er octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- d'approuver le dossier complet de demande d'octroi du statut de service express régional métropolitain (SERM) de l'aire toulonnaise, ainsi que son résumé exécutif reprenant les engagements principaux, tels qu'annexés à la présente délibération,

- de réaffirmer le soutien et l'engagement plein et entier du Département du Var dans la démarche de service express régional métropolitain conduite en partenariat avec l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, les intercommunalités du bassin de mobilité, la Société des Grands Projets, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions,

- d'autoriser le Président du Conseil départemental à déposer, conjointement avec l'ensemble des partenaires institutionnels concernés, le dossier de demande de statut de SERM de l'aire toulonnaise auprès du Ministre chargé des Transports,

- d'autoriser le Président du Conseil départemental, ou son représentant habilité, à signer l'ensemble des actes, conventions, correspondances et documents administratifs nécessaires à l'exécution de la présente délibération,

- de préciser que la présente approbation ne vaut pas engagement financier du Département du Var sur les opérations d'investissement, d'infrastructures ou d'exploitation présentées dans le dossier, les clés de répartition budgétaires et la contractualisation financière des phases opérationnelles ultérieures devant faire l'objet d'accords partenariaux et de délibérations spécifiques soumises au vote de l'assemblée délibérante.

Adopté à l'unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1130505-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026



Service express régional métropolitain de l'aire toulonnaise

Dossier de demande de statut

Par l'équipe de préfiguration : la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur, le Département du Var, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, les communautés d'agglomération Provence Verte et Sud Sainte Baume, les communautés de communes Méditerranée Porte des Maures, Vallée du Gapeau et Cœur du Var

Financé par
GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

Sommaire

PARTIE 1 : Les origines du SERM de l'aire toulonnaise et contexte territorial 5

A. Un périmètre de projet étendu pour intégrer au mieux les dynamiques territoriales 6

B. Au sein de l'aire toulonnaise, des mobilités en transition mais encore centrées sur la voiture particulière 25

PARTIE 2 : Une trajectoire déjà en mouvement : projets, démarches et phase de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise 52

A. Capitaliser sur les démarches existantes sur l'aire toulonnaise 53

B. Des documents de planification qui convergent vers la constitution d'une offre cohérente à l'échelle du SERM 57

C. Les projets structurants en lien avec le SERM 65

D. Préfigurer le SERM : méthode, calendrier et acteurs mobilisés 72

PARTIE 3 : Comment le SERM peut transformer le territoire : les ambitions stratégiques 75

A. Inscrire la mobilité quotidienne comme un levier majeur dans la réponse aux enjeux climatiques : enjeux et ambitions environnementaux 76

B. Structurer un réseau de transport performant pour connecter les pôles économiques, fiabiliser les flux et répondre aux évolutions démographiques : enjeux et ambitions socio-économiques 86

C. Capitaliser sur les dynamiques territoriales existantes et appuyer les ambitions autour des quartiers de gare : les ambitions en termes d'aménagement 89

PARTIE 4 : Le dialogue territorial 92

A. Un cadre juridique souple pour la définition d'une ambition largement partagée 93

B. La démarche de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise s'appuie sur des instances de dialogue et de concertation préexistantes 95

C. Les modalités de dialogue et de concertation mises en œuvre pendant la phase de préfiguration des SERM 98

PARTIE 5 : Le déploiement phasé d'une offre multimodale à l'échelle du grand territoire toulonnais 103

A. Deux projets structurants pour le SERM 105

B. Méthodologie de construction de l'offre cible 113

C. Une première amélioration des services de mobilité dès le court terme 114

D. Vers un réseau performant et consolidé autour d'un littoral mieux desservi à moyen terme 126

E. Un réseau maillé qui couvre l'ensemble du territoire à long terme 139

F. Connecter les modes, simplifier les déplacements : l'intermodalité comme levier majeur du SERM de l'aire toulonnaise 146
PARTIE 6 : Les opérations à réaliser, estimations et phasage 148
A. Études, opérations et aménagements cibles et estimations associées 149
B. Enjeux d'ordonnancement 163
PARTIE 7 : Une réponse aux enjeux du territoire : les impacts du SERM 176
A. Éviter-Réduire-Compenser- Accompagner : le SERM une approche intégrée des impacts environnementaux du projet 177
B. Une méthodologie spécifique mise en œuvre pour estimer la demande sur le SERM de l'aire toulonnaise 184
C. Les effets socio-économiques du SERM 191
D. Articulation entre le SERM et l'aménagement du territoire 195
E. Une desserte de la population et des emplois 199
PARTIE 8 : Financement 205
A. L'aire toulonnaise s'est d'ores et déjà engagée dans la construction d'une armature robuste des mobilités, permettant d'accueillir les nouveaux services du SERM sur le territoire. . 207
B. La trajectoire financière prévisionnelle du SERM de l'aire toulonnaise traduit l'ambition de développer une offre de transports multimodale au service de la mobilité du quotidien sur l'ensemble du territoire. 211
C. Le programme d'investissements du projet démontre le caractère résolument multimodal de l'ambition de service cible et la cohérence de son déploiement dans le temps. 215
D. Les renforts d'offre nécessaires à l'atteinte de l'ambition de service cible du SERM engendreront une augmentation progressive des coûts d'exploitation, qui sera minorée de recettes tarifaires nouvelles issues de l'offre supplémentaire 222
E. Les partenaires du SERM de l'aire toulonnaise ont identifié des objets et des offres de service prioritaires dont le déploiement et le financement sont à engager à très court terme 226
F. L'élaboration du cadre de financement du SERM de l'aire toulonnaise a fait l'objet d'un travail approfondi des partenaires pour l'ensemble des horizons du projet. 228
PARTIE 9 : La gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise 231
A. S'inscrire dans la continuité des démarches ancrées localement à l'échelle du bassin de mobilité K 232
B. Le SERM de l'aire toulonnaise : un cadre de gouvernance pérenne et opérationnelle, pour déployer progressivement une offre à l'échelle du bassin de mobilité K 235
C. La gouvernance de l'exploitation : une articulation forte avec le pilotage stratégique du SERM pour assurer un déploiement soutenable et réaliste 240
D. L'articulation de la gouvernance SERM avec les autres gouvernances de la mobilité déjà en place à l'échelle du territoire 241
PARTIE 10 : Points de vigilance 244
A. Préservation des usages du réseau ferroviaire dans le cadre du développement de l'offre SERM 245
B. Une sécurité des infrastructures ferroviaire au moins équivalente à l'existant 247

C. Un prérequis indispensable : la régénération et la modernisation pour garantir les performances attendues 247
D. Anticiper pour permettre la robustesse des services et infrastructures envisagé 249
E. Anticiper les procédures administratives dans les SERM : un levier pour la réussite et la conformité 251
F. Points de vigilance dans la poursuite des études 251
PARTIE 11 : Les étapes post-statut du SERM 254
A. La poursuite de la démarche de dialogue territorial 255
B. La mise en place de la gouvernance 255
C. Le financement du SERM 256
D. L'approfondissement des études techniques 257

PARTIE 1 : Les origines du SERM de l'aire toulonnaise et contexte territorial

L'objectif de ce chapitre est de présenter le contexte territorial du SERM de l'aire toulonnaise, dressant un rapide contexte géographique, démographique, socio-économique et environnemental du territoire.
Les principales caractéristiques du territoire en termes de mobilités sont mises en avant, en particulier la polarisation particulière liée au caractère littoral du SERM de l'aire toulonnaise, les contraintes liées à la forte pratique de l'autosolisme, ainsi que les diverses problématiques à prendre en compte pour créer les conditions d'un réel changement des pratiques du quotidien.
Il permet de synthétiser les enjeux environnementaux, de mobilités et d'aménagement sous-jacents du territoire, que le SERM de l'aire toulonnaise devra adresser, afin de favoriser l'accès en transport en commun des populations aux équipements, zones d'emplois, commerces et services publics.

A. Un périmètre de projet étendu pour intégrer au mieux les dynamiques territoriales

1. Un périmètre d'action sur les mobilités

6 EPCI dans le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise

Le SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit parmi les quatre SERM régionaux correspondant aux **principales aires urbaines de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur**, aux côtés des aires avignonnaise, azuréenne et marseillaise. Les quatre SERM labellisés en région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Avignon, Aix-Marseille-Provence, Toulon et Azur) constituent des projets territoriaux distincts mais fortement interconnectés. Leur continuité géographique, leur articulation par la LNPCA, les services ferroviaires régionaux, les lignes de cars express, les pôles d'échanges et les briques servicielles régionales (tarification, billettique, information voyageurs) conduisent à former un véritable système régional de mobilité, ou « SERM des SERM ». Dans ce cadre, la Région, en tant qu'autorité organisatrice régionale et chef de file des mobilités, assure le rôle d'ensemblier et garantit la cohérence d'ensemble entre les quatre systèmes métropolitains. Cette organisation permet de dépasser les limites administratives locales pour proposer une vision intégrée des mobilités à l'échelle régionale. Cette approche s'appuie notamment sur la complémentarité des quatre SERM, qui couvrent près de 80 % de la population régionale ;

Le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise correspond au périmètre du bassin de mobilité défini dans le cadre de la mise en œuvre de la LOM (bassin K), à l'exclusion du territoire de la communauté de communes Provence Verdon.

Le **bassin de mobilité K** couvre le cœur métropolitain, une partie du littoral varois ainsi que des territoires plus vallonnés et moins denses situés dans l'arrière-pays. Il regroupe les principaux pôles urbains, économiques et d'échanges du département, caractérisés par des flux de déplacements denses et majoritairement pendulaires, notamment autour des axes ferroviaires et routiers structurants.

Ce périmètre permet ainsi d'appréhender les déplacements à l'échelle de l'ensemble de l'aire de déplacements du grand Toulon en intégrant la diversité des territoires et des usages. Cette approche favorise une organisation plus cohérente des services de mobilité, une meilleure articulation entre modes de transport et une réponse plus efficace aux besoins quotidiens des habitants.



Figure 1 - Périmètre du bassin de mobilité K et de l'aire toulonnaise, Source Ingérop ,2025

D'un point de vue institutionnel, le SERM de l'aire toulonnaise implique les collectivités locales et EPCI suivantes :

- Région Provence-Alpes-Côte d'Azur-Sud,
- Département du Var (CD83),
- Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM),
- Communauté d'Agglomération Provence Verte (CAPV),
- Communauté d'Agglomération Sud Sainte Baume (CASSB),
- Communauté de communes de la Vallée du Gapeau (CCVG),
- Communauté de communes Cœur du Var (CCCV),
- Communauté de communes Méditerranée Porte des Maures (CCMPM).

Parmi elles, seules la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, TPM et les deux communautés d'agglomération sont AOM (la Région étant AOM de substitution pour les trois communautés de communes du périmètre).

Deux territoires sont associés à la démarche : la communauté de communes Provence Verdon et la communauté d'agglomération Dracénie Provence Verdon agglomération.

Le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise est composé de six intercommunalités au sein desquelles s'inscrit l'aire urbaine de Toulon, qui sont toutes partenaires de la démarche.

Un périmètre à l'échelle des déplacements quotidiens

Le périmètre du SERM correspond à l'aire réelle d'influence des mobilités quotidiennes, telle qu'elle ressort de l'analyse des flux domicile–travail, domicile–études et des déplacements pendulaires de moyenne et longue distance issues du recensement de l'INSEE.

Ce périmètre dépasse les limites administratives et s'organise autour de plusieurs corridors de mobilité structurants. Ainsi, en complément de l'aire toulonnaise, il inclut notamment les communes situées le long du fuseau de l'A8 et notamment les pôles de Saint-Maximin, Brignoles et du Cannet, ainsi que les connexions avec la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Le SERM de l'aire toulonnaise a pour objet d'**améliorer l'offre de mobilité à l'échelle du territoire du SERM à des fins de diminution de l'utilisation de l'automobile pour les trajets longs du quotidien**. En parallèle du développement de l'offre, ce sont également les infrastructures de transport et l'interopérabilité des systèmes qui seront adaptés afin de garantir une réelle intermodalité au sein du territoire.

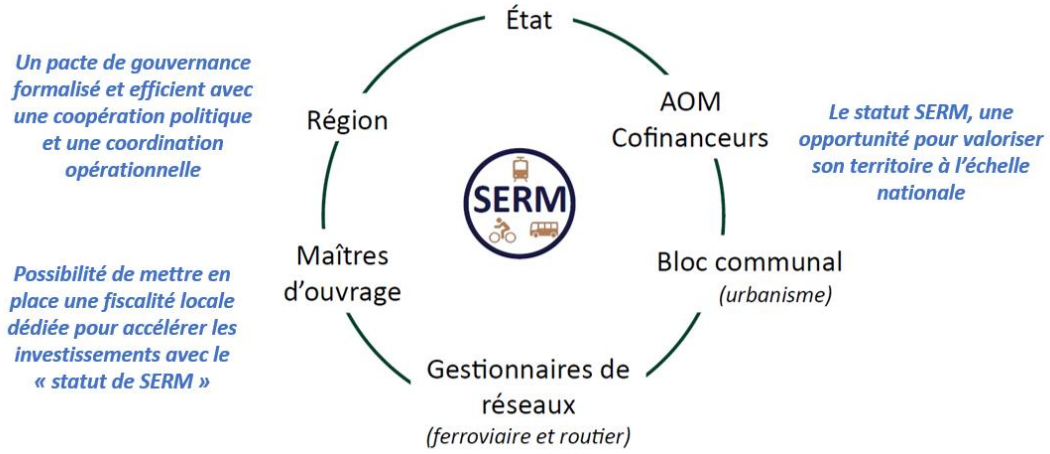


Figure 2 - Schéma des acteurs du SERM (Source : COPIL du 03/05/2025)

2. L'inscription du SERM dans son bassin de vie

Caractéristiques démographiques du périmètre du SERM de l'aire toulonnaise

Le Var, un département très dynamique sur le plan régional et national

Le Var est un département **plus dynamique au sein de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur**, la population a augmenté en moyenne de 0,8 % par an entre 2016 et 2022.

Le département totalise 1 108 364 habitants au 1er janvier 2025 (recensement 2022), soit 8 757 habitants par an de plus en moyenne entre 2016 et 2022. Sur environ 50 ans, la population du Var a quasiment doublé, rejoignant celle des Alpes-Maritimes. Le solde migratoire contribue majoritairement à l'évolution de la population. La hausse de population ces dix dernières années n'est pas spécifique à la métropole toulonnaise mais plus répartie à l'échelle départementale ce qui entraîne une augmentation des distances des trajets.

Le périmètre du SERM regroupe les 6 intercommunalités suivantes :

- La Métropole Toulon-Provence-Méditerranée totalise une population de 456 020 habitants sur 12 communes avec une densité de 1 245 hab/km². **TPM représente plus de la moitié de la population** au sein du présent SERM, La ville de Toulon totalise elle 180 834 habitants,
- La Communauté d'Agglomération Provence Verte se caractérise par une population de 103 248 habitants sur 28 communes et une densité de 109 habitants/km², les deux principales communes sont **Brignoles et Saint-Maximin** toutes les deux proches chacune de 18 000 habitants,
- La Communauté d'Agglomération Sud Sainte-Baume totalise une population de 65 199 habitants sur 9 communes et une densité de population de 183 hab/km². La principale commune est **Sanary-sur-Mer** avec 18 553 habitants,
- La Communauté de Communes Vallée du Gapeau, totalise une population de 34 134 habitants sur 5 communes, la densité est de 394 hab/km², la commune la plus peuplée est **Solliès-Pont** avec 12 521 habitants,
- La Communauté de Communes Cœur du Var, totalise une population de 45 824 habitants sur 11 communes, la densité est de 102 hab/km², la principale commune est **Le Luc** avec 11 301 habitants,
- La Communauté de Communes Méditerranée Porte des Maures, totalise une population de 46 540 habitants sur 6 communes, la densité est de 109 habitants/km². La commune la plus peuplée est **Cuers** avec 13 271 habitants.

Les 3 villes les plus peuplées : Toulon (179 116 habitants), la Seyne-sur-Mer (69 905 habitants) et Hyères (55 584 habitants) sont situées sur le territoire de Toulon Provence Méditerranée. Le sud du périmètre du SERM affiche de fortes densités, majoritairement le long du littoral, le reste du territoire du SERM se caractérise par ses développements périurbains et l'importance des zones agricoles et naturelles, notamment forestières. L'augmentation de la démographie ces dernières années étant plus diffuse au sein du territoire, deux enjeux en lien avec le SERM apparaissent :

- ***Une maitrise de l'urbanisation en zone périurbaine : il s'agit de renouveler et d'optimiser le tissu urbain existant,***
- ***Une augmentation des besoins de desserte par les transports interurbains pour tenir compte de l'augmentation des distances journalières***.

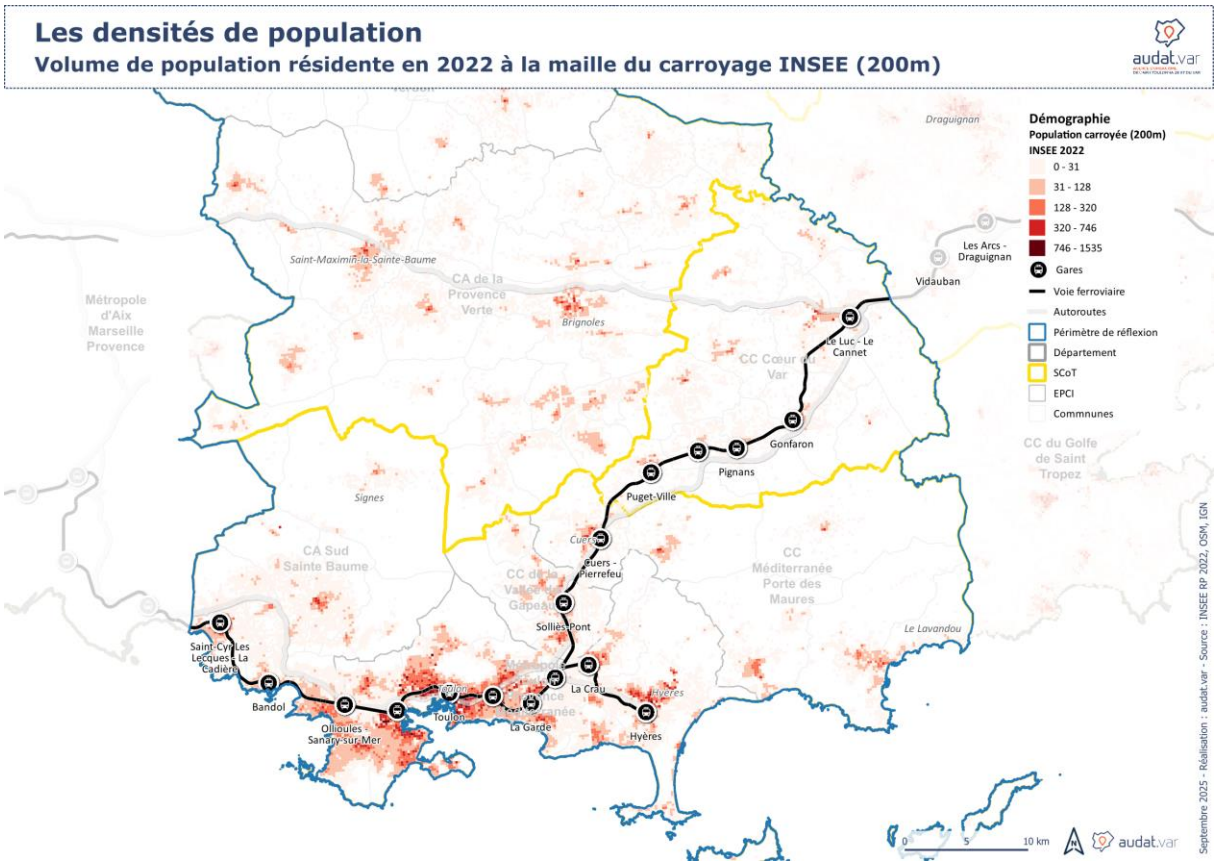


Figure 3 - Carte des densités de population source audat.var 2025

L'état actuel de l'urbanisation résulte d'un développement rapide et massif qu'a connu le territoire après-guerre et jusque dans les années 2000.

Ce développement est porté par :

- **L'économie militaire et industrielle** dans le cœur métropolitain, et en particulier dans les trois grands centres urbains que sont Toulon, La Seyne-sur-Mer et Hyères,
- Dans une moindre mesure, les communes littorales des autres territoires du SCoT Provence Méditerranée, avec un développement porté par une **attractivité touristique** déjà ancienne puis résidentielle devenue massive à partir des années 1960-1970, et qui s'est maintenue jusqu'à aujourd'hui avec 8 millions de touristes accueillis chaque année. Le Var est une des premières destinations touristiques de France.
- Le rayonnement croissant des **grands pôles d'emplois régionaux**, et notamment buccho-rhodaniens qui a contribué au développement des 3 pôles rétro-littoraux constitués par Le Luc/Le Cannet (CCCV), Brignoles et Saint-Maximin (CAPV).

Cette urbanisation s'est faite à la faveur des infrastructures autoroutières et de l'essor de la motorisation des ménages : l'A8 dans la partie nord du Var qui renforce l'accessibilité du territoire de la Provence Verte et l'A50/A57 pour la jonction toulonnaise.

À l'échelle communale, les contraintes topographiques des massifs varois ont contribué à contenir, dans une certaine mesure, cette urbanisation.

Croissance de la population

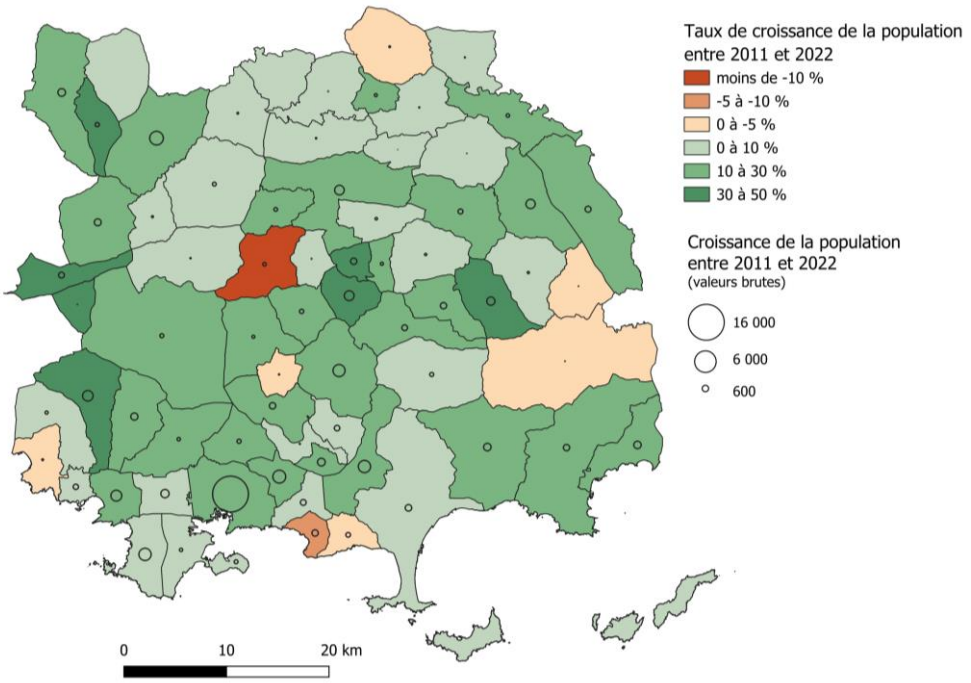


Figure 4 - Évolution de la population entre 2011 et 2022 (source : INSEE, 2011 et 2022)

Le territoire du SERM de l'aire toulonnaise continue d'enregistrer une **croissance démographique.** Entre 2011 et 2022, la majorité des communes connaissent une croissance démographique importante, comprise entre 0 et 30%, témoignant d'une attractivité de la ville de Toulon qui gagne 16 000 habitants sur la période, du littoral Est du territoire et des communes internes au territoire.

Certaines communes connaissent des hausses particulièrement marquées, dépassant parfois 30 % soit 3% de hausse annuelle (exemple du Castellet qui a connu une augmentation de 48% de sa population). Ces croissances élevées illustrent la forte attractivité des zones périurbaines et littorales autour de Toulon, Hyères et du littoral sud-est. Ces secteurs bénéficient d'un cadre de vie attractif, d'une accessibilité aux emplois et services, et d'un marché immobilier dynamique, attirant à la fois de nouvelles familles et des retraités.

A l'inverse, très peu de communes sont en perte de population, elles résultent de cas isolés. C'est le cas de La Roquebrussanne, qui enregistre une perte de population de 12% entre 2011 et 2022.

Cette croissance démographique peut être caractérisée par le profil socio-économique des nouveaux arrivants.

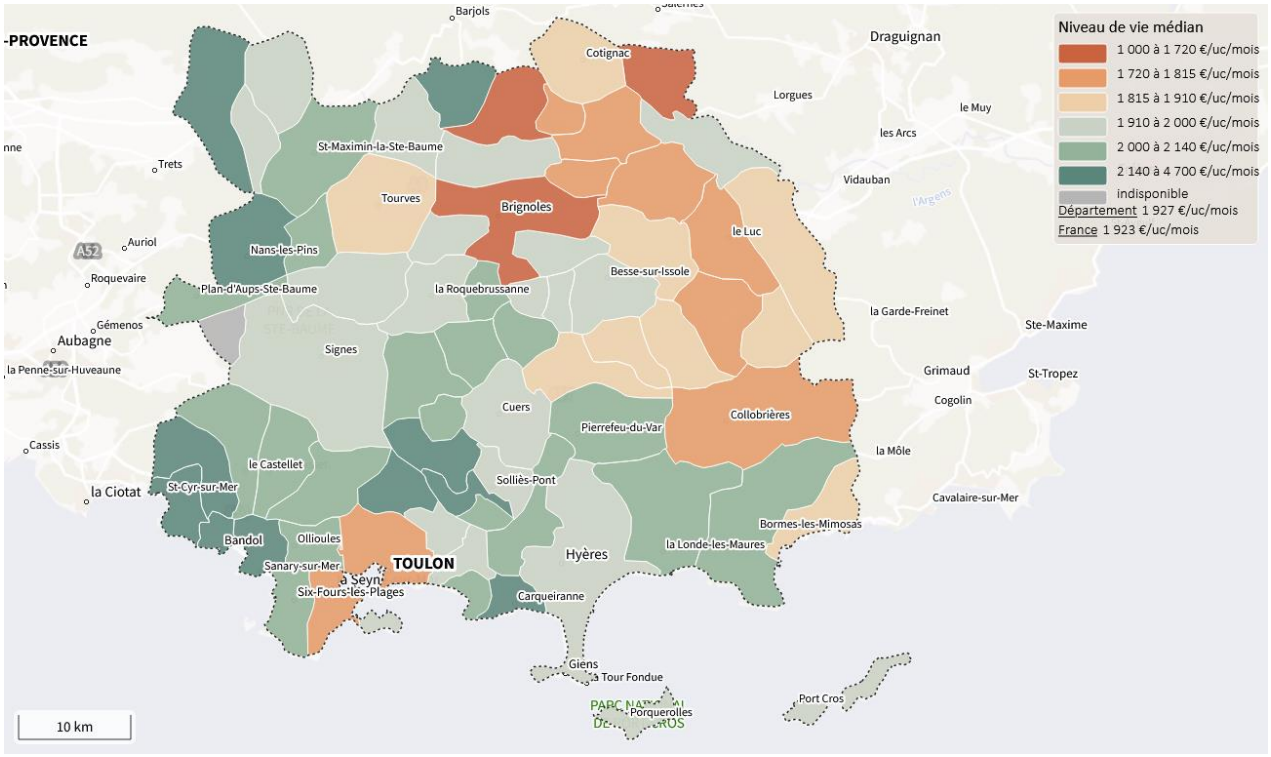


Figure 5 - Revenu médian des ménages en 2022 (source : INSEE, 2022 source diagnostic.mobilité)

À l'échelle du périmètre du SERM, il y a une **nette disparité des niveaux de vie médians** entre les communes du sud-ouest du territoire plus aisées (à l'exception des deux communes les plus importantes du territoire : Toulon et La Seyne-sur-Mer) et les communes du nord-est où les niveaux de vie médian sont plus faibles. En effet, vers Saint-Cyr-sur-Mer, les revenus médians se situent entre 2 000 et 4 700€/uc[1]/mois, alors qu'entre Brignoles, Le Luc et Cotignac, ils se situent entre 1 000 et 1 815€/uc/mois.

Le littoral varois apparaît plus favorisé, en raison de son attractivité touristique et résidentielle, qui attire des populations aux revenus plus élevés. Cette organisation spatiale met ainsi en évidence un clivage marqué entre un littoral plus aisé et un arrière-pays varois davantage en retrait sur le plan socio-économique mais qui reste quand même attractif pour les ménages plus modestes.

L'éloignement des ménages les plus précaires du territoire du pôle d'emploi toulonnais montre l'importance d'apporter des solutions de transports alternatives à la voiture particulière en effet les ménages les moins aisés sont ceux qui sont plus soumis à la précarité énergétique et pour lesquels le fait de disposer d'une offre de transport en commun est un enjeu fort d'accessibilité à l'emploi.

[1] Unité de consommation

Évolution de l'emploi

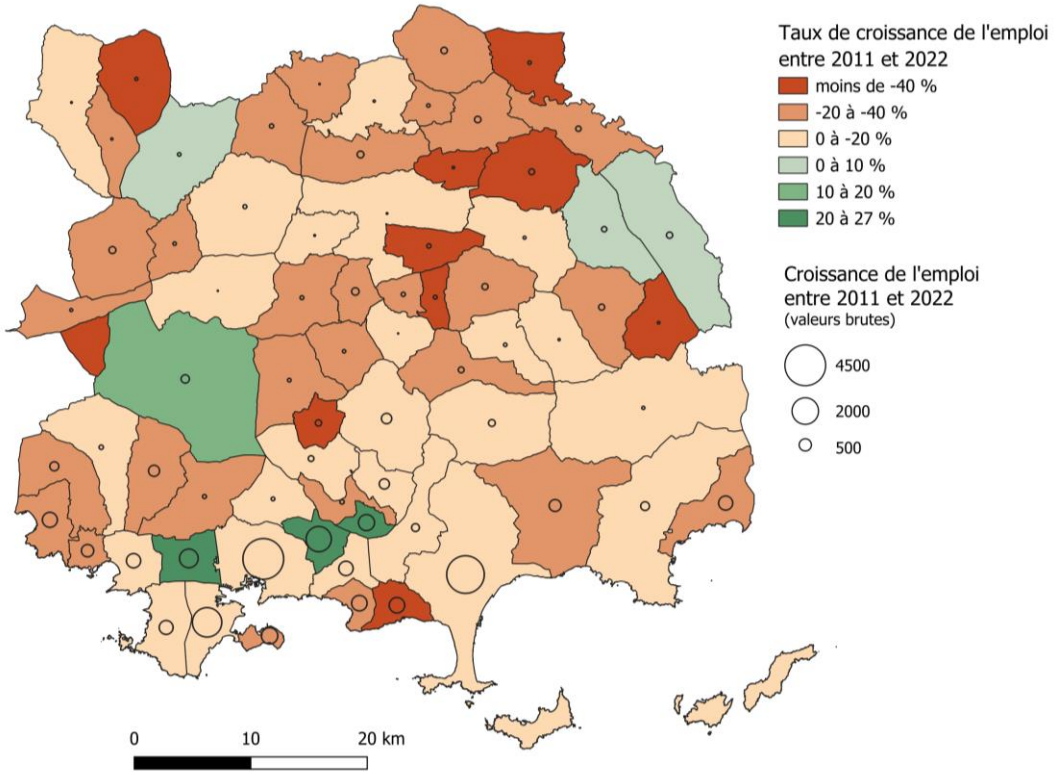


Figure 6 - Evolution de l'emploi entre 2011 et 2022 (source : INSEE, 2011 et 2022)

A contrario de l'évolution de la population, l'**évolution de l'emploi montre une baisse globale** à l'échelle du territoire d'étude du SERM entre 2011 et 2022. Alors que la majorité des communes voient leur population augmenter, le nombre d'emplois disponibles semble stagner ou même décliner dans plusieurs zones, révélant un déséquilibre entre démographie et offre d'emploi.

Ce déséquilibre s'explique en grande partie par la présence importante de retraités, et donc d'une population non active, sur le territoire. En effet, de nombreuses communes, attirent des populations âgées qui choisissent de s'installer pour profiter du climat et du cadre de vie. Cette dynamique implique donc un décalage entre la population et l'emploi, où la croissance démographique n'est pas corrélée à la croissance de l'emploi.

Une concentration des emplois sur le littoral

À l'échelle du périmètre, on compte 91 emplois pour 100 actifs occupés. Cet indice de concentration de l'emploi (ICE), sans refléter précisément l'organisation des flux de mobilité quotidiens et les besoins en transport qui en découlent, témoigne néanmoins des **mouvements intercommunaux « mécaniquement nécessaires » à l'occupation des emplois**.

La répartition des emplois à l'intérieur du périmètre montre le rayonnement de TPM qui abrite 67% des emplois pour 58% des actifs occupés du périmètre soit 106 emplois pour 100 actifs occupés. Parmi les 12 communes (Toulon, La Seyne-sur-Mer, Hyères, Six-Fours-les-Plages, La Garde, La Valette-du-Var, La Crau, Ollioules, Le Pradet, Carqueiranne, Saint-Mandrier-sur-Mer, Le Revest-les-Eaux), 6 affichent un ICE compris entre 110 (La Valette-du-Var) et 139 (La Garde).

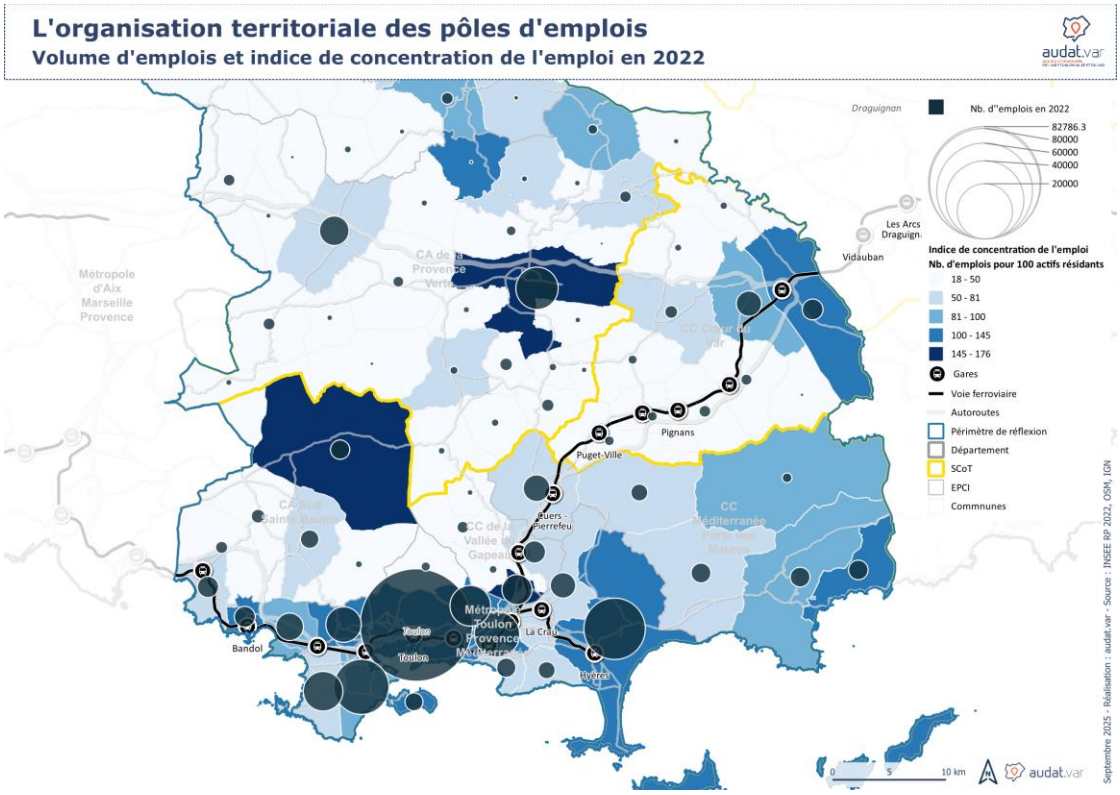


Figure 7- Carte de l'indice de concentration d'emploi - source audat.var

À la maille communale, en dehors de la Métropole, on compte 6 communes qui se distinguent par un ICE supérieur à 100 : Signes (168) et Bandol (109) en Sud Sainte Baume ; Le Lavandou (125) en Méditerranée Porte des Maures ; Le Cannet-des-Maures (143) en Cœur du Var ; Brignoles (176) et Châteauvert (111) en Provence Verte.

Parmi ces 6 communes, seules 2 d'entre elles sont desservies par l'offre ferroviaire (Bandol et Le Cannet-des-Maures).

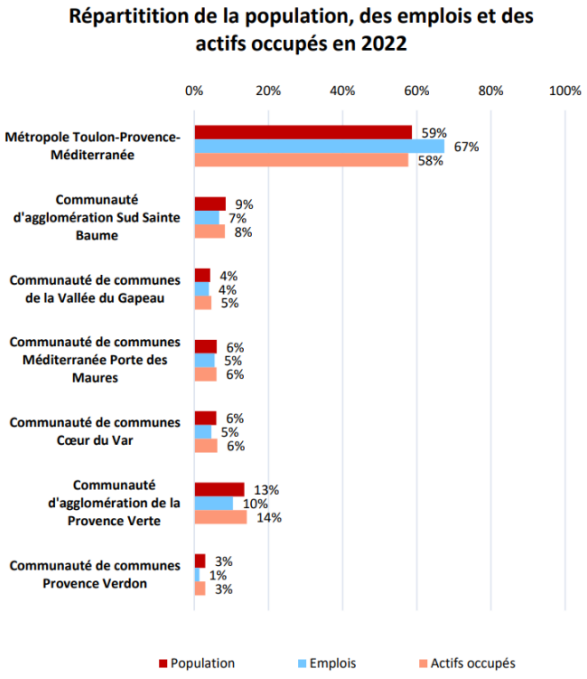


Figure 8 - Répartition de la population et des emplois par EPCI réalisation audat.var – Insee 2022.

La majeure partie des emplois se concentre au sein de TPM, tandis que seulement 6 communes externes à la Métropole présentent un ICE > 100. Trois des communes avec un indice de concentration supérieur à 100 (Brignoles, Signes et Le Lavandou) présentent des enjeux dans le SERM de desserte routière car non desservies par le réseau ferroviaire. Saint-Maximin et Le Luc ont également un nombre d'emplois important.

Dans le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise, les **activités économiques et humaines** se concentrent principalement selon **trois grands axes géographiques**, reflétant les atouts naturels et les dynamiques d'aménagement du territoire :

- **Le long du littoral :**
  - L'agglomération toulonnaise (Toulon, La Seyne-sur-Mer, Ollioules) : pôle économique et administratif du département, avec une forte concentration d'activités portuaires (militaire, commerce, plaisance), d'industries (construction navale, aéronautique, énergie), de services (santé, éducation, administration) et d'emplois publics (base navale, arsenal),
  - Hyères et la presqu'île de Giens : tourisme haut de gamme (Parc National de Port-Cros), nautisme (ports de plaisance), et agriculture spécialisée (fleurs, primeurs, vignobles AOP),
  - Le Lavandou, Bormes-les-Mimosas : économie touristique saisonnière (résidences secondaires, activités balnéaires).
- **Les vallées intérieures** (Gapeau) :
  - Haute Vallée du Gapeau (Solliès-Pont, Cuers) : Agriculture (vignobles, oliveraies) et petite industrie (agroalimentaire, matériaux).
- Les **massifs et l'arrière-pay**s (Maures, Sainte-Baume) :
  - Massif des Maures (Collobrières, Gonfaron, La Londe-les-Maures) : forêt (exploitation du liège, gestion des risques incendie), tourisme vert (randonnée, écotourisme), et agriculture traditionnelle (châtaigniers, miel),
  - Massif de la Sainte-Baume (Plan-d'Aups, Nans-les-Pins) : Tourisme spirituel et naturel (sanctuaire, randonnée), sylviculture, et élevage ovin.

Globalement, le territoire s'est progressivement désindustrialisé au profit du **secteur tertiaire**.

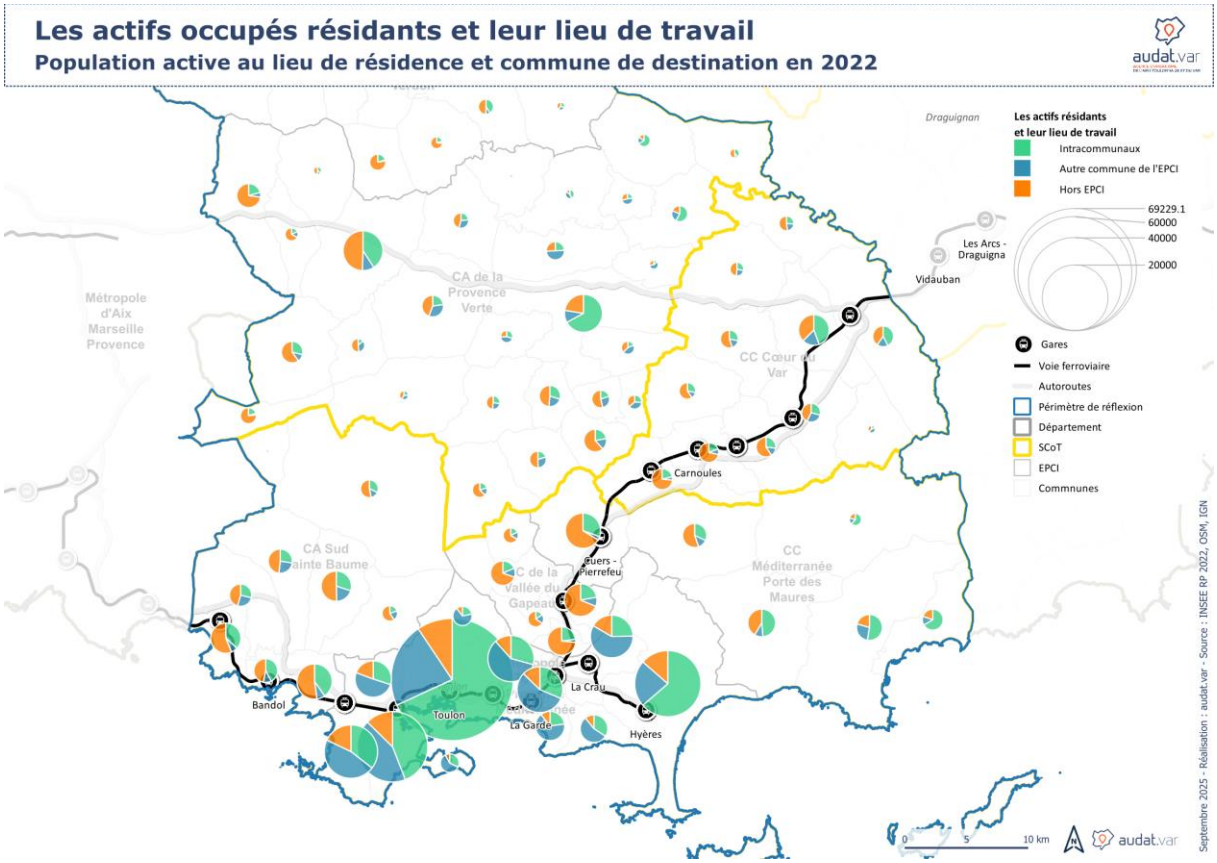


Figure 9 - Carte identifiant la population active et ses communes de destinations (flux intercommunaux vers d'autres EPCI) - Source audat.var 2025

À l'échelle du périmètre d'étude, 43% des actifs occupés travaillent dans leur commune de résidence, 27% dans une autre commune de leur EPCI de résidence et 28% sortent de leur EPCI. Ces proportions sont très variables selon les EPCI.

La Métropole est le territoire le plus autonome avec 87% des actifs occupés qui travaillent dans l'EPCI. C'est aussi le territoire le plus autonome à la maille communale avec 51% des actifs occupés qui travaillent dans leur commune de résidence. C'est également dans la Métropole que les flux intercommunaux internes au territoire sont les plus intenses (36%).

Les autres EPCI sont tous, à des degrés divers, **fortement tournés vers l'extérieur**, 4 d'entre eux comptant plus de la moitié de leurs actifs travaillant en dehors de l'EPCI : la Vallée du Gapeau (69%), Provence Verte (62%), Cœur du Var (51%) et Sud Sainte Baume (50%).

À la maille communale, la quasi-totalité des communes situées sur l'axe ferroviaire Marseille – Vintimille, ainsi que celles situées à l'ouest du territoire de la CAProvence Verte apparaissent très tournées vers l'extérieur de leur EPCI.
Dans le périmètre d'étude du SERM de l'aire toulonnaise, l'établissement industriel drainant le plus d'emplois est Naval Group implanté à Toulon et Ollioules. Un projet d'implantation d'une partie des activités de Naval Group à La Londe-les-Maures est prévu à court terme.

La direction des flux Domicile / Travail suit une logique « 50/25/25 », où près de la moitié des flux sont internes à la commune de résidence des travailleurs, tandis que les 50% restant sortent de la commune voire de leur EPCI. La proportion de flux externes à la commune est plus importante lorsque la commune en question est proche de l'axe ferroviaire.

Des pôles d'activités enclavés dans l'arrière-pays

Quatre zones d'activités économiques existantes structurent la vie économique du territoire.

Le pôle d'activités Toulon-Ouest : un des plus vastes pôles économiques de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Développée progressivement à partir des années 1970 sur les communes de La Seyne-sur-mer, Six-Fours-les-Plages et Ollioules, cette vaste zone de 800 hectares compte 22 zones d'activités sous la compétence de la Métropole Toulon-Provence-Méditerranée. Elle compte **environ 1 700 entreprises et plus de 19 000 emplois**, mais également des quartiers résidentiels sur environ 15 % de sa surface. Une quinzaine d'hectares de foncier économique est encore mobilisable sur le Technopôle de la Mer, présent sur ce territoire, et sur le futur parc d'activités Prébois.

Le pôle d'activités est desservi au nord par l'Autoroute A50 directement via la sortie n°13 « Six-Fours-Les-Plages-Ollioules Piedardan ». Plusieurs lignes de bus du réseau Mistral transitent par la gare routière de Toulon et passent par le pôle d'activités. La gare de La Seyne-Six-Fours est à proximité, ce qui permet une liaison ferroviaire avec des territoires plus éloignés.

L'est du territoire Toulonnais : un vaste pôle d'activités mixte

Cette zone d'activité d'ampleur considérable (à cheval sur les communes de Toulon, la Valette-du-Var et La Garde et sur deux EPCI) est un espace économique présentant une **diversité fonctionnelle** (zone commerciale, emploi tertiaire, zone industrielle et artisanale, université de Toulon, hôpital Georges Clémenceau à proximité…) non négligeable à l'échelle du territoire.

La zone d'activités de Nicopolis : zone stratégique du nord du territoire

En bordure de la RDN7, la ZAC de Nicopolis est située en limite communale est de Brignoles, à plus de 6 kilomètres du centre-ville et des autres zones d'activités. Elle s'étend sur une surface de 300 hectares. Près de 300 entreprises y sont implantées pour près de 3000 personnes qui travaillent aujourd'hui sur la zone.

Le SCoT Provence Verte – Verdon prévoit une **extension de la zone d'activités de Nicopolis**. Celle-ci est considérée dans le SCoT 2020 – 2040 comme une Zone d'Activités Centrale (« exemplarité et « vitrines » du territoire, accueil du développement de filières structurantes ou de spécialisations fortes du territoire, d'activités à forte valeur ajoutée et/ou dont le rayonnement dépasse les limites du SCoT »). Ces zones sont localisées le long des axes stratégiques dits primaires (A8, RDN7 et RD43). Les prévisions de création d'emplois sont conséquentes. Plus de 2 000 emplois pourraient être créés portant l'effectif global de la zone à environ **5 000 personnes.**

Le Parc d'activités du Plateau de Signes : une zone isolée avec un potentiel foncier important

Le Parc d'Activités du Plateau de Signes (PAPS), situé au nord de la Communauté d'agglomération Sud Sainte Baume, est une Zone d'Aménagement Concertée de 240 hectares, dédiée à l'accueil d'activités d'entreprises dans un cadre privilégié et mitoyen du Circuit Paul Ricard. Ce parc d'activités compte à ce jour **124 entreprises et 2 000 employés** mais il est

toutefois amené à se développer grâce aux nouvelles commercialisations à venir, qui permettront d'accueillir 600 employés supplémentaires. Son aménagement et sa commercialisation ont été confiés à la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) du Var. Des entreprises telles que Coca-Cola, Ipsen Pharma, Oreca, American Vintage ou encore Gel Var y sont implantées ainsi que des entreprises liées à la voiture en lien avec le circuit.
La desserte de ce pôle d'activités, isolé des principaux axes de transport, a été identifié comme un **enjeu important pour le territoire dans le cadre du SERM** car il constitue une réserve importante de foncier. Les trajets domicile-travail sont structurés selon trois grandes origines géographiques : 1/3 proviennent des Bouches-du-Rhône, 1/3 du territoire Sud Sainte-Baume et 1/3 de la Métropole toulonnaise ainsi que du Centre Var et Vallée du Gapeau.
À l'heure actuelle, les actifs travaillant sur le Plateau de Signes ont un **usage généralisé de la voiture particulière**, pour des trajets moyens de 25 km (50 km A/R) : 94% d'entre eux l'utilisent comme mode de déplacement principal pour se rendre sur leur lieu de travail, contre 11% pour ceux qui font du covoiturage et 2% pour ceux qui prennent les transports en communs. Le manque d'offre en transport en commun ne laisse guère le choix que le covoiturage comme méthode de transport alternative à l'autosolisme. La part modale du covoiturage aujourd'hui est de l'ordre de 10%.

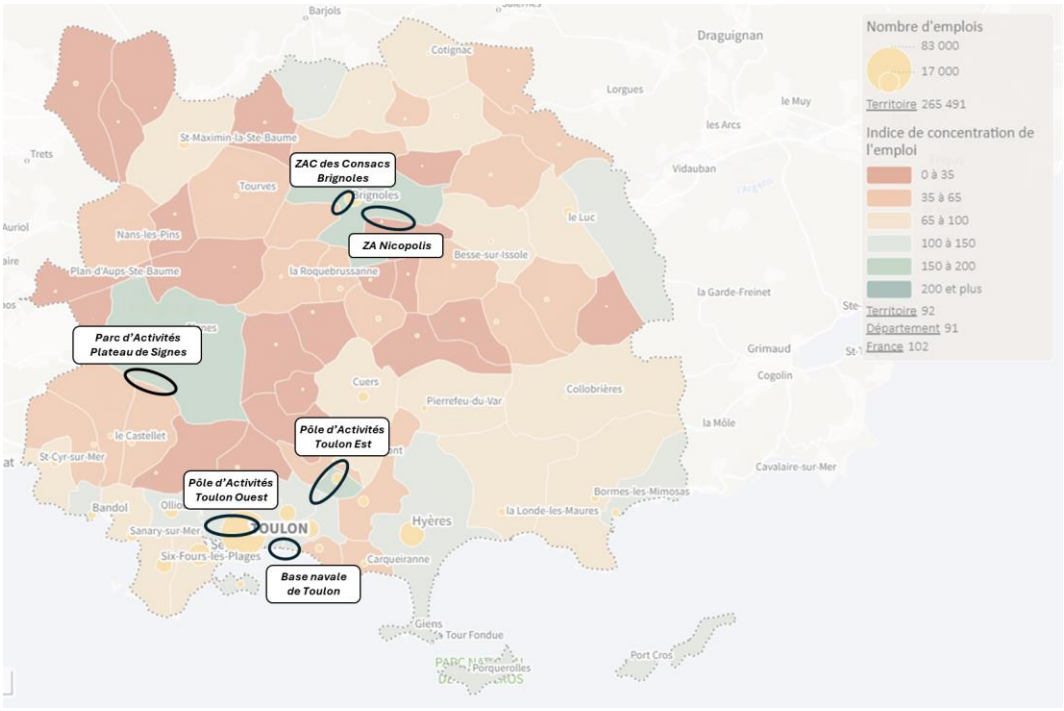


Figure 10 - Localisation des pôles d'activités majeurs du territoire (Source Diagnostic Mobilité & Ingérop)

En dépit de la forte polarisation des activités et des services au niveau de la Métropole, les projets d'urbanisation sont répartis de manière homogène sur le territoire entraînant une diffusion de l'urbanisation. Cette organisation polycentrique contribue à fragmenter les flux et complique l'organisation d'un système de transport collectif maillé et lisible. Toutefois, cette urbanisation offre l'opportunité de structurer la mobilité en s'appuyant sur les centralités secondaires et permet de répondre au caractère littoral contraint du territoire.

Ainsi, un des principaux enjeux pour le SERM de l'aire toulonnaise réside dans la capacité à accompagner cette urbanisation répartie en proposant un maillage multimodal adapté, une hiérarchisation claire des pôles et une coordination renforcée entre planification urbaine et planification des mobilités.

3. Les démarches et projets communaux structurants pour le développement des communes

Sur le territoire du SERM, plusieurs programmes de l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) visent à renforcer le rôle des communes dans le développement local et l'amélioration de la qualité de vie.

Parmi eux, les programmes suivants peuvent être cités :

- **« Action Cœur de Ville »,** la ville de Brignoles est retenue pour le programme 2018-2022 puis 2023-2026 avec de nouveaux dispositifs comme Entrées de ville,
- **« Petites Villes de Demain »** pour les communes de moins de 20 000 habitants, 6 communes sont concernées sur le périmètre du SERM (Barjols, Saint-Maximin-la-Sainte-Baume, Le Beausset, La Londe-les-Maures, le Luc en binôme avec Le Cannet-des-Maures),
- **« Villages d'Avenir »** pour les petites communes de moins de 3 500 habitants dans leurs projets de revitalisation et d'attractivité.

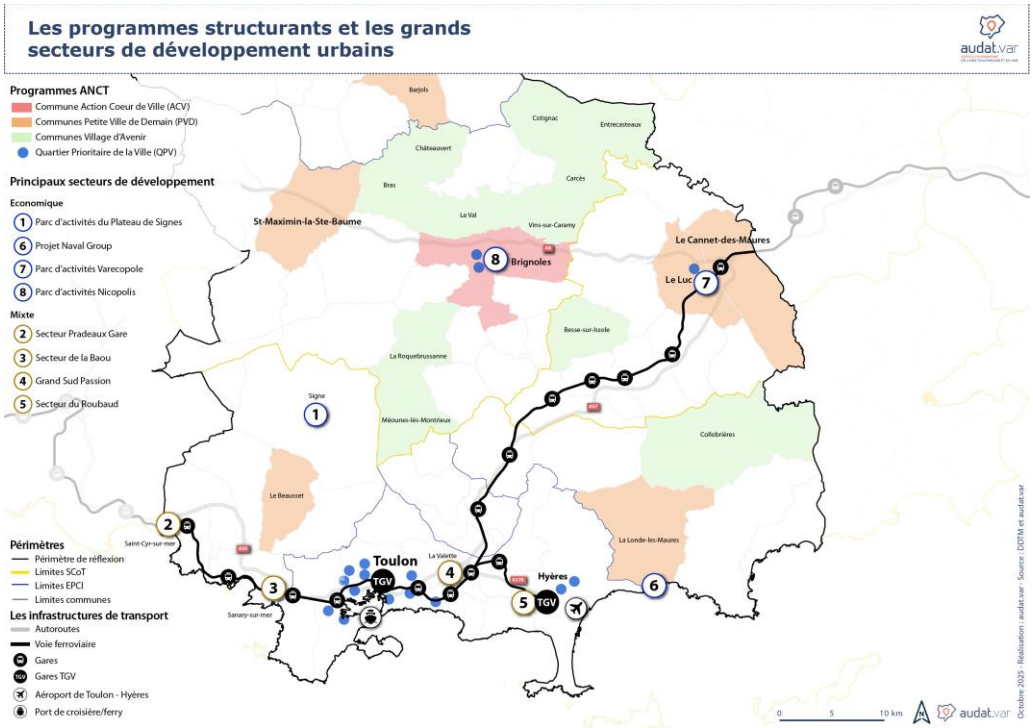


Figure 11 - Les démarches et projets locaux structurants réalisation audat.var

On compte également des programmes **Quartiers Prioritaires de la Ville** (QPV), 13 sur la métropole toulonnaise et 2 à Brignoles et un au Luc-en-Provence, qui soutiennent la rénovation urbaine, le développement de services publics, l'accès à l'emploi et aux activités culturelles et sportives, tout en renforçant la cohésion sociale et l'attractivité des quartiers

4. Des problématiques environnementales structurées par l'urbanisation et les infrastructures

Impacts climatiques et vulnérabilités du territoire toulonnais

Le territoire du SERM subit une évolution climatique marquée par des tendances méditerranéennes.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont fait partie le département du Var, est fortement **impactée par le changement climatique**. Ces impacts s'illustrent par des températures moyennes élevées, des épisodes de sécheresse et de précipitations extrêmes (épisodes pluvieux de plus de 150 mm d'eau en une journée).

Selon le DRIAS, le territoire du SERM toulonnais connaîtra une **augmentation de la température moyenne quotidienne**, passant de 8 à 16 °C sur l'ensemble du Var à 10 à 18 °C selon les horizons lointains, notamment au sud du périmètre d'étude, le long du littoral. Le territoire est également touché par une multiplication significative des épisodes de canicule.

L'effet d'îlot de chaleur urbaine se manifeste de façon marquée dans les agglomérations littorales, comme celle de Toulon, qui enregistrent des températures nocturnes supérieures aux zones rurales avoisinantes. La combinaison d'une forte minéralisation des sols, d'une densité bâtie élevée et de la réduction des brises marines et thermiques accentue les pics de chaleur et prolonge l'inconfort nocturne, augmentant les risques sanitaires et la consommation énergétique.

Le risque de feux de forêt s'amplifie (extension spatiale et temporelle), du fait de l'augmentation des températures qui aggrave la sécheresse de la végétation. La période de saison des feux s'allonge, avec un démarrage plus précoce et une fin plus tardive.

Une répartition spatiale contrastée des pollutions

Le territoire du SERM de l'aire toulonnaise se caractérise par des **enjeux environnementaux particulièrement contrastés**, liés à la forte diversité de ses espaces. De fait, les nuisances lumineuses, acoustiques et la dégradation des niveaux de qualité de l'air, se **concentrent le long des axes routiers et du littoral.** Les massifs majoritairement forestiers sont préservés de ces nuisances.

Cette configuration souligne l'importance d'adapter les choix d'aménagement et de développement aux sensibilités environnementales contrastées du territoire.

En 2022, les **émissions de particules fines** dans le Var représentent 24% des émissions régionales.



À noter : les émissions issues des incendies de forêt peuvent fortement influencer les bilans annuels départementaux, indépendamment des problématiques de mobilité. Elles ont ainsi représenté 25 % des émissions totales en 2022 et 47 % en 2021. Le transport routier est le premier émetteur du territoire en termes d'oxydes d'azote et de particules fines, devant le secteur industriel.

Globalement, en matière de **qualité de l'air**, même si les journées présentant un indice « bon » restent minoritaires, une amélioration tendancielle est observée sur le territoire du SERM de l'aire toulonnaise. Les jours avec une mauvaise qualité de l'air sont principalement liés à des concentrations élevées d'ozone. Cette pollution touche particulièrement la bande littorale, avec

des pics notables au niveau de l'agglomération toulonnaise, ainsi que le long des axes autoroutiers qui traversent le périmètre.

Le trafic routier, avec des trajets pendulaires prépondérants et le trafic des poids lourds sur les grands axes, a un impact direct sur la santé humaine. L'augmentation des circulations sur les axes ferroviaires et les axes routiers existants sont susceptibles de faire émerger de nouveaux **Points Noirs de Bruit.**

Les cartes de Bruit Stratégiques et les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement PPBE permettent d'identifier les problématiques sonores et de programmer des actions visées.

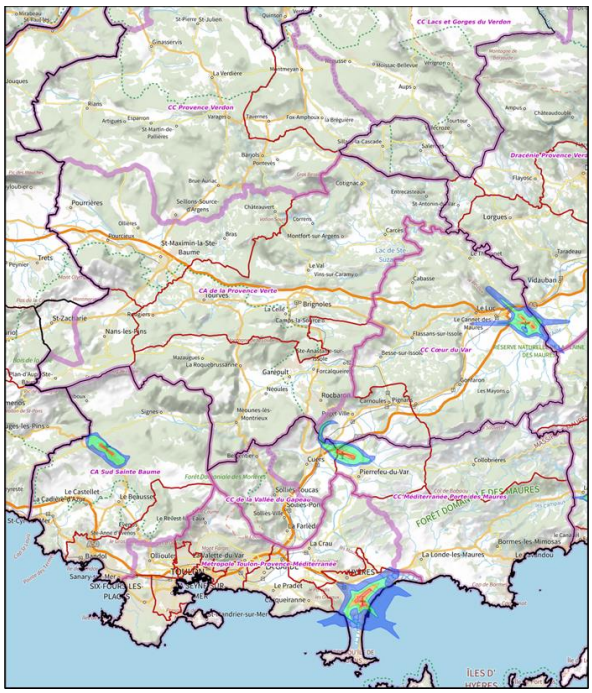


Figure 12 - Plans d'Expositions au Bruit situés sur le SeRM de l'aire Toulonnaise (Source : Géoportail)

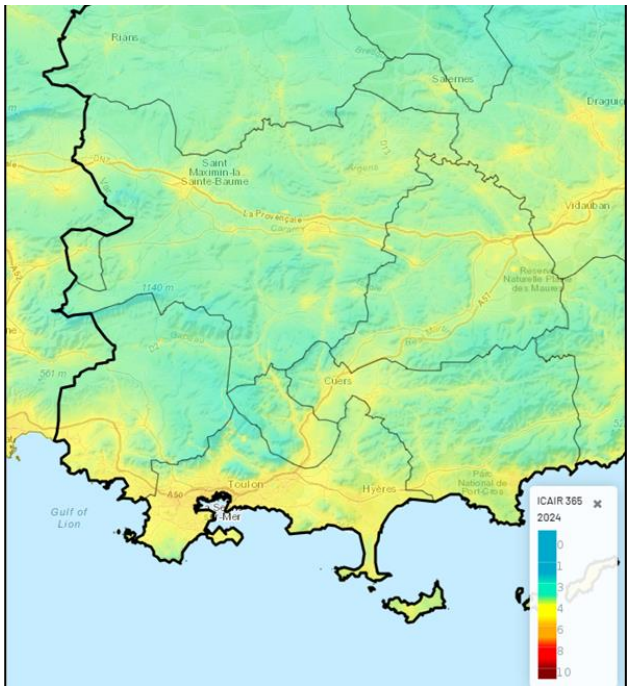


Figure 13 - Pollution de l'air chronique sur le territoire du SERM de l'aire toulonnaise - 2024 (Source : AtmoSud)

Un risque inondation important

L'ensemble du périmètre est **fortement exposé au risque inondation**, en raison de sa géographie (topographie accidentée, nombreux cours d'eau), de son urbanisation dense sur la frange littorale et des effets du changement climatique (épisodes méditerranéens intenses).

Les enjeux sont majeurs pour les populations, les activités économiques (agriculture, tourisme, logistique) et les infrastructures (gares, ponts, voies ferrées). Certains secteurs sont tout particulièrement exposés au risque de submersion marine avec des impacts potentiels sur les infrastructures : Rade de Toulon, presqu'île de Giens et Réserve naturelle des Maures.

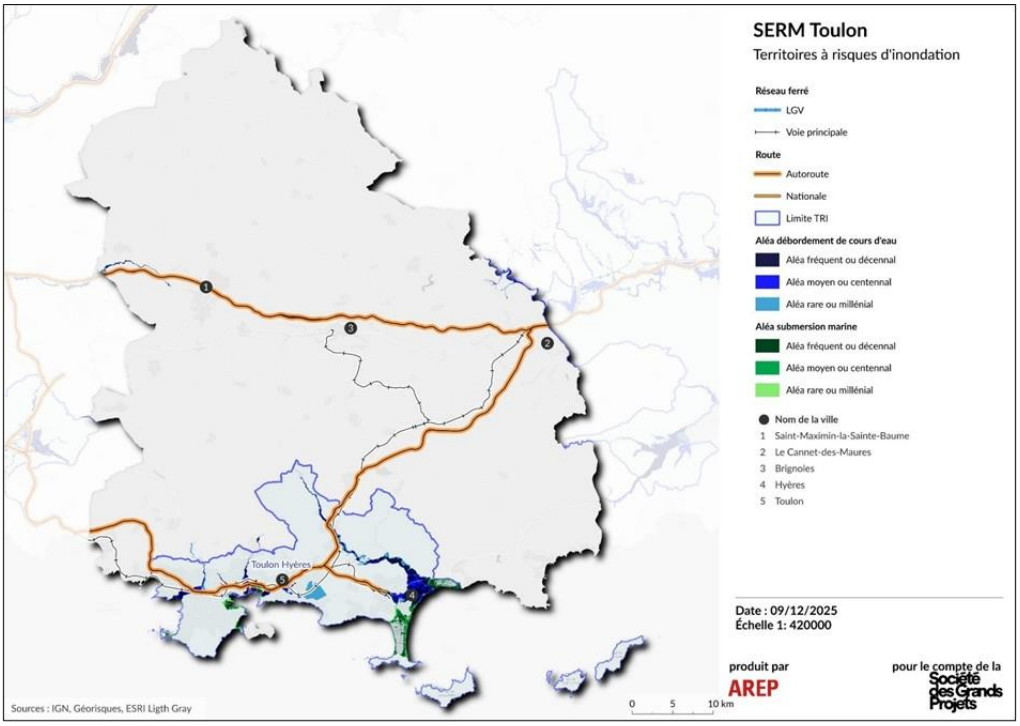


Figure 12 - Synthèse des territoires soumis au risque inondation – source AREP 2025.

Un risque d'incendie forestier élevé

Le territoire est **très exposé aux feux de forêts** : étés chauds et secs, vents fréquents (mistral), végétation inflammable (garrigues, pinèdes, friches agricoles). Le changement climatique (canicules plus longues, sécheresses répétées) allonge et intensifie la saison des feux, avec des épisodes déjà marquants dans les massifs de la Sainte-Baume et des Maures. Les zones les plus exposées sont les massifs, les interfaces habitat–forêt, les emprises d'infrastructures (routes, voies ferrées, zones d'activités) et le patrimoine naturel (zones Natura 2000, PNR Maures Esterel Tanneron, Sainte-Baume), dont les écosystèmes sont fragilisés par la répétition des incendies.

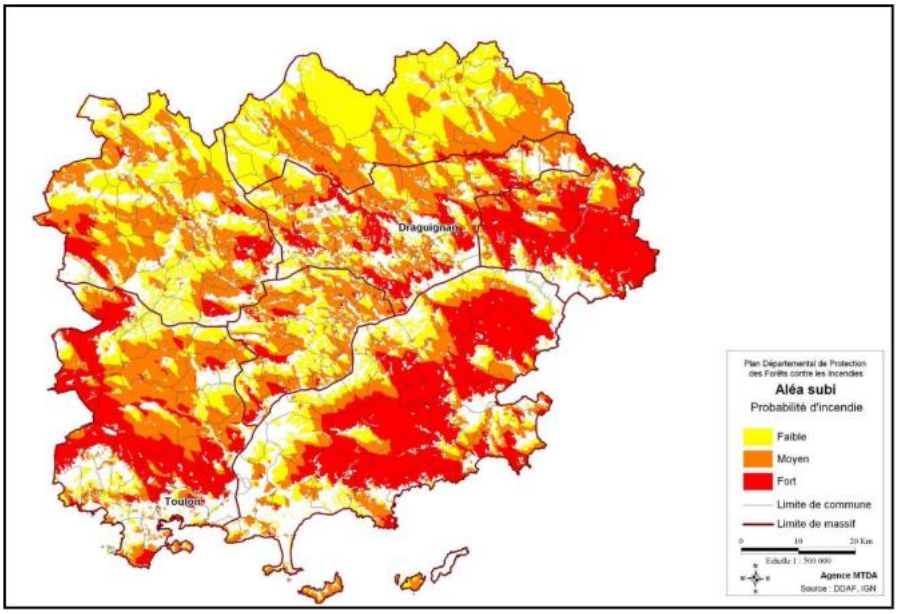


Figure 13 - Aléa feu de forêt dans le Var (source : PDPFCI 83)

Limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

Le territoire du SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit dans un contexte environnemental marqué par **une forte dominance des espaces naturels**, en particulier forestiers. Le département du Var, souvent désigné comme « Provence verte », se caractérise par une couverture forestière particulièrement importante, représentant environ 70% de sa superficie, soit plus de 428 000 hectares. À l'inverse, les espaces agricoles occupent une part plus limitée (17 %) mais sont en partie protégés par des dispositifs tels que les Zones Agricoles Protégées, visant à limiter la pression foncière.

Cette organisation du territoire est fortement contrainte par la géographie. Les principales agglomérations du périmètre SERM, telles que Toulon, Hyères ou La Seyne-sur-Mer, sont enclavées entre le littoral et des massifs montagneux, ce qui concentre l'urbanisation dans les plaines littorales et les vallées fluviales. Cette configuration favorise une densification importante des espaces urbanisés, en particulier sur le littoral, où se situent les principaux pôles démographiques et économiques. En effet, l'**artificialisation du Var est très contrastée** spatialement : elle atteint des niveaux très élevés dans les communes littorales et urbaines de la métropole toulonnaise (souvent supérieurs à 50 %), tandis que les territoires de l'arrière-pays conservent des taux faibles, souvent inférieurs à 5 %. Entre 2015 et 2021, la **progression de l'artificialisation est restée soutenue**, traduisant une pression foncière persistante liée à l'attractivité résidentielle et touristique du territoire.

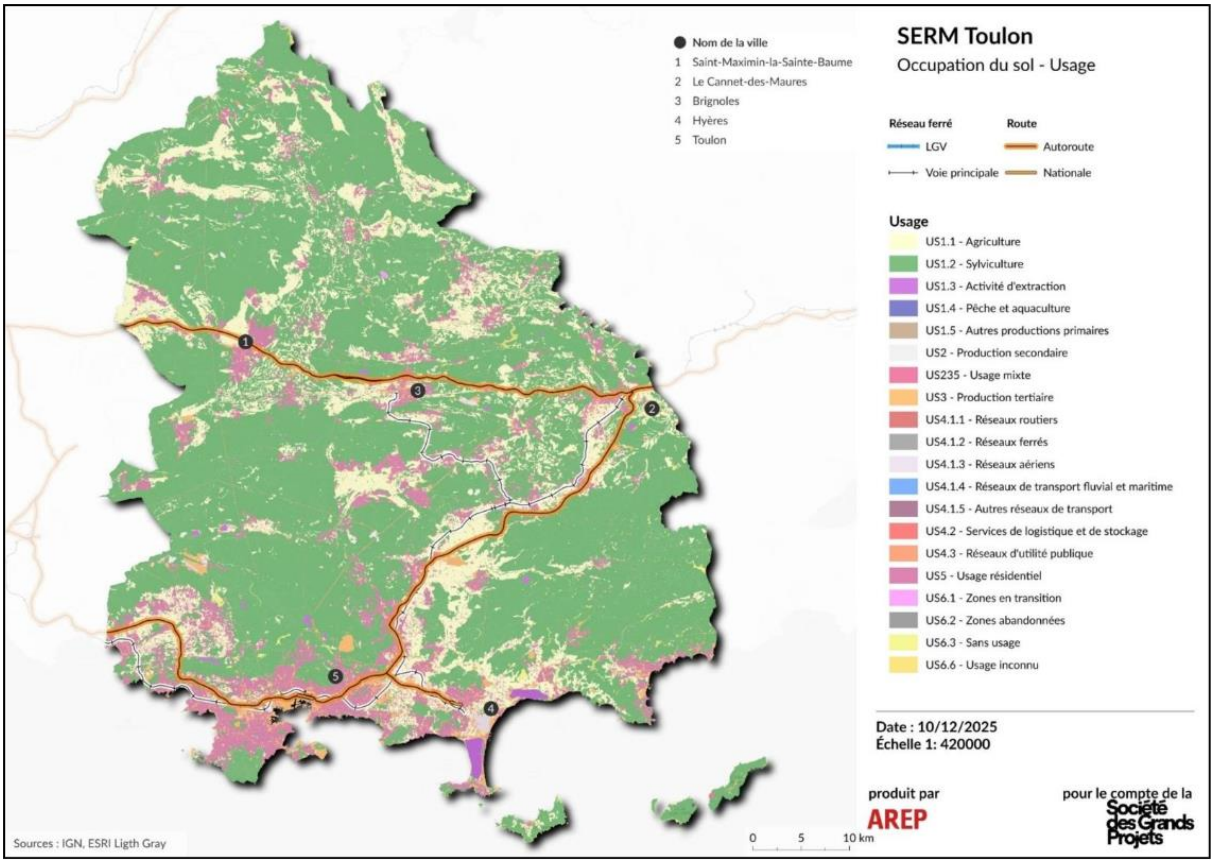


Figure 14 -Cartographie de l'occupation du sol (source : OCSGE)

Une transition ambitieuse des mobilités apparaît indispensable pour répondre aux enjeux environnementaux qui se localisent là où les déplacements sont les plus intenses : littoral, grands axes et pôles économiques.

Par ailleurs, dans un contexte d'aggravation des épisodes méditerranéens, des feux de forêt et des risques côtiers, les stratégies mises en place doivent permettre de réduire les pollutions, décarboner les flux et garantir la continuité des réseaux face aux aléas climatiques. Les priorités se concentrent ainsi sur un report modal ambitieux, le développement d'infrastructures résilientes et une information en temps réel des usagers afin d'assurer une mobilité durable et performante pour les habitants et les activités du territoire.

B. Au sein de l'aire toulonnaise, des mobilités en transition mais encore centrées sur la voiture particulière

1. Des flux pendulaires importants à l'échelle du SERM

L'équipement automobile des ménages comme reflet des pratiques de mobilités

L'analyse du niveau d'équipement automobile des ménages constitue un indicateur permettant d'appréhender les pratiques de mobilité et les disparités territoriales au sein du territoire.

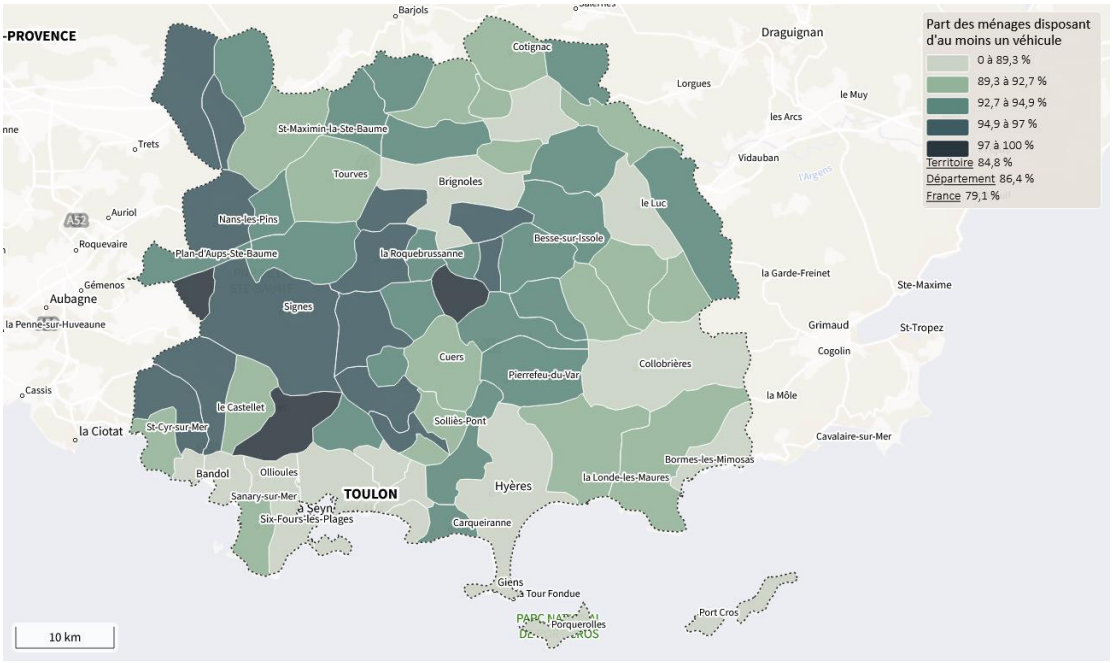


Figure 15 - Équipement automobile des ménages sur le périmètre d'étude du SERM (source : INSEE, 2022)

Le périmètre du SERM se caractérise par **une part de 84 % de ménages disposant d'au moins un véhicule.** Ce niveau de motorisation, bien qu'élevé, reste inférieur à celui observé à l'échelle départementale. Cet écart s'explique principalement par le caractère plus urbain du territoire étudié, notamment avec la présence de l'aire urbaine toulonnaise.

Les communes les plus urbaines et notamment celles de TPM, présentent les taux de motorisation les plus faibles (inférieurs à 89,3%). Cela s'explique par une meilleure offre de transports en commun et une meilleure accessibilité des commerces et services. Les pôles urbains de Brignoles et du Luc ont également un taux de motorisation plus faible.

En revanche, les communes rurales comme Signes connaissent des taux de motorisation supérieurs à 95 % car la voiture y est indispensable pour les déplacements quotidiens sachant que l'offre de transport alternatif est limitée et que les distances à parcourir sont plus importantes.

Des flux structurés en étoile autour de Toulon, et le long du littoral

Au sein de ce territoire, **la centralité occupée par la métropole Toulon Provence Méditerranée, 14ème métropole de France**, est prépondérante. Elle contribue à l'attractivité

mondiale et méditerranéenne de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, tant au niveau de la recherche et de l'innovation maritime que du développement urbain et touristique (port connecté, ville durable méditerranéenne) mais également par la présence d'un pôle de Défense nationale et internationale sur son territoire.

La cartographie des volumes de déplacements domicile-travail et domicile-études par corridors[2] met en évidence deux effets principaux : **une forte structuration des flux en étoile avec comme point central Toulon, Toulon Est et Toulon Ouest** (en effet, les flux depuis les EPCI plus au nord du territoire convergent en majorité vers le littoral varois) et une véritable **ligne de flux entre Toulon Ouest, Toulon et Toulon Est.**

Sur le littoral, les principaux flux d'Est en Ouest concernent les liaisons entre le secteur de Toulon Ouest (Sanary-sur-Mer, Six-Fours-les-Plages, Bandol, Ollioules) et Toulon (18 000 flux). Venant du moyen et de l'arrière-pays, c'est près de 14 600 flux domicile-travail domicile-études qui convergent vers Toulon chaque jour. Enfin, la connexion entre Hyères et Toulon est dimensionnante avec 9 400 flux échangés.

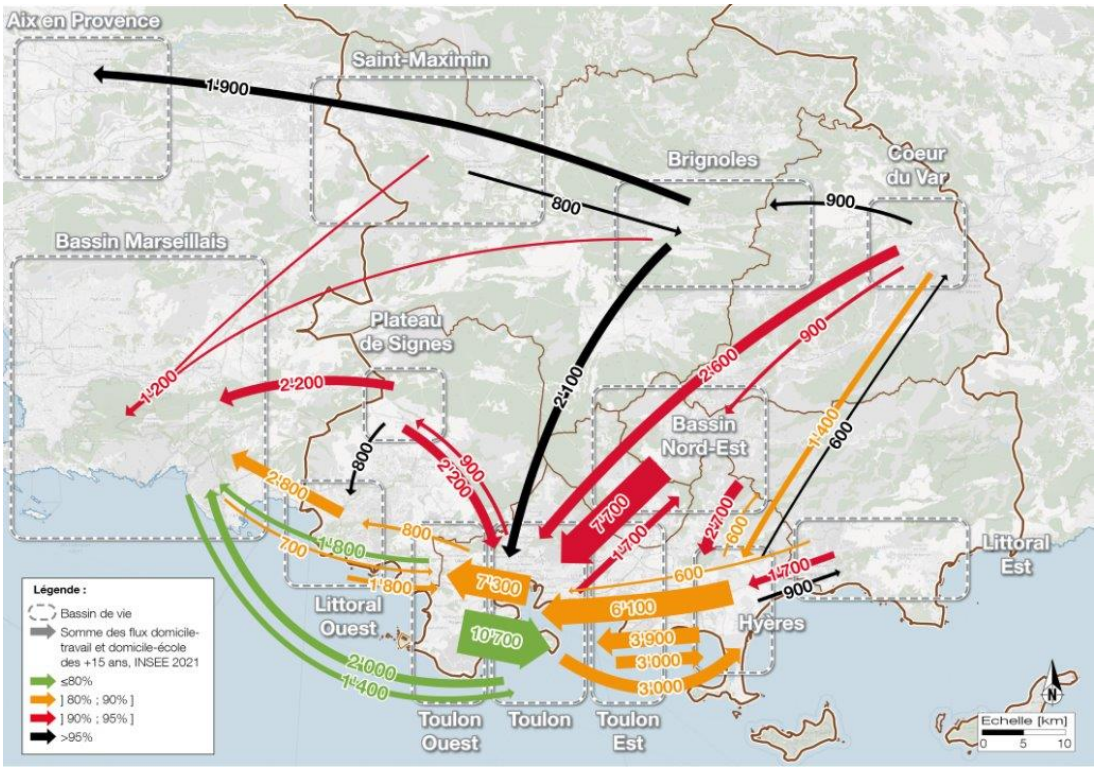


Figure 16 - Principaux flux et part modales Domicile travail et scolaire entre les EPCI – Source diagnostic de Transitec – Insee 2021[3]

[2] À l'échelle du territoire, une première analyse des dynamiques de déplacement a été menée à partir des flux pendulaires domicile–travail et domicile–études. Cette approche s'appuie sur les bases MOBPRO et MOBSCO de INSEE (2021) et concerne la population âgée de 15 ans et plus. Les flux sont représentés uniquement dans le sens domicile vers le lieu de travail ou d'études et portent exclusivement sur les échanges interzonaux, à l'exclusion des déplacements internes aux communes.

[3] Les flèches représentent les flux de déplacements domicile-travail et domicile-étude (INSEE 2021) ; la largeur figure le nombre de déplacement, le code couleur correspond à différents niveaux de part modale de la voiture particulière

L'**enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²)** réalisée en 2022 sur le bassin de déplacements de la Métropole Toulonnaise permet de dresser un état des lieux des mobilités. Cette enquête porte sur une grande partie du territoire du SERM (à l'exception du nord de la CA Provence Verte et du l'est de la CC du Cœur du Var).

Selon cette enquête, **94% des déplacements sont internes au bassin**. Les échanges se font principalement au sein du territoire de Toulon Provence Méditerranée, entre la métropole et la CA Sud Sainte Baume à l'ouest de la métropole, et la CC Vallée du Gapeau au Nord, et la CC Méditerranée Porte des Maures à l'Est.

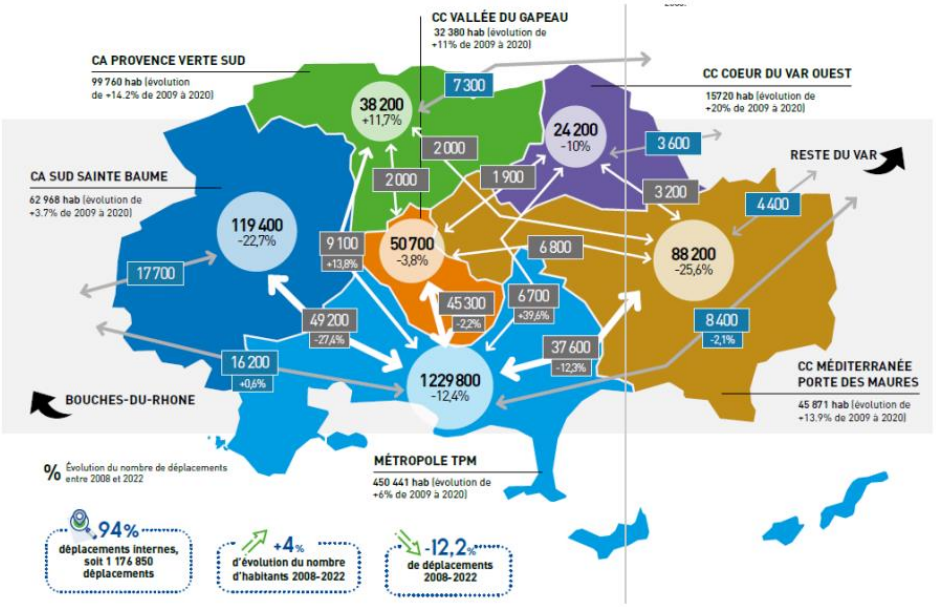


Figure 17 - Répartition des flux au sein du bassin d'enquête de l'EMC², 2022

Les flux de déplacements **entre TPM et les intercommunalités les plus au nord du bassin**, la CA Provence Verte et la partie ouest de la CC Cœur du Var, qui sont aussi celles ayant connu les plus forts taux de croissance de population (respectivement + 14,2 % et + 20% entre 2009 et 2020), sont **les plus dynamiques sur la période 2009 – 2020** (+ 13,8% et + 39,6%).

La métropole polarise les flux domicile-travail. Les actifs habitant une commune de TPM travaillent très majoritairement au sein de cette dernière mais également les actifs des communes à l'ouest de la métropole et de la Vallée du Gapeau dont plus de la moitié effectue chaque jour la navette vers TPM. Les actifs de la CA Sud Sainte Baume sont fortement bipolarisés avec 2 destinations principales les Bouches-du-Rhône via le SERM Aix-Marseille-Provence (23%) et TPM (23%).

Près de **34 000 déplacements journaliers** sont recensés entre le périmètre du SERM et le territoire de la **Métropole Aix-Marseille-Provence**. La CA Sud Sainte Baume (17 700 déplacements) et TPM (16 200 déplacements) sont les deux EPCI échangeant des flux avec les centralités des Bouches-du-Rhône.

Les principaux enseignements fournis par l'EMC² sont :

- La part modale de la voiture **a perdu 5,8 points entre 2008 et 2022**, au profit de la marche à pied (+4,5 points) et dans une moindre mesure des transports en commun (+1 point) et du vélo (+0,8 point),
- Une baisse générale de la mobilité avec 3,19 déplacements / jours / personne (contre 3,78 en 2008),

- 94% des déplacements du bassin de mobilité sont internes, caractérisant un **périmètre autonome avec un pôle central prononcé**

À noter : la réalisation de l'EMC² juste après la période covid peut expliquer en partie la baisse importante de la mobilité.

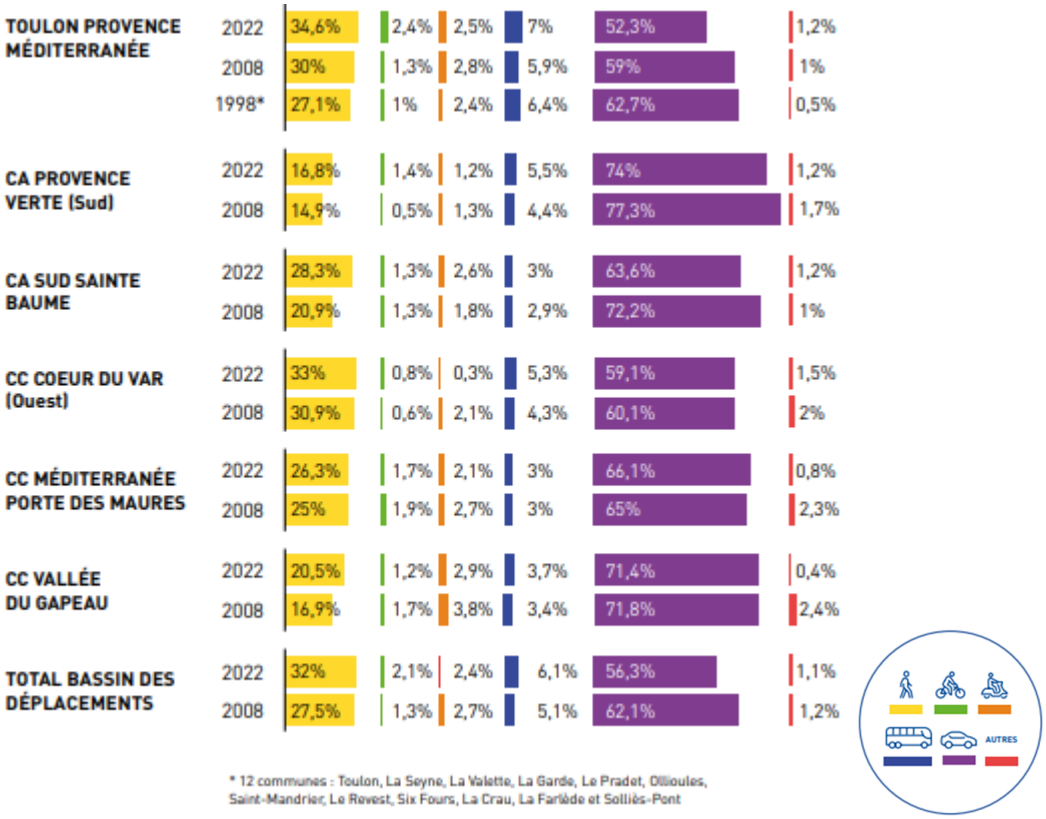


Figure 18 - Répartition des modes de transports selon l'EPCI (Source EMC² 2022)

L'EMC², réalisée en 2022, sur la majorité du territoire du SERM, permet d'identifier la part de la voiture qui marque nettement le pas entre 2008 et 2022, même si elle reste majoritaire. Le report modal pourrait être encore renforcé sur le territoire par le développement des transports collectifs et des modes actifs, qui progressent déjà nettement entre 2008 et 2022.

Un besoin de mieux connaitre les flux touristiques

L'EMC² permet de donner de nombreux éléments sur les déplacements des habitants du territoire. Cependant l'affluence touristique estivale sur le Var modifie fortement les flux de déplacements, entraînant des phénomènes récurrents de congestion, notamment sur le littoral et les axes départementaux. Cet enjeu saisonnier implique une offre de transport fiable, capable de maintenir de bonnes performances tout au long de l'année, ce qui n'est actuellement pas le cas.

L'enjeu principal du SERM est d'améliorer les déplacements des habitants et travailleurs du territoire. L'importance de ces flux sur le territoire varois nécessiterait de mieux comprendre

les usages pour proposer des adaptations d'offres adaptées en période estivale, TPM prévoit en complément de l'EMC² de réaliser, à l'été 2026, une **enquête mobilité estivale qui permettra de mieux connaître et quantifier ces flux**. Les résultats seront disponibles fin 2026, début 2027.

2. Etat des lieux des infrastructures et de l'offre de mobilité

Infrastructure et offre ferroviaire

Une étoile ferroviaire en Y performante sur la desserte du littoral

Depuis 1984, le territoire du SERM de l'aire toulonnaise est desservi par le TGV. En 2001, la mise en service de la LGV Méditerranée jusqu'à Marseille a rendu la gare de Toulon à 4 heures de train de Paris.

L'armature ferroviaire, sur lequel reposera notamment le SERM, prend la forme d'un Y composé d'un axe ferroviaire structurant reliant Marseille à Vintimille et d'une seconde branche se dirigeant vers Hyères à partir de la gare La Pauline. Cette ligne azuréenne, qui accueille des trafics TGV, TER et fret est très fréquentée, et proche de la saturation. A ces lignes ouvertes au trafic « voyageurs », s'ajoutent deux anciennes lignes dédiées au trafic de marchandises : l'ancienne ligne des Salins entre la gare de Hyères et l'aéroport de Toulon-Hyères et celle entre Carnoules et Gardanne ; la section de voie ferrée entre les villes de Carnoules et Saint-Maximin est actuellement sans exploitation et entretien.

Le service est partagé entre les trains régionaux qui sont majoritaires, le fret, et les trains à grande vitesse (Ouigo, TGV). Le tronçon entre Aubagne et La Pauline est le plus dense, avec jusqu'à 150 trains par jour prévus en semaine. Les trains régionaux constituent la majorité du trafic sur tous les axes soulignant leur rôle essentiel pour les déplacements quotidiens.

La ligne vers Hyères est principalement dédiée aux voyageurs avec 42 TER et 2 TGV, tandis que l'axe vers Les Arcs-Draguignan intègre une part plus notable de trafic fret et de train à grande vitesse.

Ligne 930 000 : Marseille-Vintimille

La ligne a été concédée à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Son réseau intègre celui de la SNCF le 1er janvier 1938.

La concession de 1857 et la déclaration d'utilité publique de 1859 s'arrêtent au pont sur le Var, frontière entre la France et le royaume de Sardaigne jusqu'au traité de Turin du 24 mars 1860. La ligne traverse la principauté de Monaco. À son niveau, la ligne a été déviée en tunnel en deux étapes, en 1964 puis en 1999. Désormais essentiellement en territoire français, elle ne franchit le territoire monégasque en souterrain que sur une longueur de 1,7 km environ, non comptabilisé dans le total.

Ligne 942 000 La Pauline – Hyères :

La section de ligne La Pauline-Hyères a été mise en service le 6 décembre 1965. Elle a été fermée au trafic voyageur du 24 mai 1940 au 23 mai 1971.

La section de ligne est fermée au trafic marchandises depuis le 6 octobre 2010.

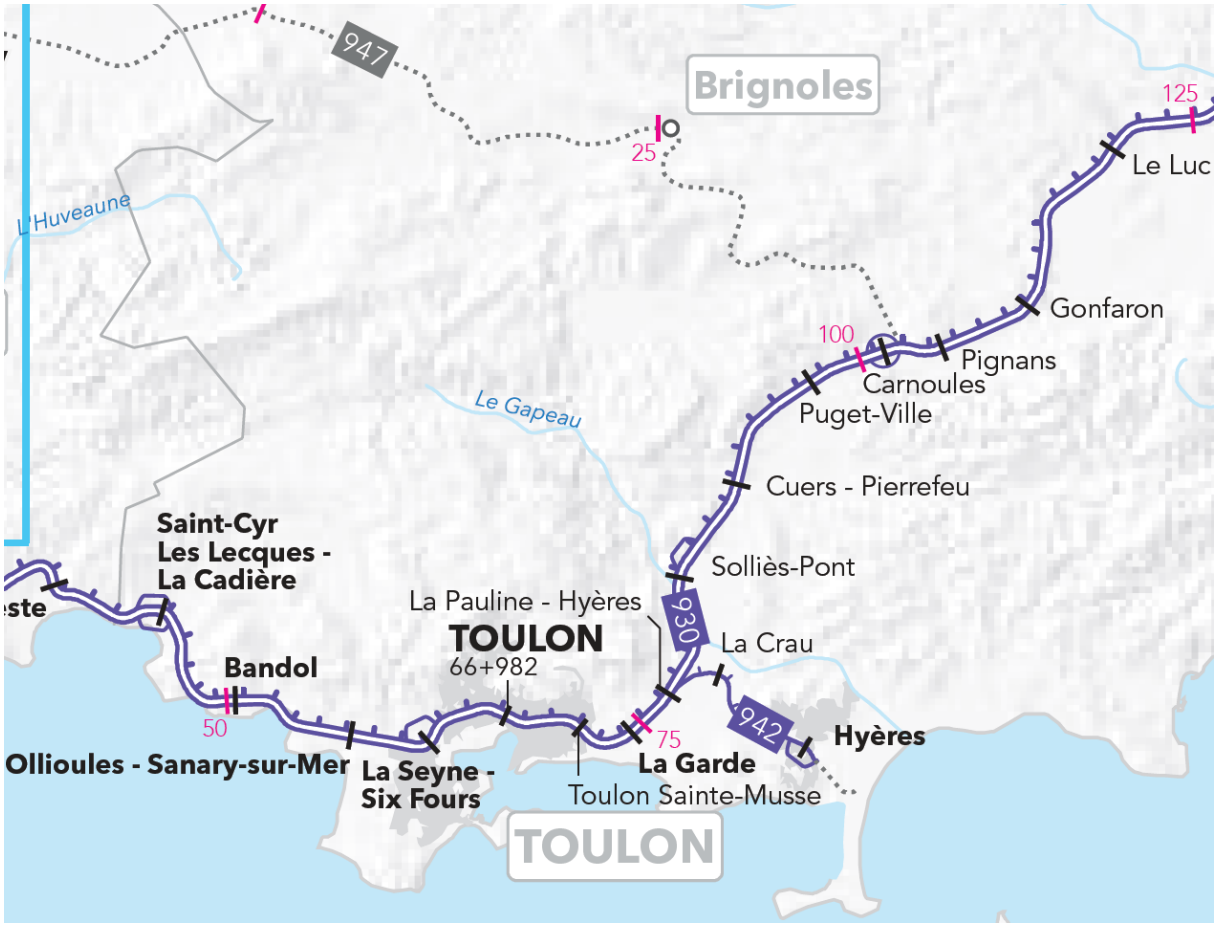


Figure 19 -Le réseau ferroviaire sur le SERM de l'aire toulonnaise

Toulon troisième gare régionale

La **principale gare de voyageurs est celle de Toulon**, avec une fréquentation annuelle d'un peu plus de **7 millions de voyageurs** incluant les personnes en transit en 2024, soit +11% de fréquentation depuis 2023. A l'échelle régionale, elle se classe comme la troisième gare la plus fréquentée, devancée par Marseille Saint-Charles et Nice Ville.

La plupart des gares du territoire connaissent une croissance à deux chiffres, notamment Cuers (+17%), Le Luc - Le Cannet (+17%), Solliès-Pont (+15%) et Hyères (+13%), ce qui démontre un recours accru au train sur l'ensemble du périmètre. Enfin la gare de Toulon Sainte-Musse, ouverte fin 2022, affiche une progression de +68%, ce qui illustre sa montée en charge.

Gare/halte	Total voyageurs 2024	Evolution vs 2023
Toulon	7 384 538	+11%
Hyères	823 514	+13%
Ollioules - Sanary-sur-Mer	594 921	11%
Saint-Cyr Les Lecques - La Cadière	436 363	+9%
Bandol	432 085	+11%
La Seyne - Six-Fours	486 203	+9%
La Garde	299 128	+10%
Toulon Sainte-Musse	195 074	+68%
La Pauline Hyères	227 669	+10%
Cuers – Pierrefeu	145 776	+17%
La Crau	126 069	+13%
Solliès-Pont	123 336	+15%
Carnoules	121 947	+12%
Le Luc - Le Cannet	69 831	+17%
Pignans	49 264	+6%
Puget-Ville	38 325	+20%
Gonfaron	35 061	+4%

Figure 20 - Fréquentation en 2024 des gares du périmètre (Source : OpenData SNCF 2024)

L'axe ferré littoral constitue une épine dorsale de mobilité fiable et performante, connectant les principales centralités urbaines du territoire et offrant une alternative concrète à la circulation automobile. Cet atout constitue un support majeur pour le développement d'un réseau de transport multimodal renforcé.

Une infrastructure ferroviaire contrainte, support des échanges entre Marseille, Nice, la frontière italienne et l'axe Est européen et des offres de proximité

Le réseau ferroviaire de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est principalement organisé le long du littoral méditerranéen. **La ligne majeure relie Marseille – Toulon – Nice – Menton, et constitue l'axe principal de circulation**. Autour de cet axe, quelques lignes secondaires desservent l'intérieur de la région, notamment vers les Alpes du Sud (Gap, Briançon) ou vers les vallées alpines. La géographie de la région explique largement la forme et les limites du réseau ferroviaire.

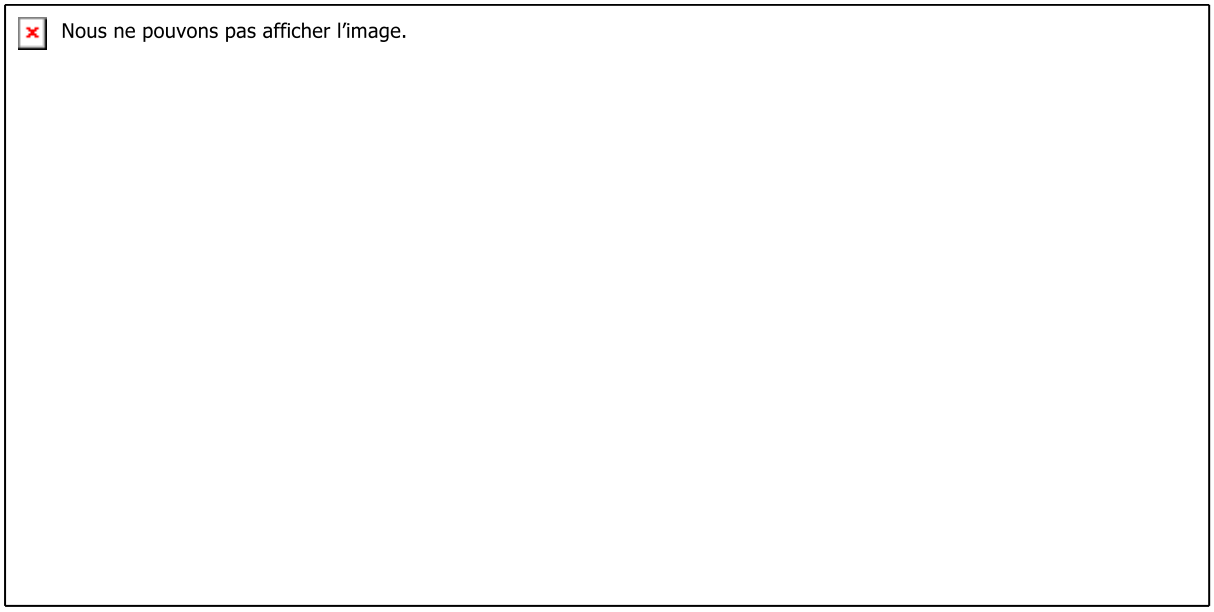
Une grande partie de la région est occupée par les Alpes du Sud, des massifs escarpés (Mercantour, Préalpes). Ces reliefs rendent la construction de lignes ferroviaires difficile car il faut creuser des tunnels, construire viaducs, contourner les vallées. Cela limite donc le nombre de lignes possibles. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur est aussi exposée à des risques naturels tels que des éboulements et glissements de terrains en zone montagneuse et des inondations dans certaines vallées.

Le **réseau ferroviaire toulonnais est aujourd'hui saturé** notamment en lien avec les saturations du secteur Azuréen. Le réseau ferré fait l'objet de programmes de modernisation et de développement portés notamment par la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) ainsi que par le projet Haute Performance Marseille–Vintimille (HPMV), qui prévoit en particulier le déploiement du système ERTMS sur cet axe structurant.

Enfin, en raison de la configuration historique du réseau et de l'absence d'itinéraire ferroviaire alternatif, le moindre incident affecte fortement l'ensemble du trafic régional, avec des répercussions jusqu'au niveau national. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur présente ainsi les taux de retards et d'annulations de TER les plus élevés de France sur l'année 2024 : près d'un TER sur dix accuse un retard supérieur à cinq minutes et environ un TER sur douze est annulé.

L'offre de service nominale sur le secteur du SERM toulonnais (voyageurs et fret) en 2025

L'offre de train par jour en 2025 sur ce réseau est la suivante :



L'offre TER mise en place en 2025 sur la section ferroviaire desservant l'aire du SERM a été renforcée et mieux cadencée sur certaines sections.

- 10 trains supplémentaires par jour par rapport à 2024, soit 71 trains omnibus/jour au total circulent sur la **section Toulon – La Pauline**, soit une offre de 4 TER /heure en heure de pointe (dans le sens de la pointe) et 2 TER en heure creuse est ainsi proposée.
- 10 trains supplémentaires/ jour par rapport à 2024, soit 31 trains omnibus/jour circulent sur la section **La Pauline-Carnoules**, soit une offre de 2 TER /heure en heure de pointe (dans le sens de la pointe) et entre 0.5 et 1 TER en heure creuse est ainsi proposée.

Les dessertes sur les sections **Marseille-Toulon et Marseille Aubagne** sont maintenues avec respectivement 70 trains/jour (4 TER/heure de pointe (dans le sens de la pointe) et 2 TER/h en heure creuse) et 43 trains/jour (2 TER/heure de pointe et 1 TER/h en heure creuse.

La desserte est légèrement augmentée sur la section **Carnoules-Les Arcs** passant de 22 à 25 trains/jour.

Trafic ferroviaire : TGV, trains régionaux et fret

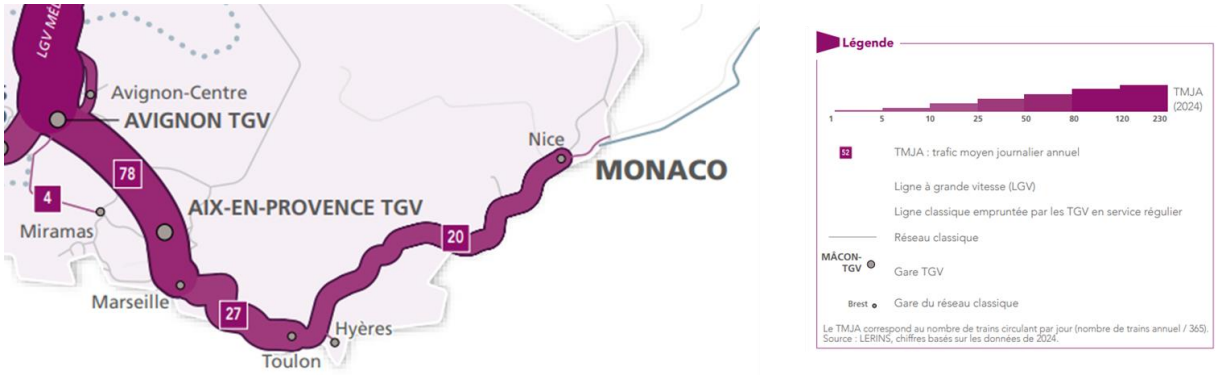


Figure 21 - Trafic des trains aptes à la grande vitesse - 2024 (Source : Atlas du réseau ferré en France - SNCF Réseau)

Le transport de marchandises : une part importante de routier mais un enjeu de desserte ferroviaire du port de Toulon

Les flux de marchandises

En Provence–Alpes–Côte d'Azur, le transport ferroviaire de marchandises s'appuie principalement sur la présence du Grand Port Maritime de Marseille, premier port français, ainsi que sur les grands pôles industriels du territoire.

À l'est de Marseille, la circulation reste limitée, avec une dizaine de trains quotidiens (tous sens confondus). Les dessertes du littoral concernent principalement des convois réguliers de produits industriels à destination de La Pauline et de la vallée de l'Huveaune, complétés par quelques circulations ponctuelles liées aux activités militaires, pour un total d'environ quatre trains hebdomadaires.

La relative faiblesse des circulations ferroviaires sur l'axe Marseille–Vintimille s'explique d'abord par la faible part modale du rail pour les échanges liés au littoral, par des contraintes fortes de traversées de tunnel longs pour les trains de marchandises dangereuse, par la préférence des opérateurs pour l'itinéraire passant par Modane, en Savoie, pour les échanges avec l'Italie.

La prédominance de la route tient à plusieurs facteurs. Les marchandises destinées au Var et aux Alpes-Maritimes sont majoritairement des biens de consommation, pour lesquels la souplesse et la rapidité du transport routier sont plus adaptées que le rail. Les échanges importants entre l'Espagne et l'Italie sont également freinés par des incompatibilités techniques entre certains réseaux ferroviaires espagnols et ceux du reste de l'Europe. Par ailleurs, le cabotage maritime le long de l'Arc méditerranéen capte une grande partie des flux de vrac, segment traditionnellement favorable au rail.

La stratégie nationale de fret ferroviaire a pour objectif de doubler la part modale du fret ferroviaire, en passant de 9 % en 2019 à 18 % en 2030 soit environ 65 Mds de t.km. Le transport ferroviaire de marchandises représentait, en 2023, 29,4 milliards de t.km au niveau national, et **les flux de fret ferroviaire interne à la région et échangés avec la région Provence-Alpes-Côte d'Azur représentaient près de 3,2 milliards de t.km.**

En région, le fret conventionnel (trafic à nu, hors conteneur et charges roulantes) représente 65% des t.km. Le transport combiné (35%), transport qui utilise plusieurs modes de transport

pour acheminer des marchandises dans la même unité de chargement Unité de transport intermodal (conteneur, caisse mobile, semi-remorque), sans empotage ni dépotage est un segment très dynamique.

Les enjeux pour le fret ferroviaire pour le territoire toulonnais consistent à garantir la fluidité et la performance des accès et des infrastructures ferroviaires des ports de commerce : notamment pour l'**aménagement ferroviaire du Port de Toulon**-La Seyne pour la Mobilité duale.



Figure 22 - Trafic de fret - 2024 (Source : Atlas du réseau ferré en France - SNCF Réseau)

Focus sur le Port de Toulon-La Seyne

Les Ports de Toulon-La Seyne constituent **un site stratégique en Méditerranée, accueillant 1,8 million de passagers par an et jouxtant la principale base navale française.**

Le trafic marchandises s'élève à près de 600 000 tonnes, diversifié sur de nombreux segments (trafics rouliers dont véhicules neufs, marchandises diverses, vracs solides, colis lourd, conteneurs). Les Ports de Toulon-La Seyne sont membres de Medlink Ports, 1ère entité fluvio-portuaire française qui œuvre pour le transport multimodal sur l'axe Méditerranée-Rhône-Saône. 750 emplois directs et 1500 emplois indirects dans le domaine maritime sont liés à l'activité portuaire. Le domaine portuaire accueille de des acteurs économiques et centres de recherches majeurs qui ancrent le port dans une dynamique d'innovation, de R&D maritime et de technologie sous-marine. Par la remise en service de la connexion ferrée, des trains de véhicules neuf et certaines marchandises pour le compte de la Marine nationale circulent sur le réseau ferré national avec une volonté de montée en puissance.

Les autres spécificités du transport ferroviaire

Les passages à niveau

Les passages à niveau présentent des enjeux importants pour la sécurité des circulations, la robustesse du réseau, la fluidité du trafic routier et ferroviaire, ainsi que pour la sécurité des personnes. Leur présence s'inscrit dans un cadre réglementaire strict, sous le contrôle notamment de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), qui veille au respect des normes de sûreté, de maintenance et d'exploitation.

Les passages à niveau sont également au cœur des politiques nationales de sécurité routière, en raison du risque de collisions entre trains et véhicules. À ce titre, des programmes d'évaluation, de sécurisation ou de suppression sont régulièrement engagés, en particulier pour les sites identifiés comme sensibles.

Ligne	Nombre PN	Commune
Marseille-Vintimille	14	La Farlède, Cuers, Puget-Ville, Le Luc,
La Pauline-Hyères	8	La Crau, Hyères

Tableau 1 - Liste des Passages à niveau sur le SERM - Source : SNCF Réseau

Sur les 22 passages à niveau du périmètre SERM toulonnais, aucun n'est actuellement sur la liste du programme de sécurisation national.

Les pôles d'échanges multimodaux : renforcer l'intermodalité entre le ferroviaire et les autres modes sur le territoire

Les **études RADAR**, menées par SNCF Gares & Connexions, pendant la phase préparatoire des études de préfiguration du SERM, ont permis d'établir un diagnostic et des objectifs par typologie de gare concernant l'intermodalité piétonne, vélo, transports en commun et voiture de l'ensemble des gares ferroviaires régionales. L'insertion urbaine des gares dans leur environnement immédiat est également regardée. La méthodologie et les résultats associées à ces études sont présentés en annexe.

Les 12 gares qui ont été retenues ont fait l'objet d'un chiffrage à dire d'expert des aménagements à déployer dans le cadre de la mise en œuvre du projet SERM. Ils seront repris et décrits dans la partie 5.

Si le réseau ferroviaire littoral offre de bonnes performances entre Saint-Cyr-sur-Mer et Hyères, il concentre une part importante de l'accessibilité sur la bande littorale et renforce la polarité déjà très marquée de la Métropole Toulon Provence Méditerranée. Ainsi, les grands pôles d'emplois situés à l'écart de la voie ferrée, tels que Nicopolis ou le parc d'activités de Signes demeurent isolés et insuffisamment desservis.

Les modes routiers non urbains

Des infrastructures routières structurantes

L'ensemble du périmètre du SERM de l'aire toulonnaise est desservi par **3 axes autoroutiers** (A8, A50, A57) qui connectent l'ensemble des EPCI au territoire régional et national, et une branche autoroutière (A570) pour l'est de la Métropole. TPM, la Vallée du Gapeau et Méditerranée Porte des Maures bénéficient d'un accès gratuit à cette infrastructure autoroutière qui est, par conséquent, un support à la fois de flux de transit et de **flux quotidiens de courtes et moyennes distances**.

L'infrastructure autoroutière qu'est l'**A8 est située en arrière pays** et déconnectée du cœur métropolitain. Cette position de l'axe direct en dehors du littoral et qui ne dessert pas Toulon induit d'une part un trafic plus local sur les autoroutes du pôle métropolitain (A50 et A57), mais également le long de l'A8 un développement de polarités urbaines, présentant des besoins de connexions entre les polarités, avec la métropole toulonnaise et également celle d'Aix-

Marseille Provence. Les enjeux de consolidation de l'offre de transport via les SERM sont importants sur ce secteur.
Les axes secondaires sont constitués de **plusieurs routes départementales (RD).** Le réseau de RD est dense au Sud de l'A8 :

- Les RD 98 et 559 assurent l'accès au littoral varois jusqu'à Hyères et se prolongent vers Fréjus,
- La RD43 qui relie Brignoles à Cuers et Toulon est l'axe structurant nord-Sud pour le transit,
- La RD5 qui relie Saint-Maximin à l'A57 au niveau de Solliès-Pont,
- La RDN8 qui relie Le Beausset à l'échangeur d'Ollioules et la RD559B qui relie Le Beausset au Castellet,
- La RD560 qui relie Aubagne à Saint-Maximin et se poursuit au nord de l'A8 jusqu'à Barjols et Salernes.

Si ces routes offrent des alternatives et desservent des zones non accessibles par les autoroutes, elles sont elles-mêmes limitées par le relief et contraintes par des traversées des villes et villages. Les sections en montagne sont souvent étroites, sinueuses et sensibles aux conditions météorologiques, ce qui limite leur capacité à absorber de forts volumes de trafic. L'accessibilité au plateau de Signes fait notamment partie des secteurs où le réseau routier est particulièrement contraint. En outre, en raison du faible maillage en voies de desserte, ces axes structurants de niveau départemental concentrent aussi l'essentiel du trafic local.

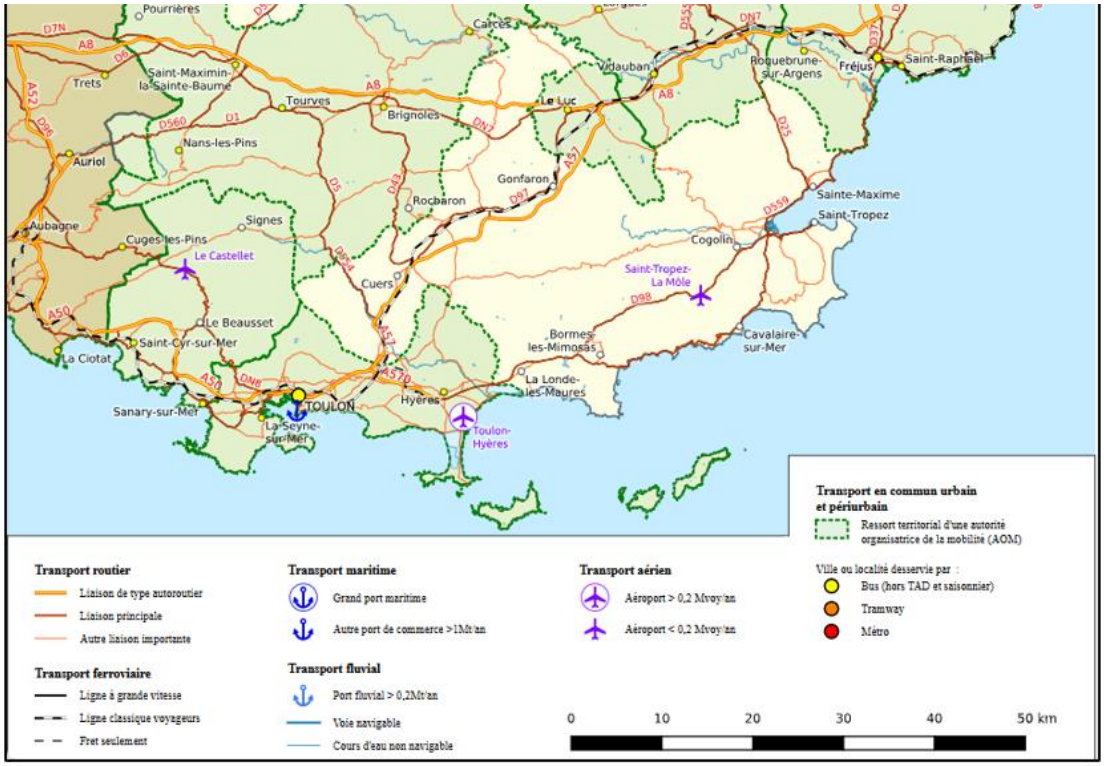


Figure 23 - Le réseau routier structurant – source état initial de l'environnement AREP

L'analyse des saturations du réseau routier de TPM montre d'une part :

- La **saturation du réseau autoroutier sur la métropole** en période nominale tant sur l'Est que l'Ouest de la métropole. (NB : depuis cette analyse l'A57 a été mise à 2*3 voies en entrée Est, limitant la congestion),

- Les **saturations plus importantes de la période estivale** avec une saturation accentuée sur le secteur de Hyères et de la presqu'île de Giens.

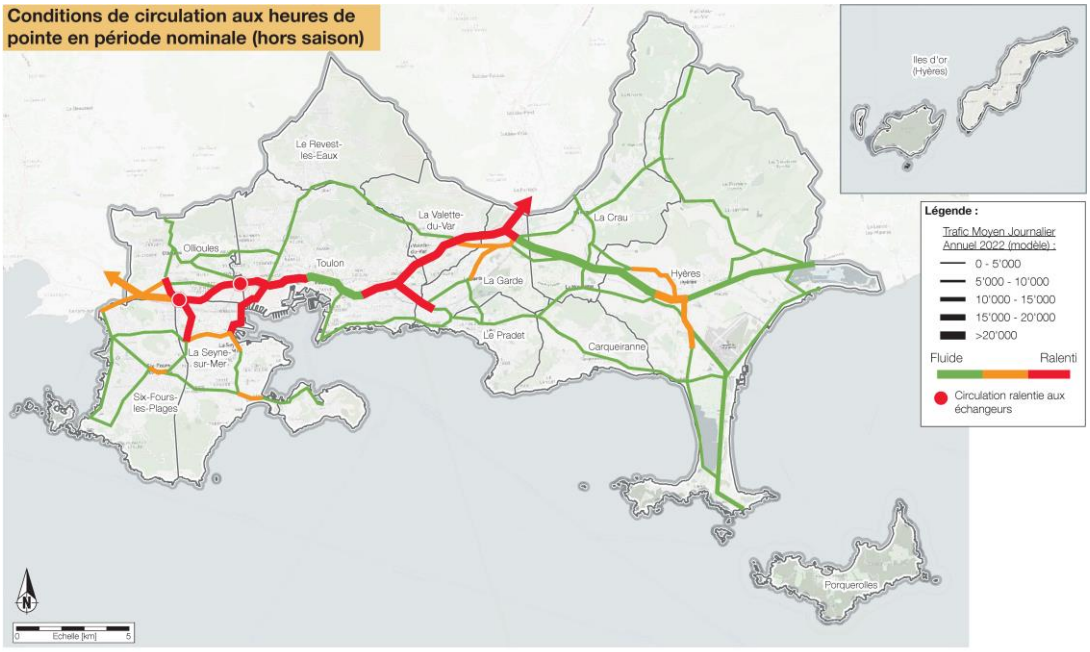


Figure 24 - Congestion du réseau routier structurant sur le secteur de TPM – Source Transitec 2022

Les caractéristiques topographiques du territoire, notamment dans les secteurs vallonnés, constituent un frein structurel à l'amélioration de l'accessibilité routière. Elles limitent les possibilités d'aménagement, ralentissent les vitesses commerciales des transports collectifs routiers et complexifient la création de nouveaux itinéraires. En parallèle, la présence de pentes est un frein à la pratique quotidienne du vélo, même si cette contrainte topographique peut être réduite grâce à l'utilisation du vélo à assistance électrique.

Une offre de transport collectif interurbaine importante

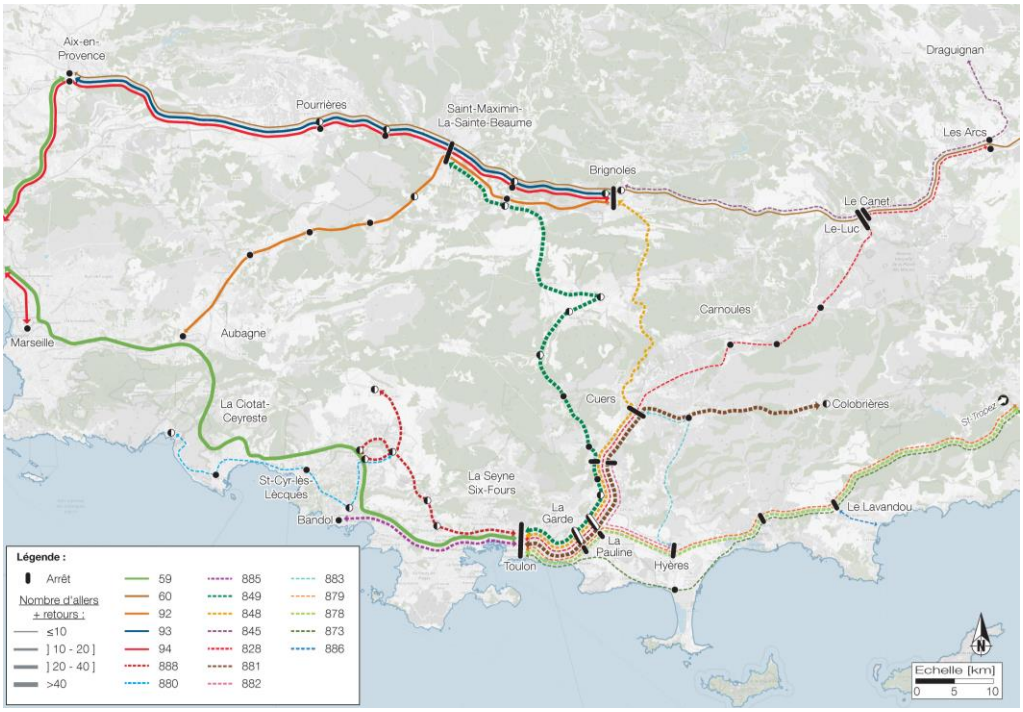


Figure 25 - Offre interurbaine de transport collectif sur le territoire Source Transitec 2025

(NB : la ligne 848 dessert Garéoult)

Le **réseau de transport collectif routier ZOU !** vient mailler le territoire du SERM avec, sur le Var :

- 37 lignes régulières dont 14 lignes qui sont sur le périmètre du SERM,
- 27 lignes scolaires,
- Un parc de 420 véhicules,
- Près de 10 000 000 de kilomètres annuels,
- Près de 24 000 bénéficiaires de l'abonnement annuel scolaire,
- Plus de 5 millions de validations annuelles.

L'offre de transport se concentre sur le littoral avec une desserte moins maillée dans l'arrière-pays.
Le cabotage des lignes limite leur intérêt sur de longues distances (temps de parcours non concurrentiels) alors que ces itinéraires correspondent à une demande de mobilité.

Différents réseaux de transport urbains dont un réseau principal sur TPM

Réseau Mistral – Métropole TPM

Le réseau Mistral de TPM propose un service de 134 lignes dont 45 lignes de bus régulières, 8 lignes de bus en soirée, 17 services de transport à la demande « Appel Bus », 1 service de Transport pour les Personnes à Mobilité Réduite, 1 service de Taxi-Bus, 47 services de transports scolaires, 3 lignes de bateau-bus, une ligne de téléphérique et 3 services sur la base navale.

Le réseau Mistral est structuré autour de **lignes de desserte fortes**, notamment la L1 à 7/8 minutes et L3 à 8 minutes. Six autres lignes permettent des dessertes au quart d'heure (U, L2, L6, L12, L16, L18) toute la journée, des aménagements de couloirs de bus ont également été

réalisés sur le centre-ville de Toulon pour assurer la fiabilité du réseau de bus. Cependant aucune ligne de type BHNS ou tramway n'existe actuellement sur le territoire de la métropole.

Pour tenir compte de la **demande estivale**, de juin à septembre, le **réseau Mistral évolue** dans son offre avec la mise en place d'une régulation de service à destination de Porquerolles. Cette mesure s'inscrit dans le cadre d'une coordination avec l'ensemble des bateliers et de l'Opération Grand Site de la Presqu'île de Giens à Hyères, près de 240 000 voyageurs ont été recensés pendant la période estivale de 2021, (donnée TPM).

Le réseau Mistral offre également une **offre maritime conséquente** :

- Trois lignes de bateaux-bus pour la desserte de la rade de Toulon :
  - Toulon <> La Seyne,
  - Toulon <> Sablettes / Tamaris,
  - Toulon <> Saint-Mandrier.
- Six lignes assurent la desserte des îles d'Or (Porquerolles, Port-Cros et Le Levant) au départ de la Tour Fondue et du Port d'Hyères.



Figure 26 -Plan du réseau Mistral

Réseau de TC interurbain de la CA Sud Sainte Baume

La CA Sud Sainte Baume met à disposition trois types de navettes :

- Navette « jours de marché »,
- Navette interquartiers,
- Navette estivale.

Le réseau de transports urbains de la CA Sud Sainte Baume dessert actuellement les communes de Bandol, Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer par des **navettes régulières inter quartiers**. Des navettes régulières relient la Gare d'Ollioules – Sanary-sur-Mer et le centre-ville de Sanary-sur-Mer avec des arrêts communs au Réseau Mistral. La CA Sud Sainte Baume met également à disposition des navettes spécifiques les jours de marchés et pendant la période estivale.

La CA Sud Sainte Baume expérimente depuis 2025 une **navette entre le plateau de Signes et la gare de Ollioules - Sanary-sur-Mer**. Le temps de trajet est de 45 minutes pour connecter la zone d'emploi. Cette offre est en pleine structuration, la CA Sud Sainte Baume prévoit un doublement de son budget de fonctionnement dès 2026.

Réseau Mouv'enbus - CA Provence Verte

Le réseau de navettes **« Mouv'enbus »** de la CA Provence Verte est composé de **5 lignes de transport urbain** et 4 navettes qui desservent les communes du territoire de l'agglomération. La CA Provence Verte propose sur son site internet un accès à un livemap permettant de voir en temps réel le déplacement des bus.

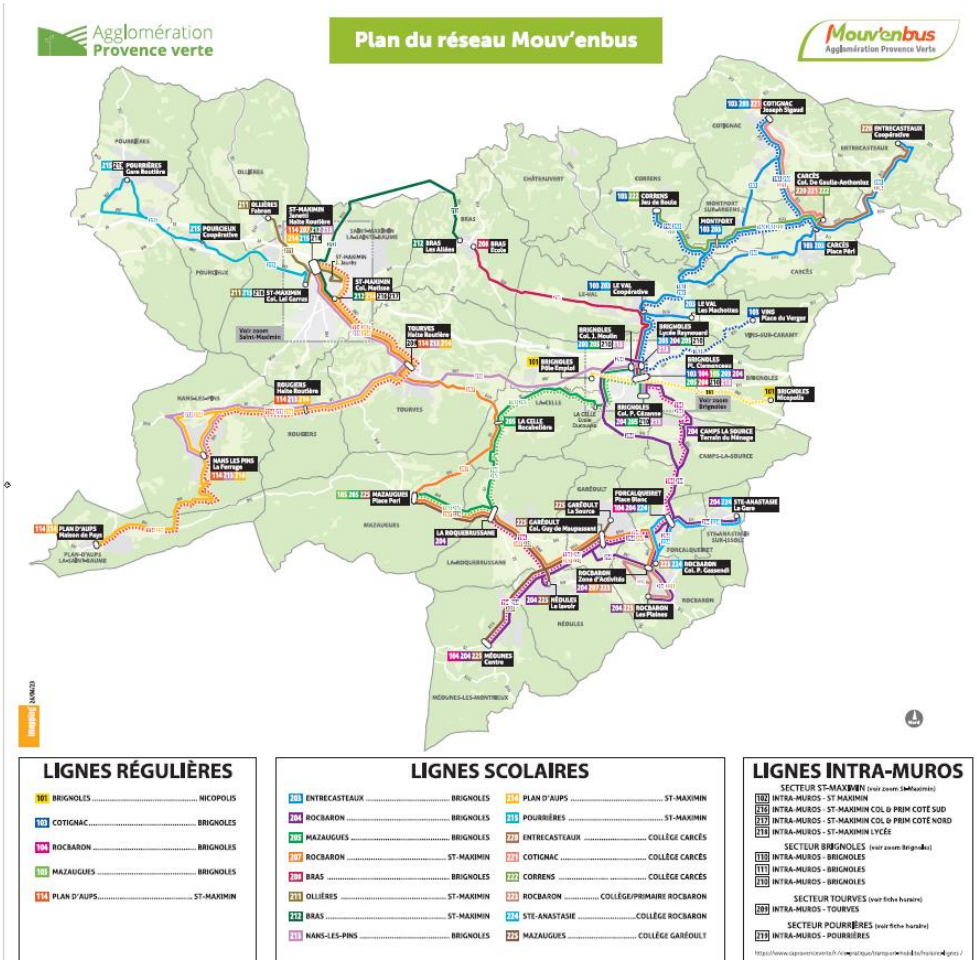


Figure 27 - Réseau Mouv'enbus

Réseau TACO et navette intercommunale – CC Cœur du Var

Le **TACO** est un bus qui accompagne les usagers dans leurs déplacements entre les villes du Luc-en-Provence et du Cannet-des-Maures, tous les mardis et vendredis en journée, les

mercredis après-midi et les samedis matin. Il permet également d'assurer plusieurs correspondances avec le TER depuis la gare SNCF Le Luc – Le Cannet, sur la ligne Toulon / Marseille.

La CC Cœur du Var est dotée d'une application « Pysae » qui permet d'informer en temps réel les usagers de la circulation du TACO.

Deux circuits de navettes intercommunales effectuent un rabattement vers les gares du Cannet, Gonfaron et Carnoules et sont destinés aux actifs du territoires. Service fonctionnant du lundi au vendredi avec 2 rotations le matin et deux rotations en fin de journée. Le service est gratuit.

Les modes actifs

Un développement de l'utilisation du vélo qui reste encore timide

L'usage du vélo dans les déplacements domicile-travail occupe une **part très mineure par rapport aux autres modes de transport**. En effet, seulement 2,1% des déplacements recensés dans l'EMC² en 2022 s'effectuent à vélo. Ces déplacements sont en majorité de courte distance, au sein même de la commune de résidence des actifs.

À noter : la part modale du vélo est passée de 1,3% en 2008 à 2,1% en 2022.

Une dynamique de développement d'aménagements cyclables

Le schéma cyclable du Var recense, en 2021, 474 kilomètres d'aménagements cyclables, dont une grande partie (41%) correspondent à des bandes dérasées multifonctionnelles (BDM) dites « bandes ocres ». Ces aménagements essentiellement présents en milieu interurbain permettent un minimum de sécurité mais ne sont pas jugés suffisamment sécurisés pour le développement d'une pratique utilitaire du vélo, ils ne sont d'ailleurs pas considérés comme des aménagements cyclables au Code de la route.

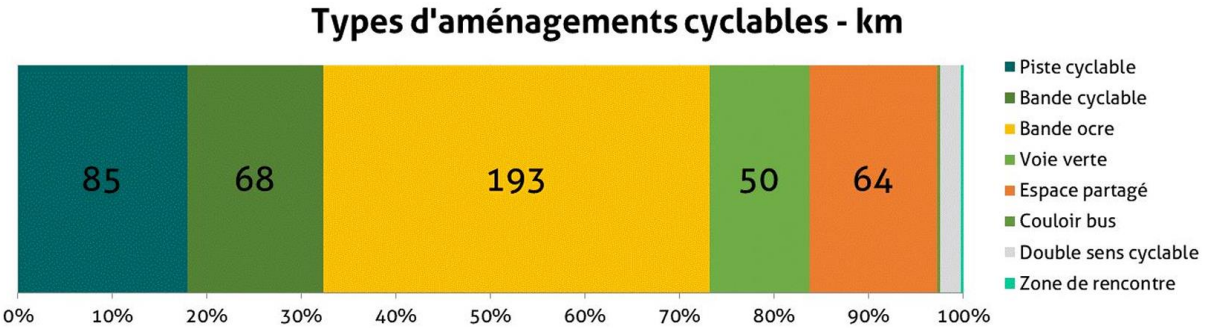


Figure 28 - Répartition des typologies d'aménagements cyclables sur le Var – Source Plan vélo du Var 2023



Figure 29 - Bandes ocres de la RD25 – Source Plan vélo du Var 2023

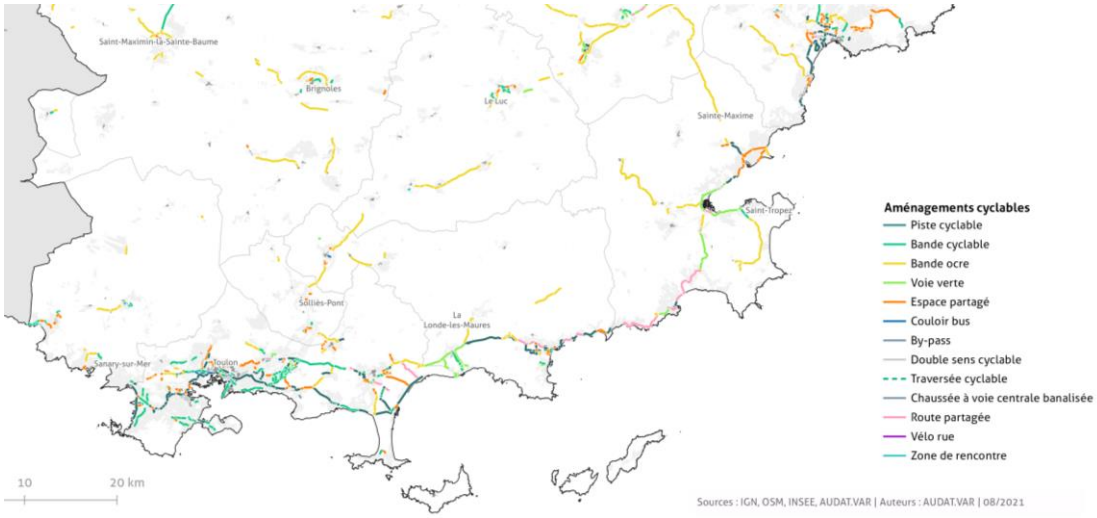


Figure 30 -Etat des lieux des aménagements existants – Source Plan vélo du Var 2023

Le réseau cyclable existant est concentré dans les milieux urbains, en particulier au niveau de TPM. Les rares aménagements interurbains développés sont majoritairement dédiés au tourisme ou aux loisirs, sans réellement prendre en compte les grandes dynamiques de déplacement. Ainsi, **les aménagements cyclables recensés sur le département du Var restent encore peu développés et pas toujours suffisamment sécurisants** pour attirer un public large. Les aménagements sont également caractérisés par des discontinuités notables. Toutefois, les 2/3 des aménagements sont situés sur le domaine routier du département, démontrant le caractère structurant des tronçons existants.

La V65, inscrite au schéma national des vélo routes, constitue **un atout structurant mais son développement reste incomplet**. L'aménagement entre Sanary-sur-Mer et Saint-Cyr-sur-Mer est inexistant. Entre Toulon et Hyères, la Piste Cyclable du Littoral (PCL), partie intégrante de la V65, est bien avancée. Elle est utilisée aussi bien par les cyclotouristes que dans les déplacements quotidiens (+ 300 000 passages annuels sont comptés à Toulon Est). L'absence de liaison vers les Bouches du Rhône réduit aujourd'hui la continuité et l'attractivité de la V65 sur une bande littorale où se concentrent de nombreux trajets.



Figure 31 - Itinéraire de la V65 – Plan vélo du Var 2023

En termes d'équipements cyclables, on comptabilisait sur le département, en 2021, 563 places de stationnement vélos positionnées autour de 28 pôles d'échanges (gares, haltes routières, parking-relais, embarcadères maritimes), le nombre de places à fortement évolué depuis. Néanmoins, ces places sont rarement sécurisées et 43% des places autour des gares sont également utilisables par les deux roues motorisées.

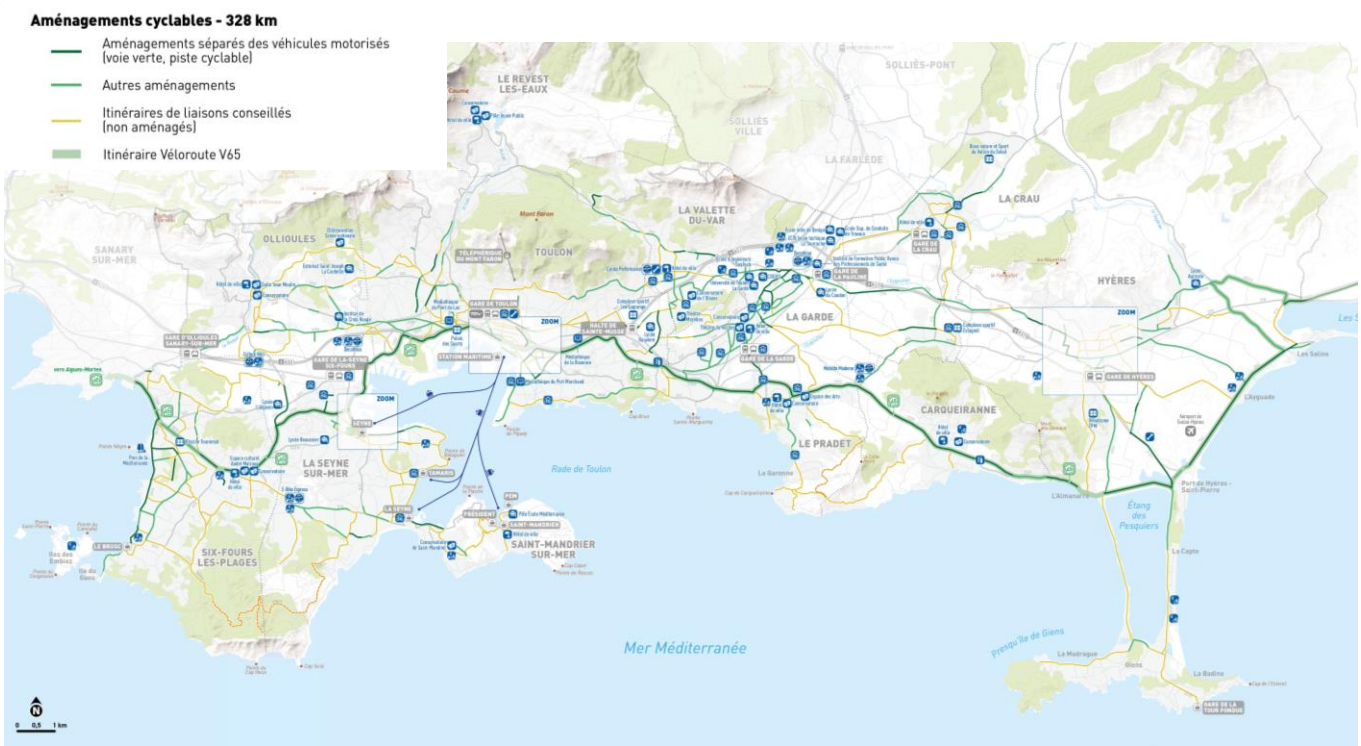


Figure 32 - Plan vélo de la métropole toulonnaise – Source TPM

Les infrastructures cyclables restent faiblement développées à l'échelle du SERM. Elles sont très concentrées sur le secteur métropolitain tant en termes d'usage (82% des déplacements à vélos de l'EMC² sont réalisés sur TPM) que de développement de l'infrastructure. De nombreux enjeux de continuité et d'itinéraires de rabattement vers les gares PEM persistent, limitant l'usage utilitaire du vélo.

Néanmoins ce développement peut être renforcé par les itinéraires touristiques : la V65 et dans une moindre mesure l'Euro Vélo 8 (car en limite nord du périmètre) représentent ainsi des opportunités stratégiques pour renforcer l'armature cyclable structurante du territoire.

Marche à pied

Selon l'enquête EMC², la **part modale de la marche s'élève à 32** % sur la totalité du bassin de déplacement, soit environ 582 000 déplacements par jour. Cette part est très élevée (moyenne nationale 24%, Ile-de-France 40%) et en augmentation (en 2008 elle était de 27,5%). La marche est dominante pour les déplacements Domicile-Scolaires et Autres motifs (santé, shopping, démarches administratives, promenades et restaurants).

La marche constitue le **troisième mode de déplacement** utilisé à l'échelle du bassin de déplacement enquêté, elle n'est pas non plus le mode de déplacement privilégié au sein des EPCI. Ainsi sur le bassin de déplacement :

- 77% des déplacements inférieurs au kilomètre se font à pied,
- 38,5% des déplacements de 1 à 3 kilomètres se font à pied, soit une part légèrement inférieure à la voiture particulière (50,8%),
- Encore 13,2% des déplacements de 3 à 5 km se font à pied cela reste le second mode de déplacements.

Elle représente la majorité des déplacements jusqu'à 5 kilomètres.

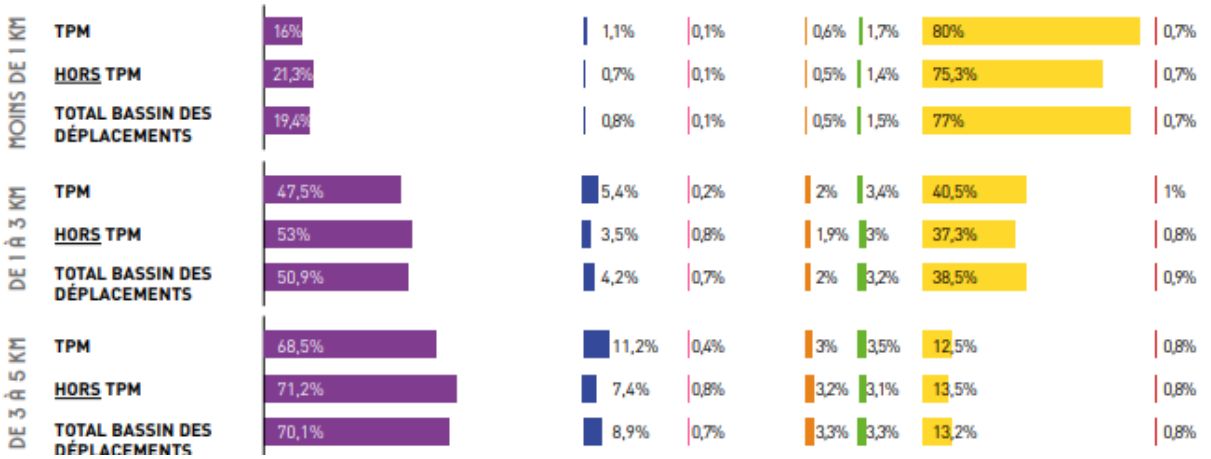


Figure 33 -Part modale selon les types de trajet – Source : EMC², 2022



Le développement du covoiturage

Le rôle des AOM dans le développement du covoiturage

La Région joue le rôle d'autorité organisatrice régionale en planifiant, en promouvant et en soutenant le covoiturage, qu'elle intègre également dans son plan de transformation énergétique et écologique à travers différentes actions concrètes. Ces dernières concernent notamment :

- Favoriser et permettre le développement des infrastructures routières dédiées aux transports en commun et au covoiturage : VRTC, VR2+,
- Accompagner les initiatives publiques et privées et coordonner des services de covoiturage,
- Promouvoir l'interopérabilité des services proposés entre les Autorités Organisatrices de Mobilités,
- Créer des nouvelles lignes de covoiturage multimodales et sécurisées,
- Créer des nouvelles lignes de covoiturage d'intérêt régional,
- Créer des outils facilitant la mise en relation conducteurs/passagers.

Les **AOM dans leur ensemble jouent un rôle dans le développement du covoiturage**. La LOM donne la compétence aux AOM de verser (in)directement une incitation (non)financière aux conducteurs et passagers réalisant un trajet en covoiturage. Elle prévoit également que les AOM peuvent établir, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter la pratique du covoiturage. En cas de carence de l'offre privée, les AOM peuvent elles-mêmes développer et mettre à disposition du public des solutions de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans le cadre de sa politique de développement de la pratique du covoiturage, expérimente actuellement une ligne de covoiturage d'intérêt régional entre Toulon et Cuers (service ZOU ! COVOIT') et dispose d'un cadre d'intervention spécifique pour accompagner les gestionnaires de voirie à la création d'aires de covoiturage multimodales.

Les EPCI de l'aire toulonnaise jouent un rôle actif dans le **développement du covoiturage, notamment à travers la gestion d'aires dédiées.** Plusieurs parkings de covoiturage au droit des échangeurs sont en études ou travaux (Saint-Maximin, Solliès-Pont, Le Muy, Les Adrets…), témoignant d'une bonne dynamique autour du covoiturage.

Au-delà des aménagements d'infrastructures, plusieurs territoires déploient également des mesures incitatives afin d'encourager le partage des trajets. Des aides financières sont ainsi proposées aux usagers, dans une logique de soutien à la mobilité durable et de réduction de l'autosolisme.

Une forte compétitivité du train par rapport à la voiture et au car au sein du SERM de l'aire toulonnaise

A l'heure actuelle, le train représente un gain de temps par rapport à la voiture, en heure de pointe, sur les axes Cuers-Toulon, le littoral entre Marseille et Toulon et sur l'antenne Hyères-Toulon.

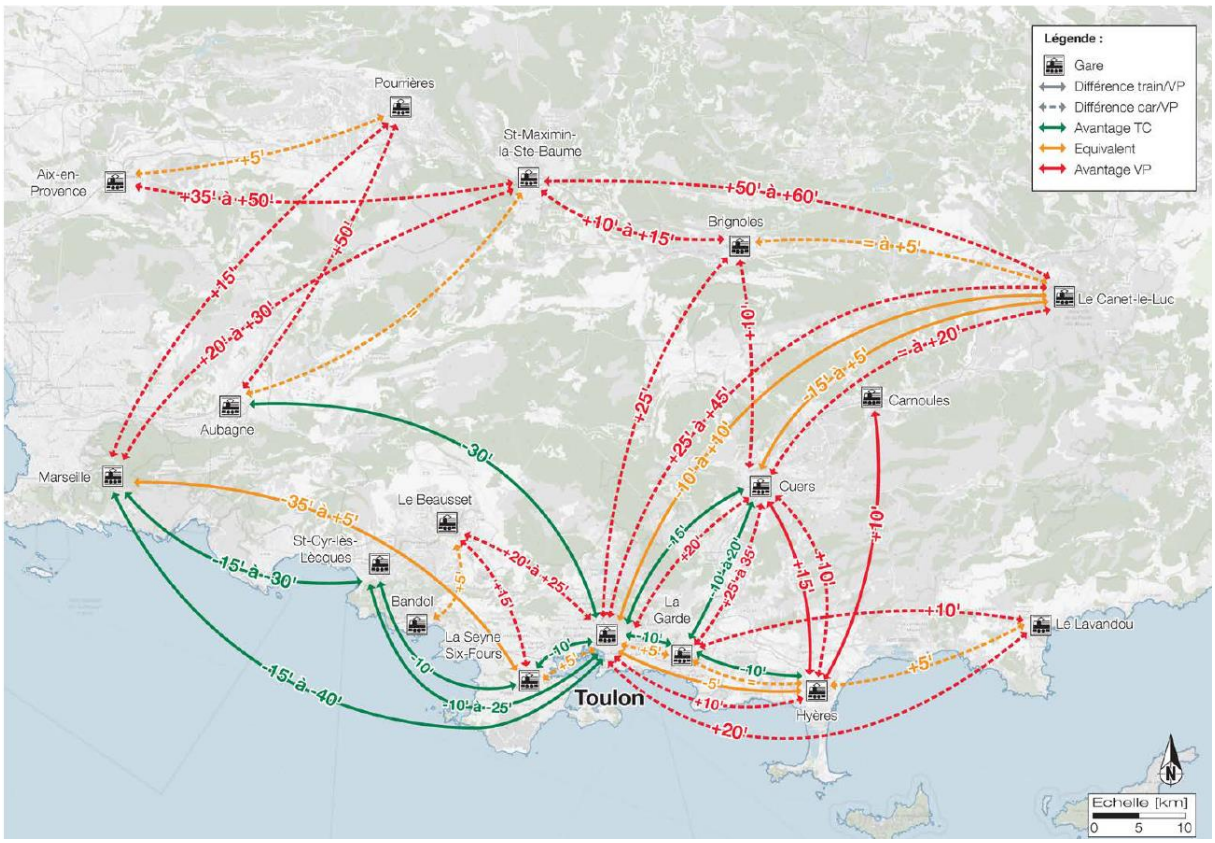


Figure 34 - Différentiel de temps de parcours aux heures de pointes entre la voiture et les transports collectifs – Source : Diagnostic Transitec

En comparaison avec le réseau TER, **le réseau de cars interurbains présente une compétitivité limitée face à la voiture particulière.** Les différentiels de temps de parcours, montrent que l'usage des transports collectifs constitue aujourd'hui une alternative peu attractive pour une grande partie des usagers. Ce manque d'attrait concurrentiel face à la voiture en termes de temps de parcours est imputable à la configuration de la desserte interurbaines des lignes routières ZOU qui cumulent actuellement la fonction de desserte fine dans les EPCI non AOM et la fonction de liaison entre les EPCI. De fait, part modale actuelle de la voiture s'élève à 66% réparti en 12% de passagers et le reste de conducteurs.

L'analyse des différentiels de temps de parcours train, cars et voitures particulières montre l'opportunité de renforcer l'offre de train qui est le mode le plus compétitif. Ce besoin nécessite également de travailler sur les volets « rabattre et diffuser autour des gares » avec un travail d'accompagnement de l'intermodalité. Concernant le car, l'enjeu sera au travers de l'offre SERM d'améliorer les temps de parcours et de conforter sa fiabilité pour desservir les territoires dépourvus d'offre ferroviaire.

Les démarches Service Billettique / tarification

Contexte et enjeux

Le déploiement d'une mobilité intégrée

Le Service Express Métropolitain Régional (SERM) de l'aire toulonnaise s'appuie sur une logique de services intégrés. Sa finalité est d'offrir un **réseau performant, lisible, interconnecté et attractif**, en cohérence avec les ambitions nationales du programme SERM.

Cette démarche s'inscrit également dans le cadre de la loi LOM (article 28) sur l'interopérabilité de distribution et de vente à l'ensemble des AOM compétentes.

Enjeux et objectifs du SERM

Les objectifs du SERM font état de trois enjeux majeurs pour le déploiement d'une mobilité intégrée :

- **Simplification :** Aujourd'hui, l'usager doit composer avec **des supports multiples**, des démarches différentes et des incompatibilités entre systèmes. Le SERM a pour objectif la création d'un **support unique** pour les offres mutimodales et monomodales de chaque réseau
- **Accessibilité :** La normalisation des données territoriales (horaires, accessibilité, tarifs) est en cours, sous impulsion régionale. Le SERM a pour objectif une diffusion homogène via les différents supports au sol, embarqués et sur les canaux digitaux
- **Interopérabilité :** L'usager doit pouvoir s'informer, acheter, valider et voyager **sans rupture**, quel que soit le réseau. La normalisation et l'interopérabilité des systèmes facilitant la standardisation de l'information voyageurs et la vente croisée sont identifiées comme un objectif prioritaire de la Région dans le cadre du SERM.

Etat des lieux des briques servicielles mises en place par la Région

Billettique

La Région dispose de systèmes de billettique distincts pour les services **routiers** et **ferroviaires régionaux**. Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du réseau TER, la Région Sud est la première Région en France à avoir décidé de confier l'exploitation d'une partie de son réseau à un opérateur privé. Depuis juin 2025, Transdev assure la liaison TER Nice-Toulon-Marseille.

Pour répondre aux contraintes de ce nouveau **contexte multi-opérateurs**, la Région a décidé de se doter de son propre **Système d'Information et de Billettique Régionale centralisé (SIBR)**. Celui-ci est en cours de mise en place afin de centraliser les différents systèmes (routiers et ferrés) actuellement séparés. La conception, le déploiement et l'exploitation de ce SIBR ont été délégués.

A court terme, en matière de billettique, le système repose sur des chargements sur **cartes à puce sans contact** Intercode de type CD97 Structure 2 et, à partir de 2026, un système basé sur le code barre deux dimensions normalisé **CB2D** (Intercode NF_P99-405-6), d'abord en version statique, puis en version dynamique (m-Ticket) en 2027.

Pour les titres occasionnels des tickets papiers sont disponibles en vente à bord ou au sol. L'**Open Payment** (paiement avec carte bancaire), actuellement opérationnel sur la ligne de bus desservant l'aéroport de Nice, doit être généralisé au réseau Zou ! Proximité à court terme.

Il existe plusieurs canaux de distribution des titres : les agences physiques, la vente à bord, les distributeurs automatiques de titres (DAT), les équipements mobiles de vente, l'application mobile et le site web ZOU !, la vente par des dépositaires ainsi que des interfaces de vente mises à disposition des tiers vendeurs.

Ce système permettra à terme de distribuer également les titres des autres AO ainsi que les titres multimodaux ou intermodaux établis par convention entre la Région et les AO du territoire.

Tarification

Deux types de tarification sont proposés par la Région :

- La tarification ZOU ! Express
- La tarification ZOU ! Proximité.

La tarification « Express » s'applique en fonction de la distance parcourue (Tarification O/D). Elle permet de se déplacer sur l'ensemble des TER régionaux, les trains de Chemins de fer de Provence ainsi que sur toutes les lignes de cars express régionaux.

La tarification « Proximité » correspond à une tarification plate. Elle permet de se déplacer sur les cars du réseau de proximité, sur toutes les lignes du territoire régional.

Pour chaque type de tarification, la Région propose une gamme complète de titres de transport structurée comme suit :

- Titres occasionnels : voyage unitaire, carnet 10 voyages et voyage « mini-groupe » (1 à 9 personnes).
- Abonnements : abonnements mensuel et annuel avec trajets illimités, ainsi que des abonnements mensuels dits FLEX permettant d'effectuer 10, 20 ou 30 voyages par mois.

La Région propose un tarification solidaire assise sur les ressources réelles des foyers et offrant 50% et 90% sur les titres de transports précités

Pour les jeunes scolarisés de moins de 26 ans, un pass régional permettant des déplacements illimités toute l'année sur le réseau régional est également proposé.

Enfin, une carte de réduction accessible à tous est proposée à la vente et offre 30% de réduction sur les billets unitaires.

Par ailleurs, la Région propose plusieurs pass afin de répondre à des besoins de mobilité variés :

- Pass Journée : permet de voyager en illimité sur le réseau ZOU ! Express TER sur un ou plusieurs départements de la région Sud, avec une validité d'une journée ;
- Pass Régional : permet de voyager en illimité sur le réseau ZOU ! Express TER sur l'ensemble de la région Sud ; pass valable 3 ou 7 jours consécutifs

Information voyageurs

Afin de centraliser l'information voyageurs, la Région s'appuie sur une chaîne d'échanges de données.

La Région dispose **d'un calculateur d'itinéraire** régional qui s'appuie sur un référentiel régional de transport. Ce dernier intègre les données transport de l'ensemble des partenaires disposant d'au moins un arrêt sur le territoire régional. Il couvre notamment les données (théoriques et temps réel lorsqu'elles sont disponibles) publiées en open data ou transmises directement à la Région.

Ce calculateur d'itinéraire intègre les données horaires de l'ensemble des partenaires de transport public, les services de transport routiers et ferroviaires librement organisés, ainsi que les offres TGV et Intercités. Le référentiel régional est exploité par l'application mobile et le site internet ZOU ! de la Région.

La Région met également ce référentiel à disposition des partenaires, soit sous forme d'API, soit en marque blanche, pour ceux qui le souhaitent.

La figure ci-dessous illustre le schéma global de la chaîne IV régionale.

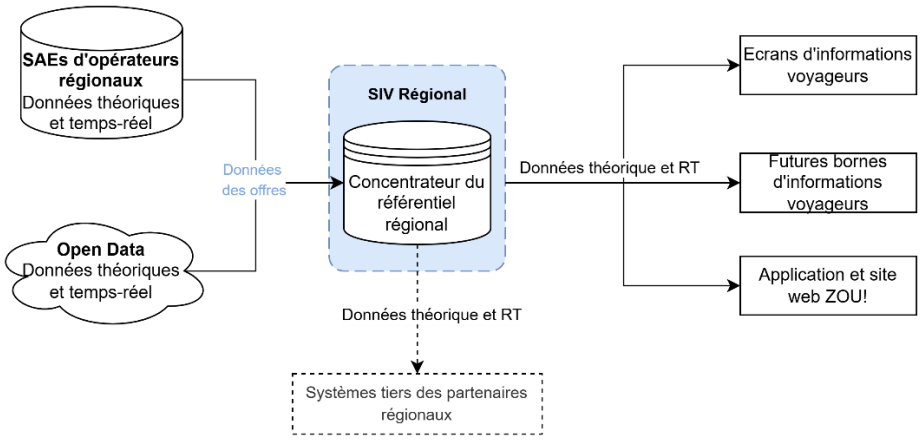


Figure 35. Diagramme des flux des données IV régional

Concernant la **diffusion de l'information voyageur**, elle se fait via plusieurs canaux :

- Des écrans d'informations voyageurs sont disponibles dans les gares ferroviaires ;
- Des bornes d'informations voyageur (BIV) régionales, qui seront déployées à partir de 2026
- Le site web et l'application mobile ZOU ! diffusent l'ensemble des informations, incluant les transports en commun et les abris vélo.
- Les informations relatives au covoiturage sont proposées par l'application ZOU ! COVOIT', fourni par ECOV.

Etat des lieux des démarches servicielles engagées par les autorités organisatrices de l'aire du SERM toulonnais

Un socle serviciel déjà constitué à l'échelle de chacun des réseaux de transports collectifs

L'information voyageurs, la billettique et la tarification constituent des briques essentielles du service rendu aux usagers, en tant qu'interface directe entre les réseaux de transport et leurs utilisateurs. Sur le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise, ces fonctions sont aujourd'hui portées par une **pluralité d'autorités organisatrices et d'exploitants**, traduisant la structuration institutionnelle du territoire.

Quatre réseaux de transport – régional ou urbain – (Mistral de TPM, Mouv'enbus de la CA Provence Verte, réseau de la CASSB, ZOU ! de la Région) disposent de leurs **propres outils d'information** (sites internet, applications, calculateurs d'itinéraires), de leurs **supports billettiques** et de leur **gamme tarifaire**. La navette le TACO mise en place la CC Cœur du Var ne dispose pas de système billettique du fait de sa gratuité.

Cette organisation permet une couverture relativement complète des différentes briques servicielles à l'échelle de chaque ressort territorial, **mais génère une lisibilité et une complexité inégales pour l'usager lorsqu'il s'agit d'effectuer un déplacement multimodal ou inter-réseaux.**

Il s'agira dans le cadre du SERM de tendre vers une interopérabilité des différents systèmes billettiques et d'information voyageurs pour des déplacements facilités et sans couture au sein du périmètre SERM.

Vers une meilleure lisibilité des réseaux de transport grâce au partage et l'uniformisation des données transport

L'ouverture progressive des données de transport permet un partage de l'information et une intégration croissante dans des services tiers (calculateurs d'itinéraires, diffusion information multimodale via écrans, médias).

L'ensemble des autorités organisatrices du périmètre publient désormais en **open data** leurs données de transport collectif, conformément aux obligations réglementaires, avec toutefois des niveaux de complétude variables.

Les données publiées et diffusées portent principalement sur :

- Les itinéraires des lignes,
- Les horaires théoriques de passage aux arrêts.

Le **calculateur d'itinéraires** développé par la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur permet de consulter les itinéraires et les horaires du réseau ZOU ! mais également ceux des lignes de transport dont les données ont été publiées en open data sur le Point d'accès national aux données ouvertes de transport (PAN). Les horaires des réseaux ferroviaires autres que les TER (TGV, intercités) et les services de cars librement organisés (SLO) sont également consultables via le calculateur d'itinéraires. Les AO ont la possibilité d'intégrer ce calculateur « en marque blanche » / widget sur leurs sites internet. Ces données sont également exploitées par les opérateurs privés (Google, SNCF Connect, Trainline…) via leurs calculateurs et applications propres.

La **publication des données en temps réel** demeure en revanche **limitée**. À ce jour, seules TPM et la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur diffusent de manière opérationnelle des données « temps réel » sur les horaires de passage aux arrêts (bus urbains pour TPM, réseaux Zou ! pour la Région). Les autres réseaux présentent soit une absence de données temps réel, soit des dispositifs partiels ou en cours de déploiement.

La diffusion de l'information en situation perturbée (incidents, travaux, plans de transport adaptés) reste limitée, souvent non automatisée et peu homogène d'un réseau à l'autre.

On constate un manque d'homogénéité de l'information relative aux autres services de mobilité (aires de covoiturage, stations vélos sécurisées, aménagements cyclables…). Ces informations sont encore peu publiées en open data.

Les différents réseaux disposent donc d'un socle commun de données théoriques (itinéraires de ligne, horaires théoriques) accessibles aux usagers via les sites internet et applications mobiles. En revanche, les données sur les horaires de passage en temps réel, la gestion des situations perturbées restent hétérogènes et incomplètes selon les territoires.

Des systèmes billettiques opérationnels mais présentant une interopérabilité partielle

Le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise se caractérise par la **coexistence de plusieurs systèmes billettiques** :

- Un système régional unifié en cours de déploiement (SIBR) pour le réseau ZOU !,

- Des systèmes urbains hétérogènes selon les territoires (Kuba, Paragon ID, Matawan, solutions spécifiques).

Les supports de titres utilisés sont multiples : cartes sans contact, titres papier, billets dématérialisés (M-ticket, codes 2D), avec des niveaux d'interopérabilité variables. Dans certains cas, l'absence de billettique (ou son déploiement récent) limite encore les possibilités de validation et de contrôle homogènes.

La mise en place de la carte à puce sans contact sur 3 des 5 réseaux de SERM comme support de titre constitue une première étape vers une interopérabilité des systèmes billettiques et illustre la volonté des territoires à tendre vers des standards communs.

La Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur a construit avec les autorités organisatrices de mobilité un référentiel fonctionnel commun (OPTIMA) qui définit des objectifs en matière d'interopérabilité au niveau des supports billettiques, de la distribution/vente, des services après-vente et des titres.

Depuis 2012, **le titre de transport combiné ZOU ! Express TER + réseau Mistral** permet de combiner le réseau Mistral de la métropole TPM avec le réseau TER ZOU ! avec un tarif préférentiel (abonnement mensuel ZOU + 18,90 €).

En 2019, la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et l'ensemble des autorités organisatrices du département du Var avaient engagé la réflexion sur une tarification zonale multimodale à l'échelle du département. Les études n'avaient pas pu arrêter de scénario définitif. Aujourd'hui, les acteurs souhaitent relancer les études pour tendre vers un titre de transport multimodal à court terme.

PARTIE 2 : Une trajectoire déjà en mouvement : projets, démarches et phase de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise

Ce second chapitre du dossier de statut permet d'identifier les dynamiques collectives préexistantes à la phase de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise et ainsi d'inscrire le projet de SERM dans la dynamique du territoire. Seront notamment abordés le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA qui est le prérequis essentiel du renforcement de l'offre ferroviaire ainsi que les autres démarches de développement des transports urbains et interurbains, des modes actifs et des grands projets d'aménagements du territoire.

Ce chapitre intègre également la présentation des documents de planification territoriale qui constituent un cadre essentiel pour orienter le développement et l'aménagement d'un territoire. Sont ainsi décrits le SRADDET, les SCoT et les plans de mobilité, leurs articulations et leurs ambitions, afin de situer le SERM dans son contexte institutionnel et territorial.

A. Capitaliser sur les démarches existantes sur l'aire toulonnaise

Les services express régionaux métropolitains (SERM) constituent des **projets structurants de mobilité portés par les autorités organisatrices régionales et locales**. Ils visent à réduire la dépendance à la voiture individuelle en renforçant les transports collectifs et les modes actifs, notamment pour les déplacements du quotidien. Les SERM ont été formalisés par la loi du 27 décembre 2023, traduisant le passage des « RER métropolitains » à une approche élargie et multimodale.

Cette démarche repose sur une amélioration coordonnée de l'ensemble des offres de mobilité : ferroviaire, transports collectifs routiers, vélo et covoiturage, afin de renforcer leur attractivité et leur compétitivité. Elle répond à des enjeux majeurs de transition écologique, de qualité de vie, d'aménagement du territoire et de décongestion.

Sur l'aire toulonnaise, **le SERM s'inscrit dans la continuité des initiatives et projets déjà engagés par les partenaires**, notamment la LNPCA et les contrats opérationnels de mobilité, et vise à en amplifier les effets à l'échelle du territoire.

1. La transformation de l'armature ferroviaire du territoire avec les projets de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et Haute Performance Marseille Vintimille, prérequis du SERM

Le SERM s'appuie sur des grands projets ferroviaires engagés à l'échelle régionale, en particulier la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et le programme de Haute Performance Marseille–Vintimille (HPMV).

Le projet LNPCA, déclaré d'utilité publique en 2022, constitue une infrastructure structurante de l'arc méditerranéen, dont la mise en service est progressive à l'horizon 2030 puis 2035. Il est adossé au projet HPMV, notamment avec le déploiement du système ERTMS, qui vise à optimiser les performances et la capacité du réseau existant.

En particulier, le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) est le résultat d'un processus de longue durée, engagé dès les années 1990 pour répondre aux besoins d'amélioration de l'offre ferroviaire régionale. Il s'est progressivement construit au travers d'études techniques et de nombreuses phases de concertation, qui ont largement fait évoluer ses objectifs, ses priorités et son contenu.

Initialement envisagé sous la forme d'une LGV entre Marseille et Nice, le projet a été profondément réorienté à l'issue du débat public des années 2005-2009, qui a mis en évidence la nécessité de privilégier les transports du quotidien et l'aménagement du territoire, tout en maintenant une desserte performante des grandes métropoles régionales. Cette évolution a conduit à l'abandon de la notion de LGV PACA au profit d'un projet de ligne nouvelle plus global, intégrant à la fois des enjeux de capacité, de desserte locale et de performance du système ferroviaire.

Au fil des années, plusieurs étapes structurantes ont jalonné sa maturation : choix d'un tracé passant par les principales métropoles régionales, approfondissement des scénarios et poursuite des concertations, puis définition progressive d'un projet phasé. À partir de 2018, celui-ci est organisé en quatre phases, avec une priorité donnée au traitement des nœuds ferroviaires saturés de Marseille, Toulon et Nice, condition essentielle au développement des trains du quotidien. Les sections de ligne nouvelle sont, quant à elles, envisagées à plus long terme.

Cette orientation stratégique a été confirmée par la décision ministérielle de 2019 et validée par les concertations publiques, traduisant une forte adhésion à la priorité donnée aux mobilités du quotidien. **Elle a conduit à l'engagement opérationnel des premières phases,** qui ont fait l'objet d'une enquête publique début 2022, puis à **l'obtention de la déclaration d'utilité publique en octobre 2022**, marquant une étape décisive dans la concrétisation du projet.

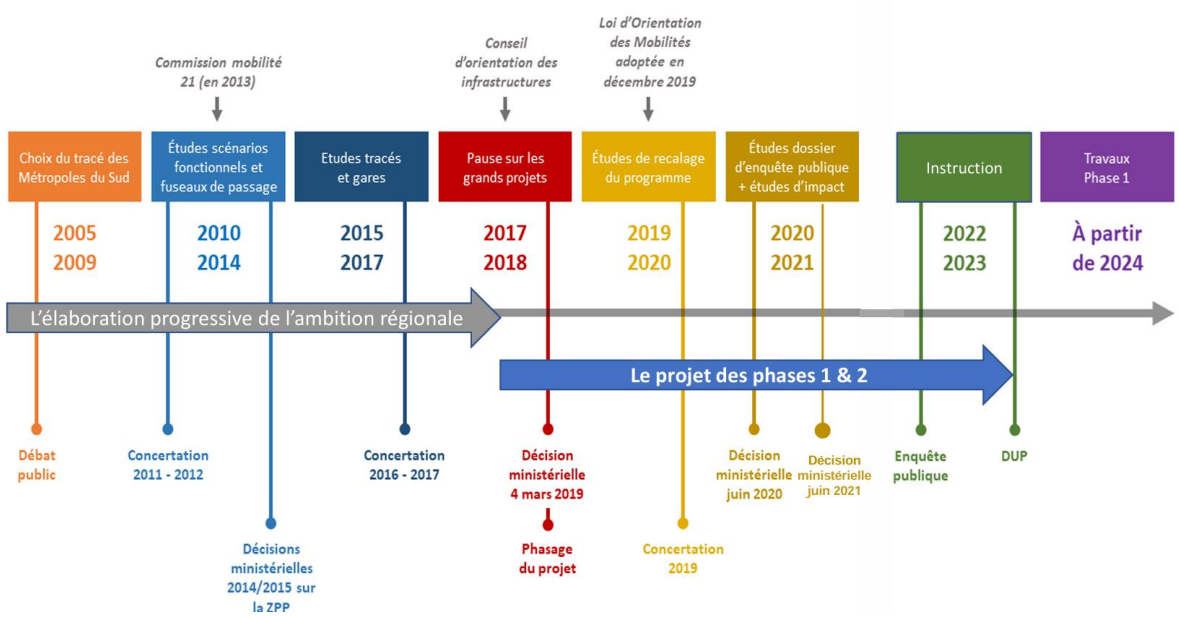


Figure 36: Chronologie des phases 1 et 2 du projet LNPCA

Le projet LNPCA est soutenu par l'Etat ainsi que 11 collectivités et EPCI des Bouches-du-Rhône, du Var et des Alpes-Maritimes, dont la Région Sud, le Département du Var et la métropole Toulon Provence Méditerranée, également partenaires sur SERM de l'aire toulonnaise.

Ensemble, les projets HPMV et LNPCA constituent la colonne vertébrale des futurs systèmes de mobilité de l'aire toulonnaise, en améliorant durablement la capacité ferroviaire et la desserte du territoire. Ils sont décrits en partie 5 du présent dossier.

2. Le Contrat opérationnel de Mobilité – des engagements pris à court terme

Le **Contrat opérationnel de mobilité (COM)** découle des directives de la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en 2019, mettant en exergue le couple Région / EPCI pour organiser au plus près des bassins de vie la mobilité des personnes et des marchandises.

L'objectif affiché est de couvrir l'intégralité du territoire national par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) locales, afin que chacun puisse bénéficier de services publics de mobilité alternatifs à l'usage individuel de l'automobile. Elle réaffirme le droit à la mobilité pour tous mais en proposant une approche plus durable, multimodale et territorialisée, en s'intéressant à l'ensemble des maillons de la chaîne de mobilité.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'est d'ores et déjà engagée dans ce dispositif. Les COM de première génération sont établis pour une durée de 4 ans, de 2025 à 2029.

Ces contrats de mobilité permettent de dresser une feuille de route d'actions communes à réaliser qui est adaptée à chaque bassin de mobilité de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Parmi les grandes ambitions généralistes du COM se trouvent :

- L'augmentation de l'usage du vélo,
- L'amélioration de l'intermodalité, l'interopérabilité et la complémentarité des services,
- La poursuite du développement du covoiturage,
- La mise en œuvre des actions de décarbonation.

Au sein du périmètre du SERM de l'aire toulonnaise, **inclus dans le bassin K**, des actions en cours d'engagement prévus vont significativement améliorer la desserte en transports en commun tel que la ligne de covoiturage Toulon-Cuers, le réseau de BHNS de la Métropole ou la navette ferroviaire permis par la LNPCA.

3. Etude relative à l'amélioration de la complémentarité des offres car-train

Une étude de complémentarité Car/Train a été menée afin d'optimiser au mieux l'armature des transports en commun de demain, en perspective des évolutions permises par le projet de la LNPCA. Ces travaux émanent d'un constat : le manque d'articulation diagnostiqué entre l'offre TER et car en particulier en termes d'articulation horaire. A également été diagnostiqué le caractère structurant de l'offre TER ainsi que sa performance en termes de temps de parcours par rapport aux modes routiers.

L'étude menée en 2022 **(Études relatives à l'amélioration de la complémentarité des offres car/train)** fait état des réflexions sur les futures articulations en transport en commun nécessaires afin de prendre en compte l'articulation des futurs projets (ex : BHNS de Toulon) et d'infrastructures (élargissement à 2x3 voies de l'A57) avec le projet LNPCA.

Le SERM de l'aire toulonnaise a été initialement porté au travers de la démarche du Contrat Opérationnel de Mobilité qui reprend les premières étapes de construction d'une offre multimodale avec le développement des transports et de leur interopérabilité, du covoiturage et du vélo. Le COM a permis de cibler des actions à mettre en œuvre à court terme qui sont des entrants pour le SERM.

B. Des documents de planification qui convergent vers la constitution d'une offre cohérente à l'échelle du SERM

Les documents d'urbanisme et de planification territoriale, à échelle régionale (SRADDET) ou locale (ScoT, PLU, PDM, PCAET) définissent un cadre d'action complet, cohérent avec les actions menées par le SERM de l'aire toulonnaise.

1. Un projet intégré dans la planification régionale

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le projet de SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit en cohérence avec les orientations du Schéma Régional **d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)** de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il constitue une déclinaison opérationnelle des objectifs régionaux en matière de mobilité durable, de report modal et de décarbonation des déplacements, en articulation avec le cadre stratégique régional.

Le SRADDET de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dans sa version en vigueur approuvée par arrêté préfectoral le 3 juillet 2025, constitue le **cadre stratégique régional de référence pour les politiques d'aménagement, de mobilité et de transition écologique.** Il constitue un schéma de planification intégrant 11 domaines obligatoires, visant à mettre en œuvre une politique régionale cohérente. Ses orientations sont détaillées en annexe.

Dans le cas de TPM, le projet de la Métropole passe par son **positionnement dans le rayonnement euroméditerranéen via son rôle de première base navale de défense en Méditerranée, et le développement de ses fonctions économiques et portuaire**s en complémentarité avec les autres grandes places (Marseille, La Ciotat, Nice). Les aires métropolitaines ont ainsi vocation à organiser une gestion optimisée, durable et innovantes des flux (parmi lesquels transport et mobilité).

Le **Plan de transformation écologique et énergétique de Provence-Alpes-Côte d'Azur** fixe une trajectoire de transition visant notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre, renforcer la résilience du territoire face au changement climatique et promouvoir des mobilités plus durables. Il a été élaboré dans le cadre de la planification écologique régionale en 2024, et est piloté par l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

En particulier, la **feuille de route « Mieux se déplacer »** décline ces objectifs dans le domaine des mobilités. Elles visent notamment à développer les alternatives à la voiture individuelle, à renforcer l'usage du ferroviaire, des transports collectifs et des mobilités actives, ainsi qu'à améliorer l'intermodalité et la décarbonation des flux de voyageurs. Cette feuille de route répond aux enjeux du territoire en matière d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, ainsi que de préservation de la qualité de l'air et des sols. Le développement des quatre SERM régionaux constitue notamment une action prioritaire de cette feuille de route.

Le SRADDET est le document de planification territoriale à l'échelle régionale englobant le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise. Il traite de l'articulation entre l'aménagement du territoire, les mobilités et les enjeux environnementaux et notamment la lutte contre l'artificialisation des sols, lignes directrices des orientations du SERM.

2. Des démarches de planification territoriale à l'échelle locale

Recensement et état des lieux des documents d'urbanisme locaux

EPCI	Plan de mobilité	PCAET	SCoT
CC Cœur du Var	2022	En cours	2016
CC Méditerranée Porte des Maures	-	En cours	2019
CA Provence Verte	-	2023	2020
CA Sud Sainte Baume	2026	Arrêté en 2025	2019
Métropole Toulon Provence Méditerranée	Arrêté en décembre 2025 -consultation PPA en cours	En cours	2019 en cours de révision
CC Vallée du Gapeau	-	Arrêté en 2025	2019

Les Schémas de Cohérence Territoriaux (SCoT) du territoire

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) est un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'un territoire, de projet ou bassin de vie, détermine l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement d'un territoire. Il est notamment composé d'un Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) formulant les objectifs à l'horizon 20 ans de spatialisation du projet politique stratégique et prospectif des élus et d'un Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) définissant des orientations localisées et parfois chiffrées.

Le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise, est couvert par les **3 SCoT** suivants :

- SCoT Provence Méditerranée, approuvé le 6 septembre 2019, en cours de révision (2ème),
- SCoT Provence Verte Verdon, révision n°1 approuvée le 30 janvier 2020,
- SCoT Cœur du Var de 2016, modifié depuis 2022.

Les orientations principales de ces ScoT concernant l'armature urbaine projetée, les principes de transports collectifs ainsi que de production de logement projetée ont été synthétisées et représentées cartographiquement dans le cadre des travaux menés par l'audat.var durant la phase de préfiguration. Les orientations de ces ScoT sont détaillées en annexe.

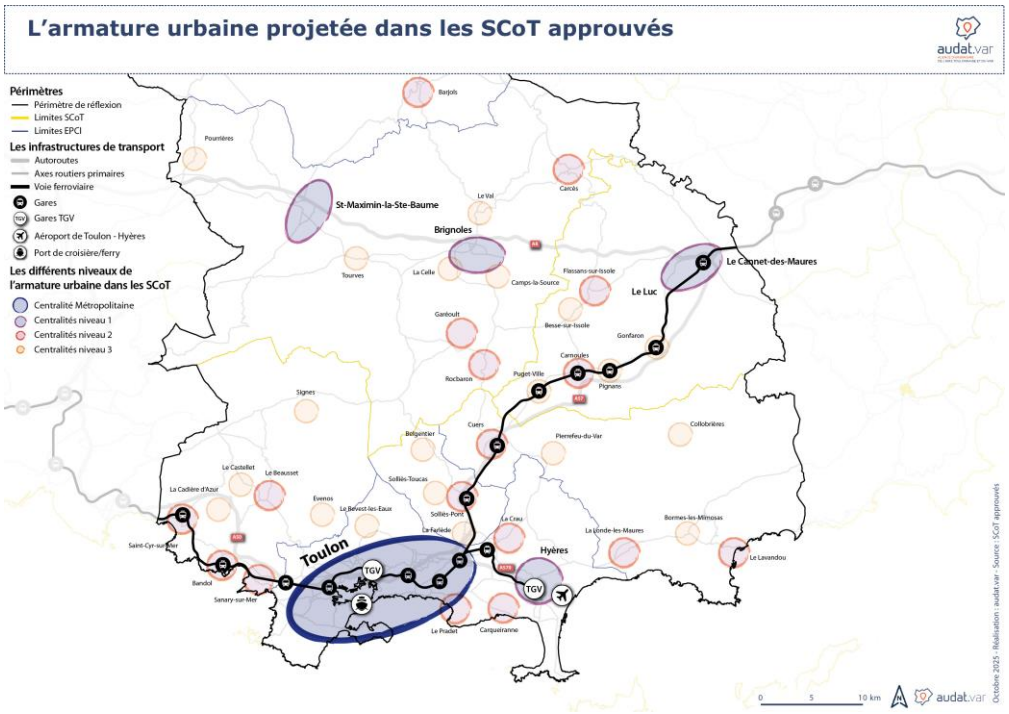


Figure 37 - Synthèse de l'armature urbaine des différents SCoT – Source audat.var

- Le **cœur métropolitain** constitue le pôle structurant principal incluant les 2 premières communes du Var (Toulon et La Seyne-sur-Mer) et compte 5 gares, dont la gare TGV toulonnaise,
- **4 centralités** de niveau 1 qui correspondent aux pôles urbains à rayonnement inter-communal,
- **18 centralités** de niveau 2 qui correspondent aux polarités secondaires, relais et piliers locaux dans leurs territoires respectifs,
- **20 centralités** de niveau 3 qui forment un maillage de petites villes relais assurant une offre de services de proximité et participant à l'équilibre territorial local.

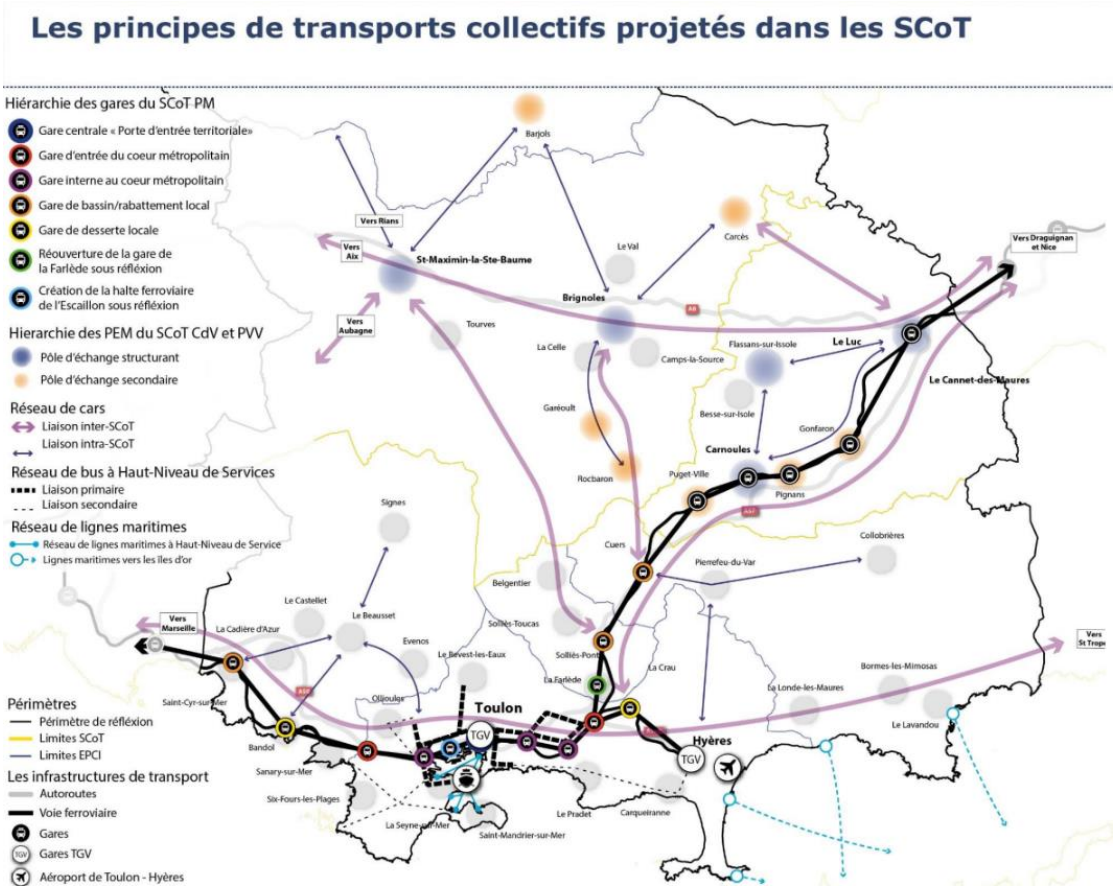


Figure 38 -Les principes de transports collectifs projetés dans les SCoT - Source audat.var

- Le **SCoT Provence Méditerranée** ambitionne un **réseau de transport structurant,** combinant un réseau urbain (desserte interne), un réseau de cars interurbains (desserte hors réseau urbain et inter-SCoT) et un réseau de gares hiérarchisées, support de l'intermodalité,
- Le **SCoT Cœur du Var**, desservie par la ligne ferroviaire, organise ses pôles d'échanges structurants et secondaires. Une desserte intra-SCoT est envisagée sous **forme de boucle reliant ces pôles d'échanges multimodaux,** et reliant les 10 des 11 communes en permettant le rabattement vers les pôles d'échanges ou les dessertes vers les territoires voisins.
- Le **SCoT Provence Verte**, identifie ses pôles d'échanges structurants dans les villes-centres et ses pôles secondaires dans les villes-relais. Il prévoit la mise en place d'un **réseau de lignes de cars cadencées**, assurant une desserte efficace entre les villes-relais et les villes-centres, puis vers les grandes aires urbaines voisines telles que Toulon, Aix-en-Provence ou Aubagne.

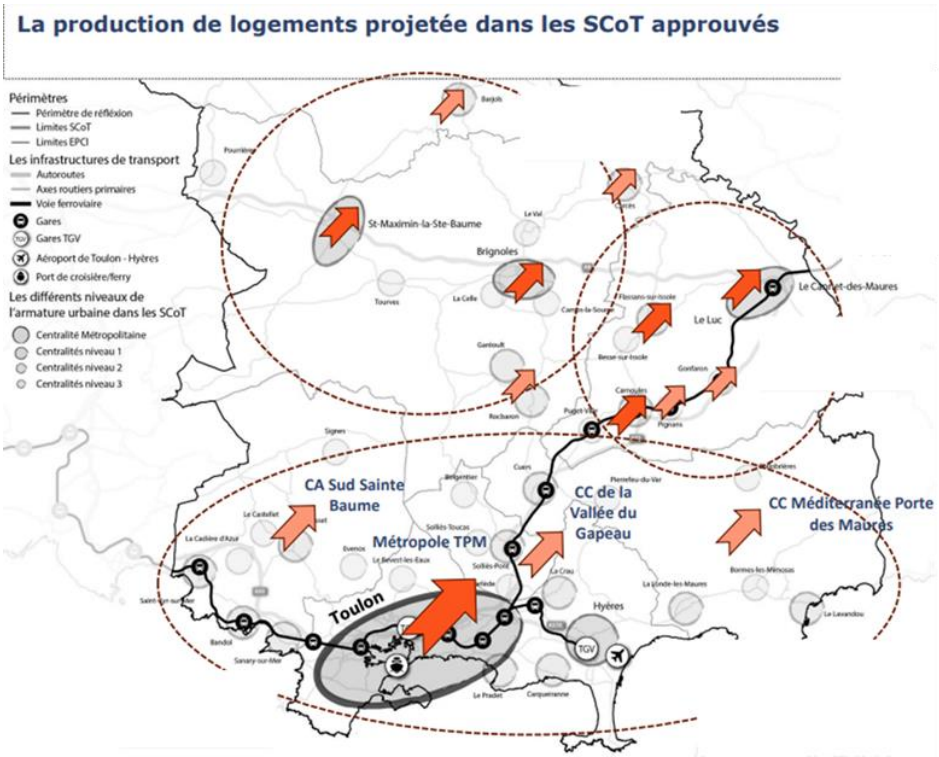


Figure 39 - Synthèse des productions de logements envisagées sur les SCoT du territoire – Réalisation audat.var

Les SCoT permettent également de définir les objectifs de production des logements et donc de développement urbain attendus sur les territoires permettant d'accueillir les nouvelles populations et de compenser les phénomènes de décohabitation.

Sur le **SCoT Provence Méditerranée** la production des 3500 logements/an (dont 60% sur TPM) doit répondre à ces deux objectifs :

- Maintenir la population existante, soit environ 2 300 logements nécessaires par an,
- Soutenir une croissance démographique moyenne de 0,4 % par an, correspondant à 1 200 logements supplémentaires pour accueillir de nouveaux actifs,

Sur le **SCoT Cœur du Var,** les projections démographiques s'appuient sur une tendance de croissance de 0,5% par an. Il se prépare à accueillir 51 400 habitants en 2050, soit 7 000 nouveaux habitants sur la période 2020 - 2050. Cette évolution démographique doit s'accompagner, entre autres, d'une production de logements. La responsabilité d'accueil de nouveaux logements pour chaque typologie de villes et villages est répartie à près de 50% pour le pôle urbain le Luc/le Cannet, qu'il s'agit d'affirmer dans son rôle de pôle urbain principal du territoire

Sur la **CA Provence Verte**, le SCoT vise à lier la production de 660 logements au renforcement des centralités, qui vont accueillir 65% de cette hausse.

- Villes-centres : 40 %, principalement Brignoles et Saint-Maximin, pôles structurants accueillant les fonctions majeures,
- Villes-relais : 25 % Rians, Barjols, Carcès, Garéoult/Rocbaron, pour renforcer leur rôle de relais urbains et de services,

Les SCoT du territoire convergent vers un développement du territoire concentré sur les principales polarités tant au sein du cœur métropolitain que des pôles du fuseau de l'A8 (Le Cannet-Le Luc, Brignoles et Saint-Maximin). Les SCoT concentrent les développements et les logements sur ces secteurs en s'appuyant également sur les centralités secondaires.

Ils témoignent d'une convergence des visions et d'une volonté politique de structurer une mobilité plus durable. De nombreuses actions et orientations se recoupent autour d'objectifs communs : intermodalité, diversification de l'offre, réduction de la dépendance automobile, amélioration de la lisibilité des déplacements.

Concernant les mobilités, l'ensemble des SCoT du territoire traite des dessertes routières interurbaines avec des synergies fortes entre les propositions des SCoT :

- ***Des liaisons de cars inter SCoT***
  - ***Une offre de rayonnement autour de la centralité toulonnaise :***
  - ***Le littoral avec un enjeu de desserte au-delà du SERM,***
  - ***Des axes de desserte permettant un rabattement depuis les centralités secondaires situés au cœur des massifs***
  - ***Un axe sur le fuseau A8 desservant les centralités du Nord du territoire avec le lien vers Aix-en-Provence, voire l'Est du Var et Aubagne.***
- ***Un renforcement de l'intermodalité au niveau de l'ensemble des gares***

Les Plans Climat-Air-Energie-Territoriaux (PCAET)

Les PCAET constituent l'outil de planification, à la fois stratégique et opérationnel, qui permet aux collectivités d'aborder l'ensemble de la problématique air-énergie-climat sur leur territoire. Le PCAET est rendu obligatoire pour les EPCI de plus de 20 000 habitants.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur compte 37 EPCI de plus de 20 000 habitants. Au 30 septembre 2025, la région comptait 24 PCAET adoptés couvrant 73% de la population régionale.

Le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise est ainsi concerné par cinq PCAET dont deux approuvés, listés dans le tableau qui suit :

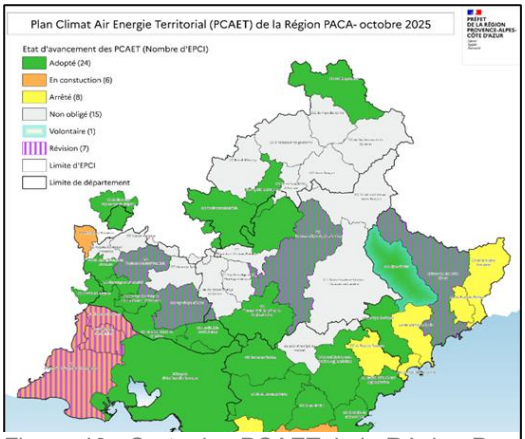


Figure 40 - Carte des PCAET de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur au 30/09/2025 - Source : DREAL PACA

EPCI	Population de l'EPCI	Projet en construction	Projet arrêté	PCAET adopté	Date d'approbation
Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM)	447 804		1		-
CA Provence Verte	101 989			1	10/02/2023
CA Sud Sainte Baume	64 093		1		-
CC Cœur du Var	44 966			1	27/09/2022
CC Vallée du Gapeau	32 578		1	1	26/02/2026

Figure 41 - Synthèse et état des projets de PCAET sur le territoire du SERM de l'aire toulonnaise

*Le PCAET de la CCVG a été adopté le 26/02/2026

Les Plans de Mobilité

Le plan de Mobilité (PDM), anciennement Plan de Déplacement Urbain (PDU), est obligatoire pour les AOM des agglomérations de plus de 100 000 habitants[4], les autres AOM peuvent établir un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS).

- Le PDU de Toulon est actuellement en cours de révision suivant l'élaboration d'un PDM sur la métropole. Le projet de PDM 2025-2030 est passé en arrêt au Conseil Communautaire du 18 décembre 2025. Le PDM de Toulon est, à la date de rédaction du dossier de statut, en cours de de consultation des PPA puis passera en enquête publique avant de pouvoir être approuvé par le Conseil Communautaire.

Sa réalisation en parallèle du dossier de statut du SERM a permis une **co-construction des deux démarches** qui s'alimentent mutuellement et permettent une **vision partagée de la mobilité** tenant compte d'un développement d'une offre multimodale cohérente entre l'échelle de TPM et celle de l'aire urbaine.

- Le PDMS de la CA Provence Verte (2024),
- Le PDM de la CA Sud Sainte Baume (2026),
- À noter pour le territoire de Coeur du Var, la mise en application de la stratégie-action « Coeur du Var, Territoire de Mobilités Durables »

La structuration détaillée des objectifs et axes d'action sont détaillés en annexe.

Un cadre stratégique régional pour le développement du vélo

De nombreux schémas directeurs cyclables réalisés sur le territoire : une forte ambition de développement du vélo

À l'échelle régionale, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur s'appuie sur son schéma régional des véloroutes et voies vertes qui identifie les itinéraires d'intérêt régional éligibles aux financements.

[4] Un arrêté du 22 décembre 2021 précise les territoires soumis à l'élaboration de PDM, la CA Provence verte qui dépasse les 100 000 habitants n'est pas soumise à cette élaboration elle est en cours d'élaboration d'un PDMS.



Figure 42 - Schéma régional Sud-PACA des véloroutes et Voies Vertes

Si le réseau cyclable du territoire du SERM de l'aire toulonnaise demeure encore peu développé à ce stade, **des dynamiques locales émergent**. Plusieurs intercommunalités du périmètre ont élaboré un schéma directeur cyclable :

- La métropole TPM : Schéma Directeur des Aménagements cyclables approuvé en 2019 (horizon 2025), conforté par le PDM de 2025,
- La CC Cœur du Var : Schéma directeur cyclable (horizon 2025 -2033) approuvé en 2025,
- La CA Sud Sainte Baume : Schéma directeur cyclable (Horizon 2025 - 2035) approuvé en 2025,
- La CA Provence Verte : en cours d'élaboration d'un schéma directeur,
- La CC Méditerranée Porte des Maures : Schéma directeur cyclable (horizon 2024 – 2039) en 2024.

Seule la communauté de commune de la Vallée du Gapeau n'a pas formalisé à date de vision prospective quant au développement de son réseau cyclable.

Les schémas cyclables portés par chacun des partenaires du SERM sont détaillés en annexe.

L'élaboration des schémas directeurs cyclables s'est appuyée sur un ensemble de principes directeurs communs : hiérarchisation, continuité, itinéraire direct, confortable, et sécuritaire. Par ailleurs, ces schémas directeurs privilégient en premier lieu la desserte des centres-villes, puis le développement des premiers axes interurbains structurants en renforçant les itinéraires urbains. À long terme, l'ensemble des liaisons intercommunales est prévu d'être déployé afin de constituer un réseau cohérent, maillé et hiérarchisé.

Ces schémas phasés convergent vers la mise en place d'infrastructures cyclables internes et soulignent la nécessité de les connecter entre elles pour constituer un réseau cohérent. La réalisation de stationnements vélos sécurisés dans toutes les gares constitue une première étape dans la construction d'un système vélo.

C. Les projets structurants en lien avec le SERM

1. La réalisation du projet LNPCA phase 1 et 2, pierre angulaire du développement et de la sécurisation du réseau ferroviaire

Le projet LNPCA phase 1 et 2 est structurant pour le SERM de l'aire toulonnaise. Adossé au projet HPMV, il constitue la **colonne vertébrale du système régional de mobilité et un pré-requis des futurs SERM**, dont le SERM de l'aire toulonnaise.
La mise en œuvre de l'ERTMS, préalable à la réalisation du projet LNPCA, a pour objectif de remplacer la signalisation au sol actuelle par un nouveau système embarqué permettant l'amélioration de la fiabilité du réseau et une gestion du trafic plus performante et un retour plus rapide à la situation nominale après tout incident causant des perturbations sur le réseau. L'ERTMS permet par ailleurs l'interopérabilité des matériels roulants selon les normes européennes. Le déploiement de ce nouveau système est prévu en 3 étapes : entre Anthéor-Cap-Roux et Vintimille en 2028, entre Saint-Cyr-sur-Mer et Anthéor-Cap-Roux en 2030 et entre Saint-Cyr-sur-Mer et Marseille en 2031. Le réseau sera donc entièrement équipé avant la mise en service complète du projet LNPCA en 2035.

Le projet LNPCA a pour finalités :

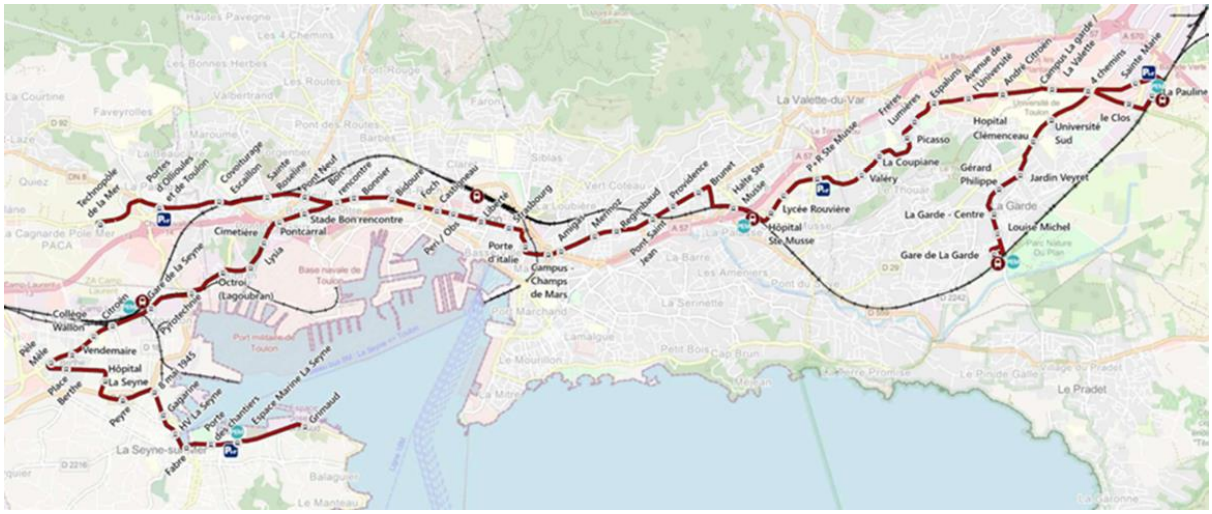
- Augmenter l'offre ferroviaire en améliorant la fréquence et le cadencement des TER, en créant des sillons rapides supplémentaires sur l'axe Marseille-Vintimille et en proposant des liaisons nouvelles qui traversent les métropoles sans correspondance ;
- Améliorer la fiabilité du réseau en renforçant sa robustesse et sa régularité grâce à de nouveaux aménagements permettant la suppression des conflits de circulation sur un même axe ;
- Améliorer les temps de parcours avec la traversée souterraine de Marseille qui permettra un gain de 15 à 20 minutes pour les 20 000 trains annuels en provenance ou en direction de Toulon et de Nice ;
- Améliorer la desserte des territoires grâce à de nouvelles gares avec la constitution ou le renforcement de pôles d'échanges multimodaux ;
- Créer une synergie avec les projets urbains structurants développés en interface avec les gares et pôles d'échanges du projet dans une logique de cohérence urbanisme-transport ;
- Préserver le développement du fret ferroviaire : aucune fonctionnalité fret n'est développée avec la LNPCA, mais toutes les fonctionnalités existantes sont maintenues ou reconstituées quand elles sont impactées par les travaux. Parallèlement, les gains de capacité et de robustesse générés par le projet profiteront aussi au fret qui pourra bénéficier de nouveaux sillons en heures creuses ;

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont les maitres d'ouvrage de l'ensemble du projet, à l'exception des sites de maintenance et de remisage (SMR) sous maitrise d'ouvrage de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

2. Le BHNS de Toulon

Le BHNS, intégré au PDU 2015-2025 puis au projet de Plan de Mobilité arrêté en 2025 de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, vise à proposer une **alternative performante à la**

voiture individuelle en facilitant les mobilités quotidiennes et en soutenant la transition écologique.



Ce BHNS sera progressivement mis en service avec un déploiement prévu entre 2028 et 2038. Il permettra de renforcer la qualité de service de l'offre urbaine et sa fiabilité. Il constitue un maillon important du développement de l'intermodalité du SERM tant avec l'offre ferroviaire que les lignes de cars express pour permettre de mieux diffuser vers les pôles générateurs.

Les travaux et services liés aux BHNS sont *détaillés à la PARTIE 5* : Le déploiement phasé d'une offre multimodale *du présent rapport.*

3. La VRTC Est Toulon : une première réponse à l'enjeu d'optimisation du réseau de transport

L'élargissement de 2 à 3 voies de l'A57 en entrée Est de Toulon a été inauguré mi-2025.

Cet élargissement réalisé sur les 7 kilomètres permet de fluidifier et fiabiliser les transports collectifs en entrée de Toulon. Une **Voie Réservée en Transports en Commun permet d'expérimenter une nouvelle répartition modale de l'autoroute en milieu urbain**, en valorisant une infrastructure historiquement dédiée à la circulation automobile au bénéfice de plusieurs lignes de transports collectifs urbaines et interurbaines. La diminution et la fiabilisation des temps de parcours sont des atouts qui augmentent considérablement l'attractivité de ces lignes.

Cet élargissement a permis de réduire significativement la fréquence et l'ampleur des épisodes de congestion et a également facilité significativement la circulation autoroutière des transports urbains et interurbains avec la possibilité d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence lorsque la vitesse de circulation effective descend sous le seuil des 50 km/h.

De plus, **deux arrêts de transport en commun sur autoroute** ont ainsi été créés (desservis par 4 lignes du réseau Mistral et 6 lignes du réseau Zou !). Ils sont connectés au **pôle d'échanges multimodal du quartier de Sainte-Musse** qui accueille une halte ferroviaire et qui accueillera le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) géré par la Métropole Toulon Provence Méditerranée.



Figure 43 - Bus sur l'arrêt sur autoroute Source TPM



Figure 44 - Plan de l'élargissement à 2*3 voies – source ESCOTA

L'extension de la VRTC à la partie Ouest de Toulon (A50) est aujourd'hui au stade de réflexion, et a été inscrite dans le PDM de TPM 2025-2035.

4. De premières briques pour le covoiturage

Expérimentation de la ligne de covoiturage d'intérêt régional Toulon – Cuers (Zou ! COVOIT')

Une **ligne de covoiturage spontané** (sans réservation préalable) pilotée par l'Etat et la Région entre Cuers et Toulon a été mise en place en juin 2025, avec 18 arrêts. Ce nouveau mode vise à offrir à l'usager une offre de mobilité à haut niveau de service pour un coût réduit pour la collectivité, puisqu'il s'appuie sur l'offre particulière et utilise en grande partie une infrastructure déjà omniprésente dans la Métropole. Les études préalables estiment que 95% des voyages concerneraient le territoire TPM dont 50% des trajets réalisés en interne, soit entre 1 000 trajets et 2 500 trajets par semaine au bout de trois années de service. Cette action a vocation à lutter contre l'autosolisme en **augmentant le taux de remplissage des véhicules**.

Les objectifs affichés par le projet :

- Développer les mobilités partagées plus respectueuses de l'environnement,
- Améliorer le pouvoir d'achat des ménages : jusqu'à 2 000 €/an économisés par passager régulier,
- Réduire les embouteillages, les émissions de CO2 et la pollution,
- Renforcer la solidarité locale : créer du lien entre voisins et entre territoires,
- Compléter les autres modes de transports : transports collectifs, parkings relais, etc.



Figure 45 - Plan de la ligne de covoiturage ZOU ! COVOIT' Toulon - Cuers

Ce projet est complétement **intégré à l'offre de mobilité ZOU !** déployée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ce nouveau service de covoiturage a été pensé en complémentarité avec l'offre de transport localement présente (bus, car, trains TER) et les arrêts de covoiturage spécialement aménagés ont été positionnés de manière à être facilement accessibles à pied ou à vélo mais aussi en voiture pour les arrêts disposant d'un parking de covoiturage. Des études sont actuellement menées afin de réaffecter une voie de circulation générale en voies réservées covoiturage « VR2+ » sur autoroute.

5. Les grands projets d'aménagements

Projet Jubelin

Premier département militaire de France, le Var accueille **un écosystème industriel de défense, notamment naval, qui constitue un moteur majeur de l'emploi et du développement économique de l'aire toulonnaise**, avec 617 entreprises et fournisseurs directs du ministère des Armées, 85 sous-traitants de l'armement, 6 062 emplois industriels et 12 739 emplois induits. Appelée à se renforcer sous l'effet de la loi de programmation militaire 2024-2030, de l'accélération de l'effort national de défense et du programme du porte-avions de nouvelle génération « France Libre », cette dynamique générera des besoins croissants de recrutement, de formation, d'implantation et de déplacements entre les principaux pôles d'emploi, de recherche et de production du territoire. Dans ce contexte, le SERM de l'aire toulonnaise constitue un levier structurant pour améliorer l'accessibilité des sites stratégiques, fiabiliser les mobilités quotidiennes des salariés et des militaires, élargir les bassins de recrutement et accompagner durablement l'attractivité ainsi que la montée en capacité de la filière de défense varoise.

Le futur parc d'activités Varécopole à la croisée des dessertes ferroviaires et routières

Située en porte d'entrée Est de la CC Coeur du Var, au Cannet-des-Maures, la Zone d'Aménagement Concertée Varécopole est un **projet de pôle d'activités** qui se compose de 3 secteurs opérationnels. Couvrant près de 55 ha, il offrira à terme une vingtaine de lots avec un objectif d'**un millier d'emplois**. Varécopole est une opération d'intérêt général à vocation économique qui permettra d'aménager et d'équiper des terrains en vue d'accueillir des entreprises dans un contexte d'exemplarité environnementale et énergétique. Varécopole poursuit des objectifs à deux niveaux :

- Au niveau intercommunal : développer une zone d'activités à haute valeur ajoutée tournée vers la recherche, la formation et l'innovation véritable vitrine du territoire Cœur du Var,
- Au niveau communal : développer un nouveau quartier intégré à son environnement, situé à proximité du centre-ville et reposant sur la complémentarité des fonctions. Ce projet vise également à valoriser l'entrée de ville par un traitement paysager en entrée de ville, tout en assurant une interface de qualité avec les espaces naturels et agricoles. En parallèle, il doit garantir une bonne accessibilité et une desserte efficace depuis le pôle d'échanges et la gare, en favorisant notamment les mobilités douces.

Fort d'un positionnement géostratégique au centre de la région et doté d'un carrefour unique de dessertes et mobilités (Gare SNCF, A57/A8, RN7), Varécopole se place comme la porte d'entrée du territoire.

En termes de mobilité, le projet prévoit de requalifier la RDN7, d'aménager le pôle d'échanges multimodal lié à la gare du Cannet-des-Maures, de développer des mobilités douces, et d'améliorer la sortie d'autoroute. Les travaux d'aménagement, qui ont débutés en 2025, concernent notamment le secteur 1, caractérisé par sa localisation stratégique à proximité du centre-ville et de la gare, et par une volonté de densification maîtrisée.

Extension du Parc d'Activités du Plateau de Signes

Un projet d'extension de **72 hectares** est à l'étude, venant s'additionner aux 240 ha actuels. Le PAPS compte ainsi affirmer son potentiel en tant que **pôle d'activité stratégique dans les secteurs de la santé, des biotechnologies, de l'agroalimentaire, de l'automobile et des mobilités durables.** Ce développement posera des enjeux accrus de desserte de proximité ainsi qu'en lien avec les Bouches-du-Rhône et l'aire métropolitaine toulonnaise.

Projet Naval Group à La Londe-les-Maures

Le projet de relocalisation des **unités de production Naval Group** sur le nouveau site de La Londe-les-Maures sera dédié à l'implantation d'un centre d'excellence « Drones et Systèmes d'alarme ». Ce nouveau centre viendra renforcer les autres pôles du groupe déjà présent sur les communes de Toulon et Ollioules. L'enquête publique du projet s'est déroulée à l'été 2025.



Figure 46 -Visuel de l'insertion du projet de Naval Group à La Londe-les-Maures source Naval Group

Projet Jubelin

Premier département militaire de France, le Var accueille **un écosystème industriel de défense, notamment naval, qui constitue un moteur majeur de l'emploi et du développement économique de l'aire toulonnaise**, avec 617 entreprises et fournisseurs directs du ministère des Armées, 85 sous-traitants de l'armement, 6 062 emplois industriels et 12 739 emplois induits. Appelée à se renforcer sous l'effet de la loi de programmation militaire 2024-2030, de l'accélération de l'effort national de défense et du programme du porte-avions de nouvelle génération « France Libre », cette dynamique générera des besoins croissants de recrutement, de formation, d'implantation et de déplacements entre les principaux pôles d'emploi, de recherche et de production du territoire. Dans ce contexte, le SERM de l'aire toulonnaise constitue un levier structurant pour améliorer l'accessibilité des sites stratégiques, fiabiliser les mobilités quotidiennes des salariés et des militaires, élargir les bassins de recrutement et accompagner durablement l'attractivité ainsi que la montée en capacité de la filière de défense varoise.

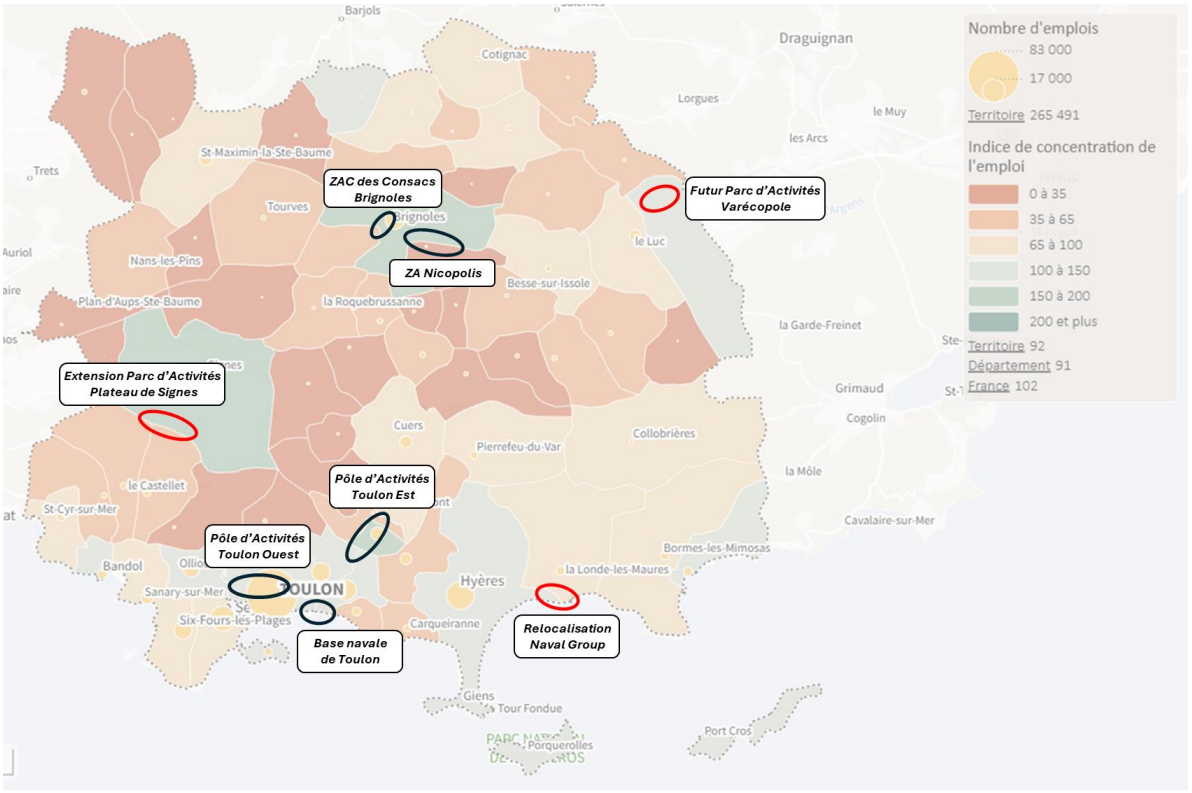


Figure 47 - Localisation des projets de pôles et parcs d'activités actuels et en projet (Source : Diagnostic Mobilité)

Autres projets d'aménagements

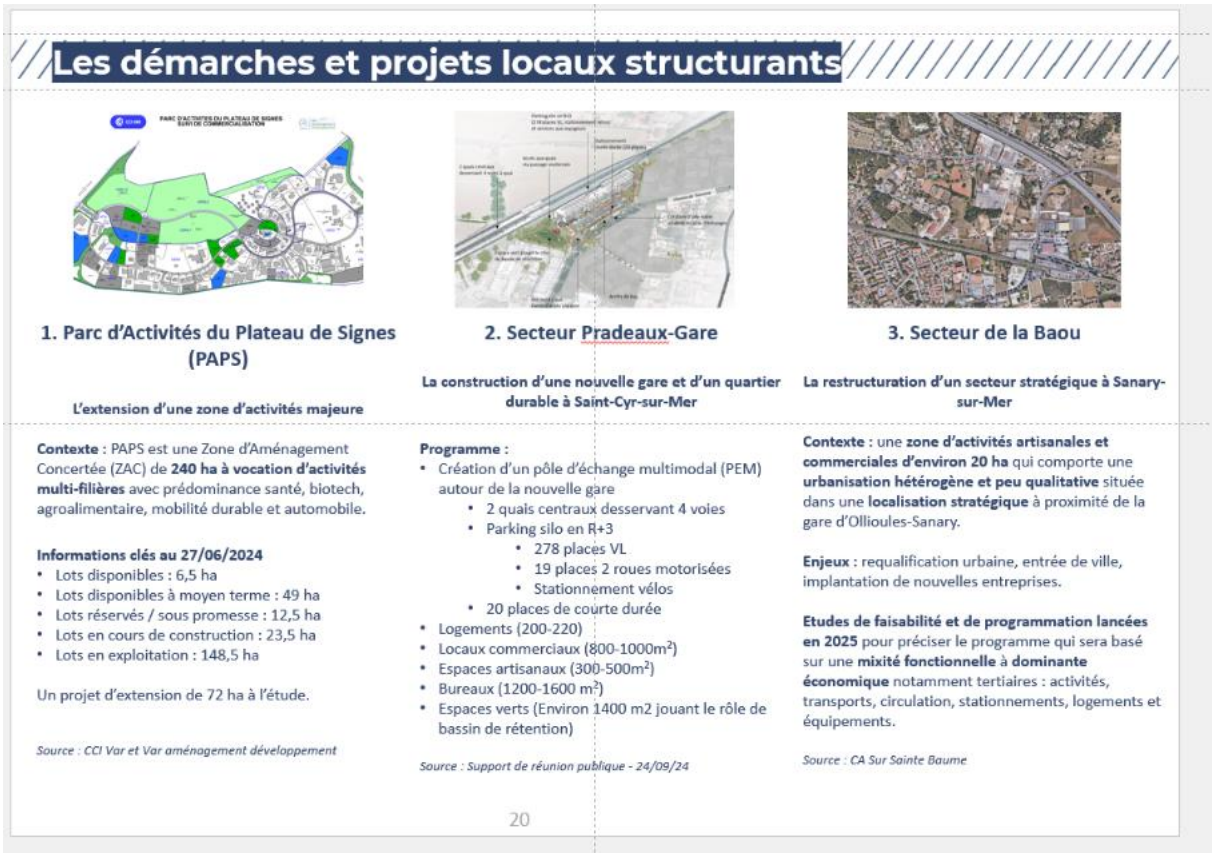


Figure 48 – Projets locaux structurants - Source audat.var

D. Préfigurer le SERM : méthode, calendrier et acteurs mobilisés

1. Une phase de préfiguration coconstruite et partagée

Le SERM de l'aire toulonnaise a été labellisé par le ministre des Transports le 4 juillet 2024, parmi la seconde vague de labellisations. Il s'agissait de la première étape permettant de lancer formellement le processus visant à obtenir le statut de SERM.

Entre janvier 2025 et septembre 2026, les partenaires du SERM de l'aire toulonnaise ont conduit **les études de préfiguration de ce SERM**. Une première phase préparatoire et de diagnostic a été menée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur au cours du premier semestre 2025. La phase de consolidation des études, sous la coordination de la Société des Grands Projets (SGP), a débuté dans la continuité de la phase préparatoire, à l'été 2025.

La démarche de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise rassemble des partenaires financeurs, que sont l'Etat, la Région, le Département du Var, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, la CA Provence Verte, la CA Sud Sainte Baume, la CC Cœur du Var, la CC Méditerranée Porte des Maures et la CC Vallée du Gapeau. Quatre opérateurs sont également parties prenantes de la démarche en tant que pilotes d'études : la SGP, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et l'agence d'urbanisme audat.var. La CC Provence Verdon et la CA Dracénie Provence agglomération, le concessionnaire autoroutier ESCOTA et la DIRMED font également partie des acteurs associés à la démarche.

Concernant l'accompagnement technique, les rôles entre les quatre acteurs accompagnant les partenaires se sont répartis ainsi :

- La SGP a eu la charge d'animer les contributions de l'équipe de préfiguration, de mener les études nécessaires au diagnostic, de proposer les solutions fonctionnelles non ferrées, de mener les études environnementales et socio-économiques et les modélisations de trafic multimodales. Sur cette base, elle a formalisé le schéma d'ensemble. Elle a assuré également la préparation du plan de financement et du schéma de gouvernance et a participé à l'animation du dialogue territorial aux côtés des partenaires,
- SNCF Gares & Connexions a mené le diagnostic des gares dont il est gestionnaire et exploitant, étudié les aménagements nécessaires et les coûts pour le développement de l'offre et l'insertion des gares et des haltes dans la stratégie multimodale,
- SNCF Réseau, a apporté également son expertise sur l'ensemble des composantes ferroviaires du SERM,
- L'agence d'urbanisme audat.var a apporté son expertise et sa connaissance du territoire sur les analyses du volet aménagement et a réalisé les études de potentiels des quartiers de gares.

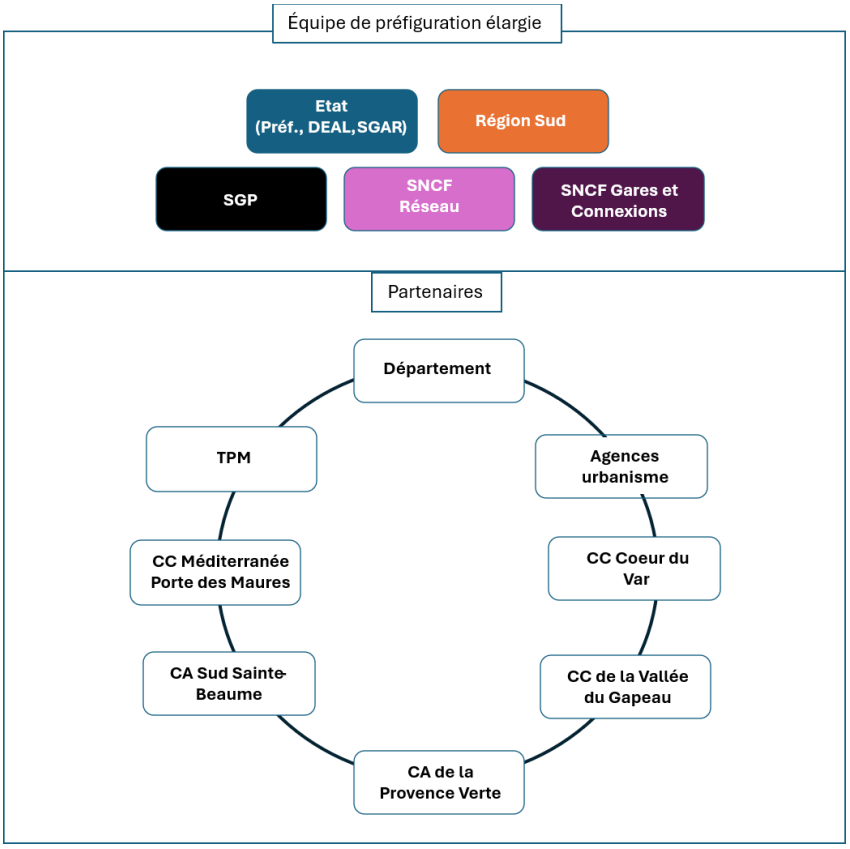


Figure 49 - L'équipe de préfiguration

La préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise a été constituée au travers de différents volets :

- Un état des lieux, avec un diagnostic du territoire et des mobilités, incluant une analyse des documents de planification existants,
- La construction d'un schéma d'ensemble multimodal et phasé, répondant aux enjeux du territoire toulonnais. Elle s'est appuyée sur les projets déjà engagés par les porteurs du SERM et sur la définition d'aménagements complémentaires nécessaires à l'atteinte de l'ambition d'offre cible,
- La définition d'un plan de financement, avec la consolidation des coûts en investissement et en exploitation, l'élaboration des modalités de financement des différentes composantes du SERM,
- La définition d'un schéma de gouvernance du SERM pour en assurer le déploiement, articulée avec les comitologies existantes sur le territoire.

La phase de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise, est une phase clé où ont convergé la définition du périmètre, les ambitions et les moyens existants et à projeter. Ce travail a été coconstruit avec les différents partenaires et acteurs clés du territoire afin d'aboutir à un schéma cohérent et partagé.

2. Organisation structurée autour d'une comitologie dédiée

Afin d'assurer des études de préfiguration du SERM, les partenaires ont mis en place une organisation centrée autour de réunions d'équipe de préfiguration, et deux instances décisionnelles : les comités techniques et les comités de pilotage.

En effet, les acteurs de la préfiguration du SERM se sont réunis régulièrement tout au long de cette phase, dans des réunions d'équipe de préfiguration bimensuelles.

Différents ateliers techniques de travail ont également été organisés pour affiner les différentes composantes du schéma d'ensemble (déploiement, articulation avec l'offre existante, etc.).

Le comité de pilotage s'est prononcé sur l'ensemble des décisions structurantes pour l'avancée de la phase de préfiguration du SERM : validation du schéma d'ensemble, du plan de financement, du schéma de gouvernance. Il s'est réuni aux étapes clés : lancement, fin de la phase préparatoire, validation des orientations du schéma d'ensemble, élaboration du dossier de demande de statut SERM. Les membres du comité de pilotage sont : l'Etat, la Région, les EPCI, le département du Var, la SGP, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et l'agence d'urbanisme audat.var.

Le planning ci-après détaille les grandes étapes et les différentes instances de comitologie mises en place.

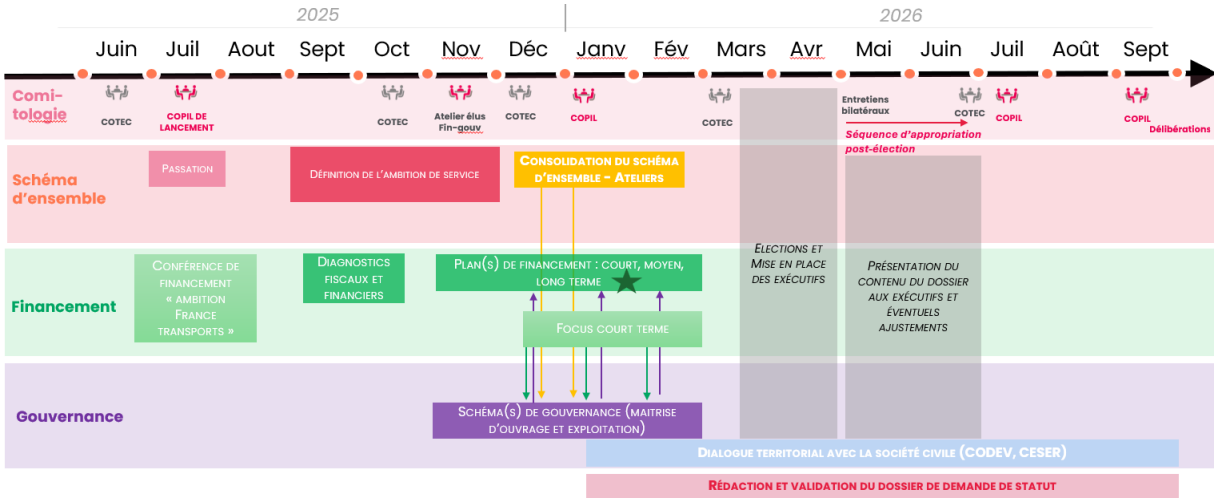


Figure 50 -Planning global de la phase préfiguration

PARTIE 3 : Comment le SERM peut transformer le territoire : les ambitions stratégiques

Le chapitre 3 vise à mettre en évidence les principaux enjeux du territoire de l'aire toulonnaise en matière d'environnement, de développement socio-économique et d'aménagement du territoire. Ces enjeux, identifiés à partir des éléments de diagnostic présentés dans les chapitres 1 et 2, permettent de préciser les priorités du territoire, et définir les ambitions portées par le SERM de l'aire toulonnaise, en matière d'amélioration de l'offre de mobilité, d'accompagnement du développement territorial et de réponse aux défis environnementaux.

A. Inscrire la mobilité quotidienne comme un levier majeur dans la réponse aux enjeux climatiques : enjeux et ambitions environnementaux

Face au changement climatique, la démarche SERM se construit autour d'une approche environnementale ambitieuse, en intégrant les grands enjeux environnementaux du territoire à toutes les étapes de déploiement du projet.

1. Un territoire à forts enjeux environnementaux

Préserver le capital naturel, paysager et agricole exceptionnel des risques de dégradation, d'artificialisation et de perte de biodiversité

Compte tenu des enjeux environnementaux du territoire du SERM de l'aire toulonnaise, il est essentiel de **concilier développement urbain et préservation du patrimoine naturel**. Dans cette perspective, le renforcement des ceintures vertes métropolitaines (Parcs nationaux, PNR, espaces naturels remarquables) constitue un levier majeur pour structurer durablement l'armature écologique du territoire. Ainsi, un regard attentif et alerte doit être porté sur la fragilisation des corridors écologiques, notamment du fait des grands axes de transport, tels que les autoroutes.

Limiter la vulnérabilité des populations et des biens face aux risques, assurer une gestion durable des ressources et s'engager dans la transition énergétique

Le territoire du SERM est soumis à de nombreux aléas climatiques et en particulier aux incendies, aux inondations et aux submersions marines. Dans un contexte de changement climatique, le littoral varois ainsi que l'intérieur des terres (massifs forestiers très secs en été) doivent faire l'objet d'une surveillance accrue par rapport aux pratiques actuelles. En lien avec la préservation de l'environnement, la gestion de la ressource en eau est un enjeu stratégique majeur. La dynamique de croissance démographique et l'intensification des processus d'urbanisation induiront une pression accrue sur les volumes mobilisables, nécessitant une **optimisation des usages et une anticipation des tensions structurelles sur le cycle de l'eau.**

Enfin, dans la continuité des enjeux actuels et futurs, une réduction ambitieuse des consommations énergétiques doit être engagée. Ce défi majeur implique une mobilisation des

secteurs clés comme l'industrie, les transports ou les bâtiments portée par des politiques et des actions drastiques de réduction des consommations énergétiques, dans une logique de sobriété des dépenses énergétiques.

Réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air

Le trafic routier, en particulier sur le littoral et les grands axes, représente la principale source de pollution atmosphérique et sonore sur le territoire. Sur le territoire du SERM de l'aire toulonnaise, le transport routier représente 67% des émissions d'oxydes d'azote NO_x et 12% de particules fines PM2. **La forte dépendance à la voiture individuelle, combinée à l'intensité des déplacements urbains et pendulaires, contribue de manière significative aux émissions de gaz à effet de serre et à la dégradation de la qualité de l'air.**

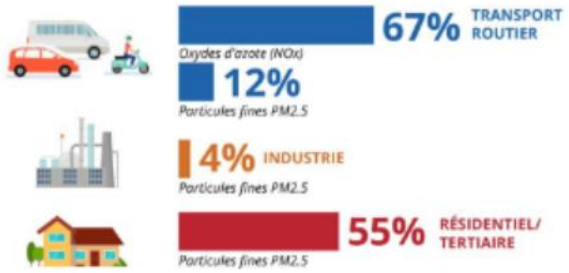


Figure 51 - Infographie – émissions des secteurs d'activités dans le Var - Source AtmoSud

La réduction de cette dépendance, à travers un report modal de la voiture individuelle vers d'autres modes de déplacements collectifs et/ou actifs et une invitation à des déplacements moins nombreux, constitue un enjeu majeur, tant pour limiter l'impact environnemental des transports que pour améliorer la santé publique et le cadre des habitants. Elle implique le développement de solutions alternatives, telles que les transports collectifs performants, les mobilités actives, les modes de déplacement bas-carbone.

Inscrire le SERM dans une stratégie d'adaptation et d'atténuation du changement climatique

Le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise connaît un climat typiquement méditerranéen fortement impacté par le changement climatique (augmentation des températures et des phénomènes d'îlots de chaleur urbains, modification du régime des précipitations et intensification des épisodes méditerranéens, accentuation des phénomènes de sécheresse impactant la ressource en eau, accentuation des risques naturels et montée du niveau marin).

Ces évolutions se traduisent par des sécheresses récurrentes et des tensions sur les ressources en eau, une hausse du risque et de l'intensité des incendies dans les massifs (Maures, Sainte-Baume), ainsi que par des crues rapides et des ruissellements urbains associés aux épisodes méditerranéens.

Sur le littoral, l'érosion côtière et les phénomènes de submersion lors de tempêtes commencent à être perceptibles, et **l'ensemble de ces tendances aggrave la vulnérabilité des infrastructures,** des activités agricoles et du tissu touristique du département. Les projections issues des scénarios du GIEC indiquent, pour le Var, une hausse progressive des températures avec des étés de plus en plus chauds, une augmentation marquée de la fréquence et de la durée des canicules, ainsi qu'une multiplication des nuits tropicales d'ici 2050. Les conséquences sont une augmentation des phénomènes précités.

Les effets du changement climatique, caractérisés notamment par une intensification des événements météorologiques extrêmes, ont des impacts significatifs sur les territoires, les populations et les infrastructures. En période estivale, l'augmentation de la fréquence des épisodes de fortes chaleurs modifie les flux de déplacements, sans les affecter de manière uniforme. Les mobilités actives, telles que la marche et le vélo, deviennent plus difficiles, voire évitées, notamment dans les espaces peu ombragés ou insuffisamment aménagés.

Dans ce contexte, l'usage de la voiture individuelle climatisée tend à augmenter, au détriment des autres modes de déplacement, en particulier les modes actifs et les transports en commun. À l'inverse, on observe également une diminution globale des déplacements lors des épisodes de canicule les plus intenses.

À l'échelle du SERM de l'aire toulonnaise, l'évolution climatique selon les scénarios du GIEC et les données de différents modèles climatiques mises à disposition par la DRIAC (Données régionalisées et indicateurs sur l'adaptation au changement climatique) permettent d'établir les prédictions suivantes :

- Une augmentation globale de la température moyenne annuelle en fonction des scénarios comprise entre +2°C et +4°C (la trajectoire de réchauffement de référence (TRACC indique un scénario de hausse de 2,7°C en moyenne en France),
- Une augmentation significative de l'exposition à la canicule avec une multiplication par 3 du nombre de jours de forte chaleur. Jusqu'à 66 jours par an de forte chaleur serait atteint dans le scénario le plus pessimiste (contre une vingtaine pour le scénario intermédiaire), ces fortes chaleurs peuvent impacter les matériels roulants et le confort des usagers,
- Une augmentation de l'intensité des précipitations quotidiennes extrêmes, cette augmentation peut avoir des conséquences sur les infrastructures avec des niveaux de crus centenaires dépassés et des dégâts comme cela a été observé en juin 2010 dans la vallée de l'Argens ou en novembre 2011 où plus de 80 communes ont été reconnues en état de catastrophe naturelle,
- Une augmentation du niveau de la mer Méditerranée même si de fortes incertitudes persistent du fait du caractère fermé de cette dernière, certaines infrastructures du littoral du SERM de l'aire toulonnaise et notamment en lien avec la presqu'île de Giens pourraient être impactées.

Toutefois, le troisième plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC-3) anticipe les actions à mener entre aujourd'hui et 2030 pour progressivement s'adapter au réchauffement climatique et aux enjeux environnementaux attendus d'ici 2100. En pratique, cela se décline par :

- L'intégration systématique des enjeux climatiques dans les politiques publiques et les documents d'urbanisme (PLU, SCoT, plans locaux),
- La protection et la résilience des infrastructures et des services essentiels (eau, énergie, transports, santé),
- L'adaptation des secteurs économiques vulnérables (agriculture, tourisme, construction),
- La préservation et la restauration des écosystèmes naturels comme solutions fondées sur la nature (zones humides, forêts),
- Le renforcement des capacités des acteurs (collectivités, entreprises, citoyens) et le développement d'outils de suivi et d'évaluation des mesures d'adaptation.

Encadré : Etude Etat-Région sur la vulnérabilité au changement climatique

L'Etat et la Région Sud ont engagé, depuis le mois d'août 2024, une **étude sur la vulnérabilité des infrastructures et services de transports d'intérêt national et régional face au changement climatique.** Cette étude confiée à un groupement piloté par le Cerema couvre les principaux réseaux et infrastructures de transports du territoire régional (hors cœur d'agglomérations). Cette étude Recherche et Développement porte sur tous les modes de transports hors transports collectifs intra-urbains.

Elle consiste à croiser les connaissances sur les aléas climatiques et leurs évolutions aux horizons 2050 et 2100 - établies selon la Trajectoire de Référence de Réchauffement pour l'Adaptation au Changement Climatique (TRACC) - avec leurs possibles impacts, non seulement sur les services et infrastructures de transports, mais également sur les composants de ces dernières.

Cette étude, dont les résultats et les livrables sont attendus pour la fin de l'année 2026, permettra à l'Etat et à la Région de mieux appréhender la sensibilité des réseaux et infrastructures aux aléas climatiques et à leurs évolutions liées au changement climatique. Un des principaux objectifs de l'étude est de rendre accessible - grâce à la mise en service d'un outil de visualisation hébergé sous la plateforme GRIST - **la connaissance de l'impact possible des aléas étudiés et donc de la vulnérabilité à court, moyen et long terme des réseaux et infrastructures de transport.**

Cette connaissance permettra à chaque acteur concerné, dont les gestionnaires de réseaux ou d'infrastructures, de mieux cerner les points de vigilance sur lesquels porter son attention et programmer ses interventions. Elle permettra également à la Région et à l'Etat de **prioriser les financements à mobiliser pour permettre l'adaptation du système régional de transport au changement climatique** et assurer, ainsi, la continuité des services qu'il rend. Cette étude, dont le caractère exemplaire est souligné au titre de la mesure 30 du Plan National d'Adaptation au Changement Climatique 3, publiée au printemps 2025, fournira une base commune et partagée, pour adapter les transports et les mobilités au changement climatique.

Des enjeux forts à très forts sur la très grande majorité du périmètre du SERM

Une carte de cumul des enjeux environnementaux du territoire a été réalisée dans l'objectif de fournir une visibilité des zones à enjeux au développement du SERM vis-à-vis de l'environnement.

Elle prend en compte l'ensemble des critères d'analyse détaillés dans l'étude environnementale réalisée dans le cadre de la préfiguration, avec une classification des niveaux d'enjeux modérés à très forts, lorsque plusieurs niveaux d'enjeux se superposent, uniquement le niveau d'enjeu le plus fort est considéré.

Les enjeux pris en compte dans l'élaboration de cette carte sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Niveau d'enjeu	Thème	Critère
4 = Très fort	Ressource en eau	Périmètre de protection immédiat et rapproché de captage d'eau potable
	Eau superficielle	Proximité immédiate de lits mineur de cours d'eau de niveau 1 (à protéger)
	Risques naturels	Zone inondable (aléa d'occurrence centennale)
	Milieu naturel	Zones humides effectives, Zone RAMSAR
		Espace naturel réglementé : arrêté de protection de biotope, réserve naturelle
		Espace naturel géré : cœur de parc nationaux, espaces naturels sensibles
	Occupation du sol	Occupation du sol : Parcelles agricoles certifiées AOC, Zones Agricoles Protégées
3 = Fort	Eau superficielle	Lit mineur des cours d'eau de niveau 2 (actions de restauration de la continuité écologique)
	Milieu naturel	Espace naturel réglementé : Zone NATURA 2000
		Zone à forte probabilité de zone humide
Niveau d'enjeu	Thème	Critère
		Trame verte/bleue : réservoir de biodiversité et corridors écologiques
		Zonage d'inventaire : ZNIEFF de type 1 (secteur de grand intérêt biologiques ou écologique)
	Patrimoine culturel et naturel	Zone d'intérêt patrimonial (Abords de monuments historiques, UNESCO, Sites inscrits/classés)
	Risques technologiques	Zone soumise à Plan de Prévention des Risques Technologiques
	Risques naturels	Zone de servitude des Plans de Prévention des Risques Incendies et Feu de Forêt
	Occupation du sol	Occupation du sol : zones agricoles, forestières, naturelles
	Cadre de vie et santé humaine	Acoustique : périmètre des cartes de bruit au-delà des seuils réglementaires
2 = Modéré	Ressource en eau	Périmètre de protection éloigné de captage d'eau potable
		Zone de Répartition des Eaux
	Milieu naturel	Zonage d'inventaire = ZNIEFF de type 2 (grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes)
	Risques naturels	Zones vulnérables aux inondations (occurrence rare ou milléniale)
		Zone de prescriptions de Plan de Prévention des Risques Naturels (hors incendie et inondation)
	Occupation du sol	Occupation du sol : milieux semi-naturels
	Patrimoine culturel et naturel	Zone de Présomption de Prescriptions Archéologique (ZPPA)

Tableau 2 - Enjeux pris en compte dans l'élaboration de la carte de cumul des enjeux environnementaux sur le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise

La **quasi-intégralité du périmètre du SERM toulonnais présente un enjeu fort à très fort**, une attention particulière sera à porter aux composantes du SERM.

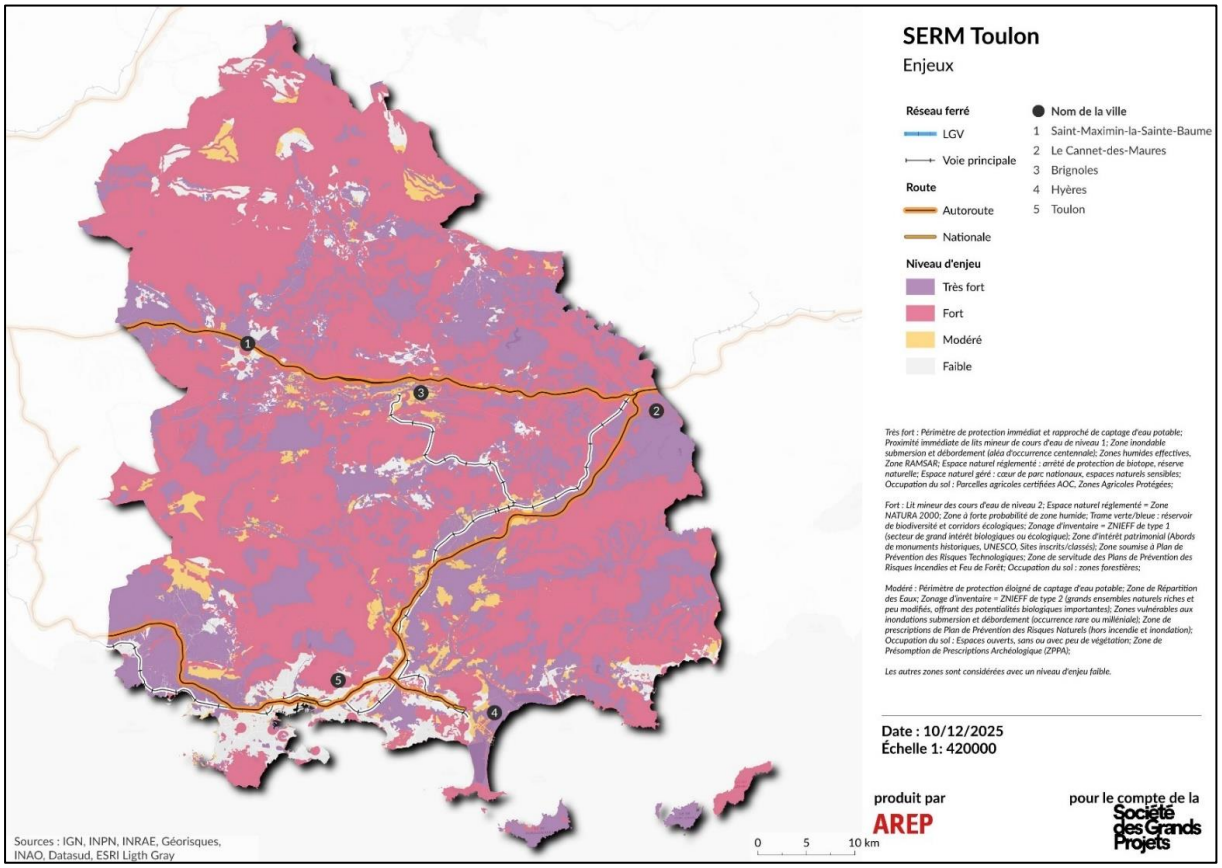


Figure 52 - Carte de synthèse des enjeux sur le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise – Source AREP 2025

2. L'ambition environnementale du SERM : intégrer la dimension environnementale pour contribuer à la réponse aux enjeux du territoire (décarbonation…)

Une ambition environnementale intégrée dès les phases amont

L'ambition environnementale des SERM repose sur une démarche anticipée, structurée et partagée, conçue pour **guider à la fois la vision d'ensemble du projet et sa traduction opérationnelle à toutes les échelles.** Cette approche permet d'identifier dès l'origine les enjeux environnementaux majeurs, de fixer une ambition environnementale cohérente avec les spécificités territoriales, et de garantir sa déclinaison tout au long de la conception.

L'intégration d'une synthèse des enjeux environnementaux du territoire dès les premières phases constitue une condition essentielle de cette démarche. **Celle-ci devra être complétée, par la suite, par une étude environnementale à l'échelle du SERM.** Elle vise à analyser les effets cumulatifs des projets, à éclairer les choix structurants, et à inscrire les SERM dans une trajectoire de transformation écologique et énergétique cohérente avec les objectifs nationaux et locaux.

Dans les étapes ultérieures, cette étude environnementale devra être actualisée par une étude d'impacts portée par chaque maître d'ouvrage, au fil de l'avancement des procédures réglementaires : dossiers de déclaration d'utilité publique (DUP), demandes d'autorisation environnementales (DAE), portés à connaissance éventuels, etc. Cette progressivité permet d'adapter les études aux spécificités de chaque territoire, de prendre en compte les enjeux identifiés localement, et de structurer une logique d'amélioration continue des projets sur le plan environnemental. La poursuite des études est présentée en chapitres 6 et 11.

Enfin, cette stratégie s'accompagne d'engagements environnementaux, traduits dans les orientations proposées ci-après permettant un cadre ambitieux et fédérateur pour construire collectivement des réseaux de transport public exemplaires, pleinement intégrés dans les dynamiques de transition écologique des territoires.

Les objectifs environnementaux des SERM : améliorer la qualité de l'air, réduire les pressions environnementales par la décarbonation des mobilités, et favoriser une urbanisation plus sobre

Développer une offre de transport décarbonée et performante basée sur l'intermodalité

La réduction de l'usage de la voiture individuelle au profit du transport collectif et des modes actifs constitue un défi majeur pour le territoire. **Il s'agit de proposer une offre de mobilité plus durable, plus accessible et mieux adaptée aux besoins des habitants, qu'ils vivent en zone métropolitaine, périurbaine ou rurale.** La plupart des EPCI disposent par ailleurs d'un schéma cyclable ou sont en cours d'élaboration d'un tel schéma, traduisant la volonté des territoires de développer le vélo et la marche comme mode de déplacement quotidien, en lien avec les transports collectifs et les centralités locales.

Le SRADDET fixe l'objectif d'une diminution de 15% de la part modale de l'utilisation de la voiture à horizon 2030 afin de progresser vers un niveau de report modal en France en compatibilité avec les objectifs de décarbonation des transports (accord de Paris). La Région entend y contribuer en augmentant de 10% par an la fréquentation des réseaux régionaux de

transport (TER + lignes régionales autocars). En parallèle, il demande à accompagner avec vigueur l'augmentation de la part modale du vélo pour atteindre l'objectif du Plan national vélo, qui ambitionne de faire passer la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens de 3% en 2012 à 12% en 2030.



Le SERM constitue une démarche structurante pour atteindre ces objectifs et décarboner les mobilités du quotidien.

Qualité de l'air : réduire les émissions polluantes et améliorer la santé environnementale

La France a adopté des cadres stratégiques ambitieux pour atténuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) et s'adapter aux impacts inévitables du réchauffement. Parmi ces outils, la stratégie National Bas Carbone (SNBC), le Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNAC 3, 2023–2028) et la Trajectoire de Résilience et d'Adaptation au Changement climatique (TRAC, 2024) déclinent les scénarios du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) en actions concrètes pour les territoires, en distinguant trois horizons temporels : court terme (2025–2030), moyen terme (2030–2050) et long terme (2050–2100).

Les principaux axes urbains de l'aire toulonnaise connaissent des dépassements réguliers des seuils de pollution atmosphérique, notamment pour les particules fines et le dioxyde d'azote, tandis que la congestion routière génère simultanément émissions de gaz à effet de serre, nuisances sonores et dégradation du cadre de vie. Dans ce contexte, **le SERM constitue un levier structurant pour réduire l'empreinte carbone des mobilités du quotidien tout en agissant sur un enjeu sanitaire majeur : la qualité de l'air.**

Il contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, en favorisant le report des déplacements individuels motorisés vers des alternatives bas-carbone et/ou décarbonées et en cohérence avec l'objectif de la Stratégie Nationale Bas-Carbone de réduction de 28 % des émissions du secteur des transports à l'horizon 2030 par rapport à 2023.

De plus, la réduction de l'usage de la voiture individuelle permise par le SERM permettrait également de réduire les nuisances sonores dans les secteurs les plus exposés (centres-villes, autoroutes) en limitant les Points Noirs de Bruit.

Au-delà de la seule performance environnementale, cette trajectoire participe à l'amélioration de la qualité de l'air, à la réduction des nuisances locales et à la construction d'un système de mobilité plus sobre, adapté au changement climatique et compatible avec les objectifs nationaux et régionaux.

Lutter contre l'étalement urbain : limiter l'artificialisation et optimiser l'usage du foncier par la sobriété

Le SERM s'inscrit dans une trajectoire de réduction progressive de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Cette sobriété foncière vise à préserver les fonctions productives, écologiques et climatiques des sols, tout en limitant les conflits d'usage dans des territoires soumis à de fortes pressions foncières.

En effet, le SERM de l'aire toulonnaise contribue à la maîtrise de l'artificialisation en priorisant la requalification de l'existant plutôt que la création de nouvelles infrastructures. Il privilégie les emprises déjà urbanisées ou anthropisées, et optimise l'utilisation du foncier pour minimiser l'empreinte des infrastructures s'inscrivant ainsi dans une dynamique d'économie d'espace, en cohérence avec les objectifs de résilience territoriale et de préservation des ressources. Sur l'aire toulonnaise on peut identifier le projet du déplacement de la gare de Saint-Cyr avec la réutilisation de l'espace libéré ou du BHNS de Toulon qui permet de mettre en œuvre un nouveau partage modal sur des espaces urbanisés.

Par ailleurs, l'urbanisation induite par le SERM est pensée dans une logique de maîtrise de l'effet rebond. Le désenclavement de certains secteurs ne doit pas encourager un développement urbain diffus, facteur d'augmentation du trafic routier et des émissions associées. La cohérence entre infrastructures de transport et documents de planification urbaine doit impérativement garantir que le renforcement de l'accessibilité territoriale ne se traduise pas indirectement et par effet rebond par un accroissement des nuisances liées au trafic routier. Ces derniers seraient alors susceptibles d'entraver notablement les bénéfices du SERM.

Cet objectif est également un levier pour limiter les impacts indirects du SERM sur les émissions de GES en réduisant l'étalement urbain et en évitant la multiplication de déplacements longs et motorisés. Les objectifs de sobriété foncière doivent être accompagnés d'objectifs de désimperméabilisation et de renaturation pour réduire les ilots de chaleur.

Des objectifs environnementaux au service de l'adaptation des territoires

Au-delà des exigences réglementaires précisées ci-avant, les SERM se veulent porteurs d'une ambition environnementale. Parce qu'ils s'inscrivent dans des dynamiques territoriales de long terme, ils offrent une opportunité unique d'anticiper les enjeux environnementaux émergents et prioritaires et de structurer des réponses durables, intégrées et innovantes. Cette vision vise à inscrire chaque SERM dans une trajectoire d'adaptation, en mobilisant des leviers concrets dès les premières phases de conception.

Intégrer pleinement la trajectoire d'adaptation au changement climatique : renforcer la résilience des mobilités face aux aléas climatiques

Le SERM intègre l'adaptation et la résilience au changement climatique dès la préfiguration. Au cours de la phase d'opérationnalisation du SERM, une actualisation régulière des diagnostics climatiques et des projections, garantira des choix techniques adaptés au climat futur.

De plus, le SERM met en œuvre une stratégie d'adaptation renforcée, ciblant notamment la réduction de la vulnérabilité des infrastructures aux aléas conformément aux PCAET, une gestion proactive des événements extrêmes, et l'adaptation des ouvrages et espaces voyageurs pour mieux résister au changement climatique.

Les solutions fondées sur la nature sont privilégiées comme alternatives ou compléments aux techniques classiques : gestion écologique des eaux pluviales, végétalisation, îlots de fraîcheur.

D'après le SRADDET, le risque d'inondation est très présent sur le territoire (débordement de cours d'eau et ruissellement). Il conditionne fortement le développement urbain et exige de développer une culture commune du risque et des modes de développement résilients.

La démarche ACoRS (**Adaptation au Changement climatique des Réseaux de transport**.), portée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, constitue le cadre stratégique régional de référence en matière d'adaptation du système de transport aux effets du changement climatique. Fondée sur une évaluation prospective des risques physiques pesant sur les infrastructures et les services de mobilité, tous modes confondus, elle vise à renforcer la résilience et la continuité de fonctionnement du système de transport régional face à la multiplication attendue des événements climatiques extrêmes. Dans ce cadre, **le SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit pleinement comme un territoire prioritaire de déclinaison locale des orientations d'ACoRS, au regard de la forte exposition multirisque du bassin toulonnais,** de la concentration d'enjeux humains et économiques et du caractère stratégique de ses infrastructures de transport, notamment ferroviaires, routières et littorales. La prise en compte des principes d'ACoRS dans la conception et le phasage du SERM vise ainsi à intégrer, dès l'amont, les exigences de résilience, de sécurisation des emprises et de continuité de service, afin de garantir la soutenabilité et la robustesse du système de mobilités à long terme.

Préserver et restaurer la biodiversité

Le développement du SERM de l'aire toulonnaise représente une opportunité majeure de concilier les mobilités du quotidien avec la préservation du vivant sur un territoire particulièrement riche en milieux naturels. Cette ambition repose sur une intégration systématique des enjeux écologiques à toutes les échelles, depuis la planification territoriale jusqu'à la conception opérationnelle des infrastructures.

Le SERM intègre pleinement les enjeux de biodiversité, en s'appuyant sur les principes de la séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC), avec une priorité donnée à l'évitement des secteurs à forts enjeux écologiques. Lorsque des impacts résiduels demeurent, des mesures de réduction rigoureuses et, en dernier recours, des actions de compensation doivent être mises en œuvre avec une obligation de résultats. L'objectif est non seulement d'éviter toute perte nette de biodiversité, mais aussi de viser un gain net lorsque les conditions le permettent.

L'identification des continuités écologiques, notamment au regard de la trame verte et bleue, dès la préfiguration est un préalable afin de limiter la fragmentation des milieux et de préserver les fonctionnalités écologiques du territoire.

Assurer une gestion durable des ressources en eau au service de la résilience territoriale

Le développement du SERM s'inscrit dans une approche de gestion durable de la ressource en eau, en cohérence avec les politiques territoriales à l'échelle des bassins versants. Les projets intègrent dès les phases amont les principes de gestion intégrée du cycle de l'eau, en tenant compte des enjeux hydrologiques locaux et de leur évolution sous l'effet du changement climatique.

Pour limiter les impacts et renforcer la résilience hydrologique, les projets veillent à préserver les espaces naturels participant à la régulation du cycle de l'eau (zones humides, cours d'eau, sols perméables), en privilégiant l'évitement et la maîtrise des impacts. La gestion alternative

des eaux pluviales, favorisant l'infiltration à la source (noues, bassins perméables), est un objectif prioritaire pour recharger les nappes et réduire le ruissellement.

Le SERM intègre également des principes de sobriété dans les usages de l'eau, tant en phase de conception que de réalisation et d'exploitation des infrastructures, afin de limiter les prélèvements et de préserver durablement la ressource. Ces orientations contribuent à renforcer la résilience hydrologique du territoire et à améliorer le cadre de vie des habitants.

Développer la circularité des projets au service de la durabilité et de l'économie locale

Dans une logique de durabilité des projets, le SERM intègre également des principes de sobriété et de circularité, notamment par l'optimisation et l'adaptation des infrastructures existantes (rénovation, réutilisation), la limitation des ouvrages lourds et une attention portée au choix des matériaux et aux procédés constructifs, afin de réduire l'empreinte environnementale sur l'ensemble du cycle de vie des projets.

Enfin, les pratiques circulaires sont objectivées via des indicateurs de suivi et de mesures facilitant la hiérarchisation des choix et le pilotage environnemental du projet. En expérimentant des solutions innovantes, les SERM deviennent des démonstrateurs d'économie circulaire au service de la résilience territoriale.

L'offre de services de mobilité proposée par le SERM viendra répondre à l'ensemble de ces ambitions environnementales :

- ***Développer une mobilité durable s'appuyant sur une offre de transport multimodale et favorisant les mobilités actives ; le SRADDET fixe -15% de part modale de la voiture à l'horizon 2030 par rapport à 2012 ;***
- ***Développer un territoire adapté face à l'ensemble des aléas climatiques et à leur évolution future ;***
- ***Améliorer le cadre de vie des habitants en réduisant les nuisances sonores et en améliorant la qualité de l'air ;***
- ***Promouvoir la transition écologique et énergétique en réduisant les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre ; le SRADDET vise – 35% en 2030 et – 75% en 2050 par rapport à 2012.***

B. Structurer un réseau de transport performant pour connecter les pôles économiques, fiabiliser les flux et répondre aux évolutions démographiques : enjeux et ambitions socio-économiques

1. Les grands enjeux socio-économiques territoriaux

En complément des enjeux environnementaux, le SERM, dans une logique de développement durable des mobilités quotidiennes est également un levier majeur de réponse aux enjeux sociaux. Il contribue notamment :

- ***A la santé en favorisant le recours aux mobilités actives, dont les bénéfices pour la santé sont significatifs,***
- ***Au pouvoir d'achat en permettant le développement de transports collectifs performants, capables de répondre aux besoins de mobilité du quotidien, y compris sur des trajets longs,***
- ***À l'accès aux services avec l'enjeu, à l'échelle de l'ensemble du territoire, d'un accès renforcé au réseau ferroviaire ainsi qu'à la centralité toulonnaise et à ses services,***
- ***Au bien-être par une amélioration de la qualité de vie liée notamment à la réduction des nuisances engendrées par le trafic automobile.***

Affirmer son positionnement sur les corridors internationaux et son ouverture sur la mer Méditerranée

Le territoire du SERM de l'aire toulonnaise doit renforcer ses liaisons avec les autres métropoles régionales, soient Aix-Marseille, Avignon et Nice. Cette amélioration de la connectivité implique :

- Des besoins élevés de cadencement de l'offre TER au sein et entre les espaces métropolitains,
- Des besoins de valorisation et de développement de l'offre TER Intercités pour lier les bassins de vie,
- Des complémentarités et coopérations économiques à développer autour des filières stratégiques, notamment la filière maritime.

Recentrer le développement sur l'aire métropolitaine toulonnaise et mettre pleinement à profit la multipolarisation de l'espace afin de maîtriser et structurer le développement urbain.

Les quartiers d'affaires et pôles tertiaires (Pôles d'Activités des Signes, Nicopolis, Site de l'Arsenal, Naval Group et Varécopole) sont des espaces moteurs en matière d'emplois et présentent une opportunité de positionner le territoire comme vitrine du développement économique. Le développement de ces hubs doit s'appuyer sur une **connexion renforcée à une gare, un pôle d'échanges** ou aux principales lignes de transport collectif urbains.

2. Les grands enjeux de mobilité du territoire

Le **Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, appliqué au bassin K de mobilité** (englobant le périmètre du SERM), présente une synthèse complète des grands objectifs auxquels le territoire doit répondre pour mener à bien sa politique de mobilité. L'ensemble des modes de transport doit faire l'objet d'une montée en qualité de l'offre, associée à une meilleure lisibilité pour les usagers. La future navette toulonnaise, en lien avec le projet LNPCA permettra un meilleur cadencement de l'offre ferroviaire. En parallèle du développement de ce « TER Métropolitain », un réseau de Car Express devra proposer une offre compétitive en desservant à la fois les polarités économiques et en comblant les manques actuels de connectivité du territoire. Ces enjeux de couverture territoriale regroupent la desserte du Lavandou, du futur chantier Naval Group à la Londe-les-Maures, la desserte du parc d'activités de Signes, la création d'un axe traversant la CA de la Provence Verte entre Le Luc-le-Cannet, et Aix-en-Provence, desservant Varécopole, et Nicopolis.

Concernant les modes actifs, une stratégie de développement des itinéraires cyclables desservant l'intérieur du territoire doit être menée, ces itinéraires pourront notamment rayonner depuis la Véloroute 65 qui est la colonne vertébrale cyclable le long du littoral et constituer ainsi un réseau ramifié. En outre la réalisation de la Véloroute 65 permettra de créer une continuité cyclable avec le SERM Marseillais. Les quartiers autour des pôles d'échanges et des gares doivent garantir une facilité d'accès optimale pour les piétons et les cyclistes, via l'amélioration des continuités piétonnes et cyclables, le développement des services de mobilité active (piétons et vélo) et de la lisibilité des itinéraires.

Le territoire du SERM de l'aire toulonnaise étant sujet à une forte affluence touristique durant la période estivale, le SERM doit intégrer les spécificités de la saisonnalité afin de proposer une offre modulable sur l'ensemble de l'année, selon une logique « quatre saisons ».

Dans une optique de décarbonation des transports et de la mobilité, une évolution des pratiques de déplacement devra être engagée de la part des résidents, quels que soient les motifs de leurs trajets.

Le tableau ci-dessous regroupe ces objectifs généraux, déclinés en plusieurs objectifs territorialisés.

OBJECTIFS GÉNÉRAUX	OBJECTIFS TERRITORIALISÉS
Faciliter et amplifier l'usage du vélo à l'échelle du Bassin	Structurer un maillage et une continuité sécurisée des itinéraires cyclables, notamment avec l'Eurovélo 8 et sur les itinéraires longs
	Développer les stationnements sécurisés pour les vélos
	Améliorer la lisibilité des aménagements cyclables
	Développer l'offre de services associés au vélo (location, entretien)
	Développer les liaisons cyclables vers les établissements scolaires (lycées, collèges)
Améliorer les conditions de l'intermodalité	Assurer un maillage pistes cyclables-gares routières (+ stationnements sécurisés vélo)
	Favoriser le rabattement des autres transports (TC, vélo, covoiturage) vers les gares ferroviaires.
	Travailler à définir les besoins, la desserte et les services ferroviaires à étudier pour la mise en œuvre du SERM de l'aire toulonnaise et l'intermodalité associée
	Travailler au déploiement d'une billettique interopérable
	Accroitre l'accessibilité aux PEM et la coordination entre acteurs pour leur connexion au tissu urbain
Améliorer l'interopérabilité et la complémentarité services de transports collectifs	Optimiser l'interopérabilité des services régionaux et locaux en termes de correspondances (arrêts, fréquences, horaires)
	Améliorer l'offre de service (fréquence, horaire…) vers et depuis les zones d'habitat isolées

OBJECTIFS GÉNÉRAUX	OBJECTIFS TERRITORIALISÉS
Faciliter la lecture et l'usage de l'offre de services	Faciliter le parcours usager grâce à une information harmonisée, intégrant l'intermodalité des transports
	Mettre en avant les ressources existantes (ex. calculateur itinéraire Zou) mais également s'assurer de l'actualisation de celles-ci (exactitude / exhaustivité de la donnée)
Améliorer la connaissance des flux d'usagers	Mieux comprendre les déplacements et les parcours usagers, afin de répondre avec efficience aux attentes des usagers Travailler à un observatoire à l'échelle du bassin
Poursuivre la décarbonation	Harmoniser les bornes de recharges de véhicules électriques particulier / Partager les infrastructures de recharge pour les TC
	Mieux informer les usagers sur les possibilités de recourir aux mobilités décarbonées Sensibiliser et communiquer auprès des usagers des possibilité de recourir aux mobilités décarbonées
Poursuivre le développement du covoiturage à l'échelle du bassin	Harmoniser la prestation de service à l'échelle du bassin
	Promouvoir les offres de covoiturage existantes pour inciter les usagers à utiliser ce mode de transport

Figure 53 -Les objectifs de mobilité du territoire– Source COM bassin K

À noter : la V65 n'est pas citée dans le COM du bassin K, mais fait bien partie de l'itinéraire d'un itinéraire majeur autour duquel l'offre vélo du SERM de l'aire toulonnaise doit s'articuler.

3. Structurer et développer le réseau de transport afin de soutenir et connecter les grands pôles économiques

Les pôles d'emplois ne se situant pas systématiquement au sein des centralités urbaines ni à proximité immédiate des gares, il faut que le SERM ambitionne de renforcer leur accessibilité par des solutions de transport adaptées. Les analyses de l'audat.var montrent en effet que si les gares bénéficient d'un bon potentiel de rabattement résidentiel, **nombre de zones d'emploi demeurent plus éloignées et nécessitent une desserte spécifique.**

Dans cette perspective, il s'agit à la fois de **valoriser le réseau routier et autoroutier comme support d'une nouvelle offre de transport express venant compléter l'axe ferroviaire**, et de crédibiliser davantage la desserte ferroviaire en améliorant la fréquence, l'amplitude et la connexion des gares aux pôles résidentiels et aux principaux générateurs de déplacements.

Les gares présentent par ailleurs des profils d'usage et des potentiels différenciés selon leur insertion urbaine. Les gares de centres-villes, pleinement intégrées dans un tissu urbain dense, disposent d'une zone de chalandise immédiate favorable aux modes actifs, autant pour le rabattement depuis les secteurs résidentiels que pour la diffusion vers les emplois tertiaires urbains. À l'inverse, les gares historiquement implantées en périphérie des centres urbains, souvent issues d'un contexte agricole, disposent d'une zone de chalandise potentielle plus large, mais dont l'attractivité reste fortement dépendante de la qualité et de l'intensité des connexions intermodales.

Cette ambition permettra de développer un réseau capable de connecter ces espaces majeurs d'activités économiques, afin de soutenir leur attractivité, faciliter les déplacements domicile travail, réduire la dépendance à la voiture individuelle et accompagner la dynamique économique du territoire.

4. Augmenter l'intérêt concurrentiel des réseaux interurbains face à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens vers et depuis la métropole toulonnaise

D'après les travaux de l'audat.var, les usages actuels montrent en effet une très forte polarisation des déplacements vers l'ouest du périmètre. Il faut faciliter et sécuriser les flux en direction de la métropole toulonnaise afin d'assurer une accessibilité performante aux principaux pôles d'emploi, d'études et de services. **Le SERM doit donc fiabiliser ces flux en améliorant la lisibilité de l'offre, en réduisant les points de rupture dans les parcours, et en garantissant une qualité de service adaptée aux besoins des actifs.** L'objectif est de soutenir l'attractivité économique métropolitaine, de diminuer la dépendance automobile, de réduire les congestions et d'améliorer la résilience du système de mobilité.

5. Accompagner les évolutions sociodémographiques avec des transport adaptés

La recherche d'une desserte cohérente entre les modes et fonctionnelle entre les pôles économiques et les zones d'habitat est donc nécessaire à l'échelle de chaque territoire. Les zones périurbaines et rurales nécessitent une plus forte adaptabilité des offres de transports collectifs et de mobilité partagée : cela ne peut se construire que par **une plus forte coordination entre acteurs et opérateurs et l'adaptation des offres de mobilité aux évolutions du monde du travail et aux nouvelles pratiques en matière d'emploi** (télétravail, horaires décalés, temps partiel…). De plus, en 2040, un habitant de la région sur trois aura plus de 60 ans. Il y a donc également pour le SERM l'enjeu d'accompagner la mobilité des plus de 75 ans, dont le nombre devrait doubler au cours des trente prochaines années. Le SERM vient ainsi articuler une offre de transport interurbaine avec les armatures urbaines et les projections démographiques fixées dans les SCoT, en cohérence avec le SRADDET.

L'offre de services de mobilité proposée par le SERM viendra répondre à l'ensemble de ces ambitions socio-économiques :

- ***Accompagner le développement des grands pôles économiques par une offre de transport performante et multimodale,***
- ***Déployer un réseau de transport réduisant la dépendance à la voiture sur les flux majeurs du territoire notamment en direction Ouest vers la métropole toulonnaise,***
- ***Accompagner la croissance et les évolutions démographiques du territoire.***

C. Capitaliser sur les dynamiques territoriales existantes et appuyer les ambitions autour des quartiers de gare : les ambitions en termes d'aménagement

1. Structurer l'organisation du territoire en confortant les centralités

Selon les objectifs du SRADDET, les transports collectifs doivent avoir pour ambition de renforcer les centralités du territoire. Pour cela, le SERM doit articuler le développement de l'offre ferroviaire, la structuration des pôles d'échanges multimodaux et les politiques de densification urbaine autour des gares.

Il doit favoriser l'émergence de centralités hiérarchisées, attractives et bien connectées, capables de soutenir une organisation territoriale plus compacte et cohérente en cohérence avec les centralités identifiées dans les SCoT.

2. Articuler l'urbanisation et les transports en commun pour lutter contre l'étalement urbain

La loi Climat et Résilience, promulguée en 2021, intègre la démarche "zéro artificialisation nette" (ZAN) qui prévoit la réduction de 50 % du rythme de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2030 et de viser le ZAN en 2050. L'objectif du ZAN est avant tout de préserver la biodiversité et les espaces naturels, agricoles et forestiers, mais il répond aussi à d'autres enjeux liés à l'étalement urbain et au changement climatique. La sobriété foncière et l'objectif d'atteindre le ZAN en 2050 constitue un véritable changement dans la stratégie d'aménagement des territoires en France.

Cette articulation entre urbanisme et transport passe notamment par une optimisation des fonciers à proximité des points de desserte structurants afin, d'une part, de favoriser l'usage des transports collectifs par les nouveaux habitants et, d'autre part, de répondre à la croissance démographique du territoire tout en limitant l'urbanisation des espaces non bâtis.

L'apport de nouvelles offres de transport structurantes dans le cadre du SERM peut contribuer à créer ou renforcer des potentiels de développement urbain. Toutefois, ce développement doit rester maîtrisé et orienté en priorité à proximité des réseaux de transport, afin de limiter les risques d'étalement urbain et de s'inscrire dans les principes de sobriété foncière et de maîtrise de l'espace portés par le SRADDET.

La montée en gamme de l'offre interurbaine invite ainsi à réexaminer, à l'horizon du SERM, les capacités de développement autour des PEM. Si celles-ci apparaissent aujourd'hui largement contraintes par les densités existantes, les enjeux environnementaux et le cadre réglementaire, elles pourront être revisitées demain, en veillant particulièrement à ce que les PEM situés hors des centralités urbaines n'enclenchent pas des dynamiques d'étalement urbain.

Le second objectif grâce au SERM est de réduire les inégalités territoriales en matière d'accès au transport. En matière de transport de voyageurs et d'intermodalité, le SRADDET ambitionne de faire évoluer le réseau des infrastructures pour conforter le maillage de l'ensemble des territoires du SERM de l'aire toulonnaise, de développer le transport des personnes comme outil d'aménagement du territoire, de travailler sur la complémentarité de l'étoile ferroviaire avec les gares routières et les réseaux de transports urbains et de développer l'usage du réseau routier dans un objectif de report modal (covoiturage, usage partagé du réseau routier). L'ensemble des modes de déplacements sont ainsi invités à mieux s'articuler entre eux afin d'offrir aux habitants et entreprises une meilleure qualité de déplacement. Les infrastructures de transport sont en effet mises au service :

- De la réduction des distances perçues à parcourir pour accéder à l'emploi et aux services (en améliorant les fréquences, la fiabilité, les amplitudes et les temps de parcours de l'offre),
- De la consolidation du maillage territorial,
- Du développement des infrastructures d'intérêt régional favorisant la connexion entre espaces urbains, ruraux et périurbains,
- De l'appui à l'intermodalité pour relier efficacement les zones périurbaines et d'activités économiques.

À travers ces actions, **le SERM doit contribuer à réduire les inégalités territoriales et sociales d'accès aux services, à l'emploi et aux opportunités, en renforçant la capacité d'action et d'attractivité des territoires du SERM de l'aire toulonnaise.**

3. Aménager les centres urbains et quartiers de gares et pôles d'échanges multimodaux (PEM) routiers afin de dynamiser la mobilité piétonne

Le quartier de gare ou PEM a vocation à devenir un support majeur d'un développement urbain vertueux et exemplaire. Autour des gares, les dynamiques foncières, les opportunités de recomposition urbaine et la diversité des usages constituent des leviers stratégiques pour accompagner l'évolution du territoire. Dans cette perspective, **le quartier autour des pôles d'échanges peut jouer un rôle de nouvelle centralité de proximité, contribuant à renforcer les équilibres territoriaux.** L'enjeu est ainsi de réaliser des espaces structurants autour des PEM, capables de soutenir les transitions urbaines, sociales et économiques du territoire.

L'aménagement des abords de gares représente un enjeu majeur pour renforcer la place des mobilités actives et améliorer l'intermodalité. L'évolution des équipements en gare peut également soutenir cette dynamique, en offrant des services adaptés aux besoins des usagers et en facilitant la complémentarité entre modes actifs et ferroviaire.

Les ambitions en termes d'aménagement du territoire du SERM de l'aire toulonnaise s'articulent autour de quatre objectifs principaux :

- ***Le développement de la ville favorisant la proximité des centralités pour rendre accessibles les besoins essentiels des habitants,***
- ***La sobriété foncière et la lutte contre l'étalement urbain, en privilégiant la densification autour des nœuds de mobilité,***
- ***Le désenclavement du territoire appuyé sur une infrastructure de transport efficiente permettant d'améliorer l'accessibilité et de réduire les inégalités territoriales,***
- ***La revitalisation des centres-urbains donnant la priorité aux mobilités douces, à la mixité fonctionnelle et à une intégration harmonieuse des gares dans la vie urbaine.***

PARTIE 4 : Le dialogue territorial

Cette partie a pour objectif de présenter les modalités d'association et de concertation des parties prenantes du territoire du SERM de l'aire toulonnaise, en adéquation avec les prescriptions de la loi SERM du 27 décembre 2023.

Les partenaires ont pu, dans le cadre de la phase de préfiguration du SERM, capitaliser sur les démarches de concertation et de co-construction pré existantes, et s'appuyer sur des instances dédiées, favorisant le « dialogue territorial ». Cette notion relativement souple recoupe la concertation entre personnes publiques, la consultation des conseils de développement ainsi que l'information des maires spécifiquement attendues pour la mise en place du SERM. Ce dialogue est articulé avec les concertations et échanges prévus qui s'imposent aux autorités organisatrices des transport ou aux projets qu'elles portent.

Le présent chapitre décrit ainsi les instances de concertation et de dialogue qui ont permis d'alimenter la phase de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise, ainsi que les modalités de partage de l'information. Il restitue enfin les principaux enseignements qui ressortent de ces échanges.

A. Un cadre juridique souple pour la définition d'une ambition largement partagée

1. La concertation telle que définie dans la loi SERM

La loi relative aux SERM évoque la nécessité d'instaurer une concertation inter-institutionnelle dans le cadre de l'élaboration des SERM.

La loi prévoit en effet à l'article alinéa 7 que *« Les projets de service express régional métropolitain font l'objet d'une concertation entre l'État, la région, les autorités organisatrices de la mobilité, les départements et, le cas échéant, les gestionnaires d'autoroutes et de voies routières express du périmètre concerné ».*

Cette concertation s'inscrit dans le champ des relations inter-institutionnelles, sans préjuger des démarches de concertation réglementaires ou volontaires susceptibles d'être conduites ultérieurement selon la nature des projets.

L'enjeu de cette disposition est double :

- construire un schéma d'ensemble avec tous les acteurs susceptibles d'être associés
- construire un véritable projet de territoire, consensuel, crédible, solide, etc.

D'autre part, la loi SERM a modifié l'article L.5211-10-1 du Code général des collectivités territoriales, en y introduisant une obligation explicite de consultation des Conseils de

Développement, au titre de leur représentation citoyenne dans les grandes intercommunalités (+50 000).

Le Conseil de développement « est aussi consulté sur un projet de service express régional métropolitain lorsqu'il a été mis en place par un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre qui est autorité organisatrice de la mobilité dans son ressort territorial et que son territoire est inclus en tout ou partie dans ce projet. »

Les AOM doivent :

- informer et associer les usagers,
- mener des démarches de participation,
- intégrer la concertation dans les plans de mobilité.

Cette disposition crée une obligation juridique précise et opposable, strictement définie par la loi, applicable lorsque les conditions qu'elle énumère sont réunies. Elle ne définit pas en revanche de modalité ou de temporalité de mise en œuvre de cette disposition.

2. La structuration d'un cadre d'échanges entre partenaires pour favoriser le dialogue territorial

La loi relative aux SERM ne consacre pas juridiquement la notion de « dialogue territorial ».

Ce terme ne figure ni dans la loi du 27 décembre 2023, ni dans le Code des transports, ni dans le Code général des collectivités territoriales.

L'expression « dialogue territorial » relève d'un vocabulaire opérationnel, désignant l'ensemble des échanges conduits en phase de préfiguration et de construction des projets de SERM. Cette notion figure dans les conventions de préfiguration.

Il s'agit d'une démarche méthodologique non prescriptive partagée avec les partenaires.

Dans la pratique, le dialogue territorial désigne un cadre d'échanges élargi, mobilisé par les porteurs de projets, qui peut inclure :

- des échanges réguliers avec les élus et collectivités concernées,
- l'implication d'acteurs socio-économiques et institutionnels,
- la mobilisation des instances de participation territoriale, notamment les conseils de développement, dans le respect strict des obligations légales qui leur sont propres.

Ce dialogue vise à :

- partager les enjeux et objectifs du projet à l'échelle du bassin de vie,
- mieux prendre en compte les spécificités territoriales,
- favoriser la cohérence entre politiques de mobilité, d'aménagement et d'urbanisme,
- sécuriser la trajectoire du projet, notamment dans la perspective des procédures administratives à venir sur le SERM et les différents objets qui le composent.

Il ne se substitue ni aux obligations d'information, ni aux procédures de concertation, ni aux consultations prévues par la loi.

La mise en œuvre d'un projet de SERM repose ainsi sur une distinction claire entre :

- l'information, qui relève d'obligations légales explicites ;
- la concertation, prévue par la loi entre personnes publiques et, le cas échéant, par les procédures réglementaires applicables ;
- la consultation, juridiquement encadrée, notamment celle des conseils de développement ;

- le dialogue territorial, entendu comme une démarche volontaire et structurante, venant compléter, mais non remplacer, les dispositifs prévus par le droit.

B. La démarche de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise s'appuie sur des instances de dialogue et de concertation préexistantes

Le projet de SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit dans une dynamique de dialogue territorial relativement bien structurée sur le territoire régional et métropolitain.

Le dispositif de concertation instauré dans le cadre du projet LNPCA, qui constitue l'armature ferroviaire structurante du SERM de l'aire toulonnaise, ainsi que le processus de co-construction des contrats opérationnel de mobilité sur le territoire, confèrent au SERM de l'aire toulonnaise une légitimité renforcée.

1. Les contrats opérationnels de mobilité : un exemple de co-construction des projets de mobilité avec les territoires

Les bassins de mobilité sont institués par la loi n° 2019 1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM). Cette loi réforme en profondeur la gouvernance des mobilités en France avec deux objectifs structurants :

- D'une part, elle vise à assurer une couverture intégrale du territoire par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), afin de supprimer les « zones blanches » de la mobilité.
- D'autre part, elle renforce la coordination entre acteurs publics en s'appuyant sur la région comme chef de file et en introduisant de nouveaux outils de coopération territoriale, dont les contrats opérationnels de mobilités (COM) à l'échelle des bassins de mobilité.

Les contrats opérationnels de mobilité constituent donc un outil de gouvernance territoriale infrarégional destiné à coordonner les politiques de mobilité à une échelle pertinente pour les déplacements du quotidien.

La gouvernance de chacun des COM se structure autour de différentes instances qui participent à l'écosystème global de gouvernance de la mobilité :

Instance	Nature	Rôle	Composition / niveau
COBASS (Comité de bassin)	Décisionnelle	Validation politique du COM, arbitrage, suivi et évolution du contrat	Exécutifs des signataires du COM
COTECHBASS (Comité technique de bassin)	Technique	Préparation des décisions du COBASS, élaboration des propositions, suivi opérationnel	Représentants techniques des membres du COBASS
Ateliers thématiques / Groupe de Travail (GT)	Technique / collaborative	Co-construction des actions, déclinaison des objectifs par thématique (vélo, intermodalité, etc.)	Acteurs techniques et partenaires (AOM, gestionnaires, etc.)
Réunions de suivi et d'évaluation	Pilotage / évaluation	Suivi des indicateurs, analyse des difficultés, ajustement des actions	Ensemble des partenaires mobilisés

Instance	Nature	Rôle	Composition / niveau
Travaux intermédiaires / plateforme collaborative	Coordination	Échanges continus, capitalisation des contributions, partage documentaire	Ensemble des acteurs via outils numériques (ex. Expertises territoires)
COPART (comités des partenaires)	Consultative	Avis sur les politiques de mobilité à l'échelle locale ou régionale	Usagers, employeurs, habitants, élus

Sur le plan méthodologique, **les contrats opérationnels de mobilité ont constitué un cadre particulièrement abouti pour préparer l'émergence des SERM.** Ils ont permis d'objectiver un diagnostic partagé, de formaliser des engagements précis et de responsabiliser les acteurs autour de projets identifiés et suivis. Cette structuration progressive a favorisé l'identification d'un socle d'actions déjà consensuelles, techniquement instruites et, pour partie, engagées.

Le SERM constitue par ailleurs un cadre opérationnel pour la mise en œuvre des Contrats Opérationnels de Mobilité 2025-2028. De nombreux projets issus des COM contribuent directement à la réalisation des premières phases du SERM. Ces projets ont été largement concertés lors de la phase de construction des COM.

Les thématiques qui relèvent d'une logique de SERM et qui concentrent le plus d'engagements dans le contrat de mobilité K portent sur :

- la création ou le réaménagement de pôles d'échanges multimodaux et d'aires de mobilité
- l'intermodalité et l'articulation des réseaux (amélioration des correspondances et de la coordination des offres),
- L'amélioration de la qualité de service et de l'information voyageur, et gestion des situations dégradées.

Les méthodes de travail et de collaboration développées dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité et au sein de l'écosystème global de gouvernance existant ont permis de développer une culture commune ainsi qu'une cohésion des équipes notamment techniques et des habitudes de travail naturellement propices à l'élaboration du SERM.

2. Un processus de concertation continue dans le cadre de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

La concertation conduite dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) **constitue un cas structurant**, à la fois par sa durée, son intensité et son rôle déterminant dans la transformation même du projet. Elle illustre un processus au long cours, qui a progressivement **fait évoluer les objectifs du projet, passant d'une logique de grande vitesse, à une logique de "trains du quotidien", aujourd'hui directement articulée avec les trois SERM littoraux, dont il constitue un prérequis.**

Dans sa phase fondatrice, le projet a fait l'objet d'un débat public organisé sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP) entre le 21 février et le 8 juillet 2005. Ce débat portait alors sur un projet de LGV PACA, conçu comme un prolongement de la LGV Méditerranée vers Nice. Il a donné lieu à un dispositif très significatif de participation du public, avec

plusieurs dizaines de réunions publiques et plusieurs milliers de contributions, traduisant un niveau d'appropriation territoriale inhabituellement élevé pour un projet ferroviaire.

À l'issue de cette phase, une concertation dite « post-débat public » s'est engagée dans la durée, sous l'égide de garants nommés par la CNDP. Cette concertation s'est prolongée sur plus d'une décennie, avec des séquences successives associant collectivités, acteurs socio-économiques et grand public. Elle a accompagné les études de définition du projet et a permis d'instruire plusieurs scénarios de tracé et de fonctionnalités.

Une étape importante intervient entre 2009 et 2011. Le choix du scénario dit « des métropoles du Sud », reliant Marseille, Toulon et Nice, est directement issu des enseignements du débat public. Les études menées sur cette base ont fait l'objet d'une nouvelle phase de concertation en 2011, permettant d'affiner les options de tracé et d'intégrer les attentes exprimées localement.

C'est dans ce cadre que s'opère **une évolution doctrinale décisive**. La concertation conduit à abandonner la dénomination de LGV PACA au profit d'un projet de « ligne nouvelle », dont la finalité est explicitement recentrée sur l'amélioration des transports du quotidien, la désaturation des nœuds ferroviaires et la robustesse du système existant. **Cette inflexion est directement imputable aux enseignements du dialogue avec les territoires.**

À partir du milieu des années 2010, la concertation se structure autour de dispositifs plus ciblés, au fur et à mesure de la maturation du projet. Des séquences de concertation sont engagées en 2016 et 2017, puis à nouveau en 2019, sous l'égide de la CNDP, avec un dispositif encadré associant réunions publiques, échanges bilatéraux et instances territoriales.

La concertation conduite en 2019 sur les phases 1 et 2 constitue une phase particulièrement aboutie. Elle s'inscrit dans un cadre juridique formalisé et vise explicitement à recueillir les observations du public sur les opérations de désaturation des nœuds marseillais, toulonnais et azuréen. Elle comprend des dispositifs d'information, de participation et d'expression du public ainsi que des instances territoriales dédiées, traduisant un niveau d'ingénierie de la concertation désormais stabilisé.

Cette dynamique s'est prolongée par des concertations complémentaires en 2020 et 2021 sur des opérations précises, notamment les gares, les aménagements ferroviaires et les pôles d'échanges multimodaux. Ces séquences ont permis d'ajuster finement le projet sur des points d'insertion locale et ont été jugées globalement satisfaisantes par le garant désigné par la CNDP, y compris dans un contexte contraint par la crise sanitaire.

L'ensemble de ces processus débouche sur une déclaration d'utilité publique des phases 1 et 2 en octobre 2022, explicitement présentée comme l'aboutissement d'une concertation longue et continue avec les territoires.

Il convient de préciser que les différentes séquences de concertation menées entre 2005 e 2022 ont permis de constituer une base de connaissances territoriales particulièrement robust (usages, besoins, contraintes d'insertion, attentes locales), qui a été largement mobilisée dan la phase de préfiguration des trois SERM azur, de l'aire toulonnaise et de la Métropole Ai Marseille-Provence.

Au-delà de cette étape, la concertation ne s'interrompt pas. Elle se prolonge dans une logique de « concertation continue », associée à l'information du public pendant la phase de réalisation et à la préparation des phases ultérieures. Des dispositifs de suivi, incluant des comités associant riverains, collectivités et partenaires, sont mis en place pour accompagner les travaux et maintenir un lien avec les territoires.

Dans une perspective de mise en relation avec les SERM littoraux, la concertation LNPCA présente plusieurs enseignements structurants. Elle montre que le projet d'infrastructure a été

progressivement reconfiguré pour répondre aux enjeux de mobilité du quotidien des trois grandes aires urbaines régionales. Cette évolution, issue du débat public, constitue aujourd'hui **le prérequis fonctionnel des futurs SERM d'Aix-Marseille-Provence, de l'aire toulonnaise et de l'aire azuréenne.**

Elle illustre également la manière dont un processus de concertation peut produire des effets substantiels sur la nature même d'un projet, en opérant un passage d'une logique de grande vitesse à une logique de réseau métropolitain intégré, en l'occurrence les SERM. Enfin, elle met en évidence l'importance d'une concertation inscrite dans la durée, structurée juridiquement et accompagnée par des garants indépendants, condition nécessaire à l'acceptabilité et à la maturité d'un projet de cette ampleur.

3. Une démarche collective autour de l'élaboration du PDM de Toulon Provence Méditerranée

Pour l'élaboration du Plan de Mobilité 2025-2035, TPM a mis en œuvre une démarche collective et partenariale réunissant plus de 150 acteurs. A chaque étape, la Métropole a associé les collectivités, institutions et intercommunalités voisines, mais aussi les entreprises, les acteurs économiques, les associations et les représentants des citoyens du territoire. Ainsi le plan d'actions du PDM a été défini précisément grâce à l'organisation en septembre 2025 de 6 ateliers thématiques (Circulation et stationnement, Mobilité touristique, Logistique urbaine, TC urbains, TC interurbains, Mobilités actives et espaces publics), auxquels ont participé l'ensemble des acteurs concernés par la mobilité du territoire.

C. Les modalités de dialogue et de concertation mises en œuvre pendant la phase de préfiguration des SERM

1. Une organisation partenariale participative et très structurée

Dans le cadre de la phase de préfiguration du SERM, **une comitologie associant étroitement et très régulièrement l'ensemble des partenaires (collectivités, EPCI, gestionnaires) a été instaurée. L'équipe de préfiguration se trouve au cœur de ce dispositif.**

Cette instance technique, qui réunit les représentants de chacun des partenaires, est chargée de collaborer étroitement à la réalisation des études et du dossier de synthèse. Dans un rôle d'ensemblier, elle est chargée d'assurer la supervision des études et leur cohérence globale. Elle se charge également de la supervision des ateliers de dialogue territorial et des groupes de travail thématiques, qui peuvent associer des représentants d'autres entités ou organismes. La préparation de l'ensemble des COTECH et COPIL relève également de ses missions.

La mise en place d'un Sharepoint permettant aux partenaires d'accéder et d'amender tous les supports de réunions et l'ensemble des livrables, a facilité ce travail participatif.

L'équipe de préfiguration a très fortement mobilisée, à raison de 2 réunions par mois, pendant près d'un an, jusqu'au dépôt du dossier de demande de statut.

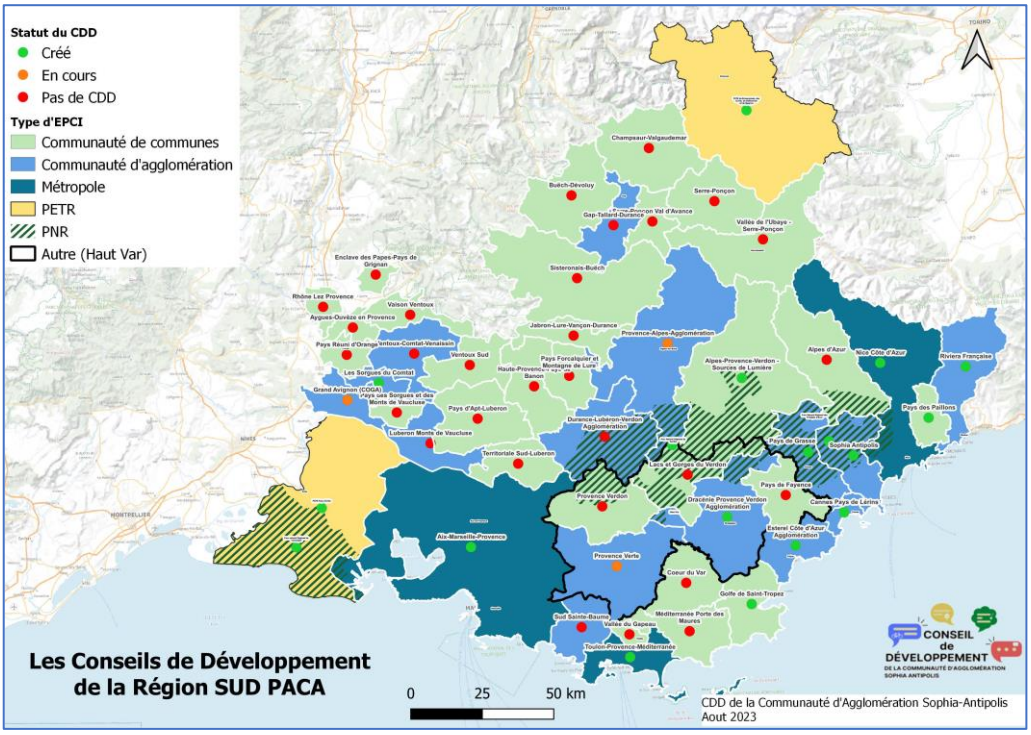
L'association des partenaires s'est également traduite par l'organisation d'ateliers collectifs et entretiens bilatéraux avec les élus, orientés spécifiquement sur les sujets de financement et de gouvernance. Chacun a ainsi pu exprimer ses attendus et ses limites concernant les leviers de financement identifiés et les structures de gouvernance proposées.

2. Consultation des Conseils de Développement

Cette saisine des Conseils de Développement s'inscrit avant tout dans une logique de dialogue, de concertation et de co-construction. Il ne saurait ainsi être attendu des membres du Conseil une expertise exhaustive comparable aux travaux conduits depuis plusieurs années par les services techniques et les partenaires institutionnels mobilisés sur le projet. La démarche vise davantage à mobiliser l'expertise d'usage des membres du Conseil, fondée sur leur connaissance fine du territoire, leur expérience professionnelle ainsi que les réflexions issues des différentes commissions thématiques.

La CRCD Sud PACAcompte 20 Conseils de Développement d'établissements publics de coopération intercommunale.

Sur le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise, on recense le **Conseil de développement de la Métropole Toulon Provence Méditerranée**



Consultation de la coordination régionale des Conseils de développement

Une rencontre a été organisée entre les équipes de préfiguration et la coordination régionale le 13 février 2026 afin d'échanger sur les méthodologies déployées et recueillir les attentes des conseils de développement sur les formats d'échanges et sur la temporalité de la consultation des conseils de développement.

Les Conseils de développement sont invités à contribuer selon leurs pratiques et contraintes propres :

- avis formalisés lorsque cela est possible ;
- contributions écrites, notes ou retours thématiques ;
- échanges et questionnements nourrissant la réflexion.

Aucun formalisme unique n'est imposé. Les contributions, y compris informelles, ont vocation à alimenter les dossiers et la trajectoire des projets.

Consultation du Conseil de développement de de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM)

Une rencontre avec le Conseil de développement de TPM a eu lieu le 31 mars 2026 en présence des représentants de TPM et de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Cette séance visait à présenter le projet de SERM de manière volontairement générale, sans chiffrage détaillé à ce stade, compte tenu des incertitudes encore liées au schéma d'ensemble, à la gouvernance et aux modalités de financement.
Elle avait également pour objectif d'installer un cadre de dialogue territorial durable, en prévoyant des rendez-vous réguliers de consultation sur des objets stabilisés.

Les principaux retours et avis formulés par le Conseil de développement sont détaillés ci-après :

- **Des objectifs clairs, pour améliorer les déplacements du quotidien**

Avec des objectifs de dessertes plus fréquentes et plus fiables, de réduction de la pollution de l'air, de lutte contre l'autosolisme, de désenclavement des territoires périurbain, le SERM apparaît comme l'ensemblier pertinent pour répondre aux besoins de déplacement, à différentes échelles.

Dans son approche de la mobilité à court, moyen et long terme, et dans les dispositifs qu'il prévoit de déployer, le SERM vise bien à répondre à l'ensemble des besoins de mobilité de la population, particulièrement en identifiant les « trous dans la raquette », qui constituent souvent un frein important vers l'emploi.

L'articulation avec le Contrat Opérationnel de Mobilité est effectivement une garantie de dialogue entre les différentes parties prenantes, afin d'agir au plus près des besoins du terrain et de la population, dans une logique de continuité multimodale.

- **Une échelle territoriale pertinente**

Le choix d'ancrer le SERM dans une logique de périmètre d'usage plutôt que dans un périmètre uniquement administratif est particulièrement pertinent. Il est en effet nécessaire de bien faire la distinction entre le territoire administratif et le territoire vécu, c'est à dire le bassin de vie, qui peu ou prou pour notre territoire correspond à celui du SCoT.

La logique de s'appuyer sur les corridors de notre territoire, à savoir vers Toulon et Hyères permet une structuration en adéquation avec la réalité. Il sera néanmoins nécessaire, parce que le bassin de vie est le bon périmètre, de bien prendre en compte l'ensemble des flux de déplacements liés aux activités économiques, que cela soit vers et au sein des pôles d'activités, ou pour un maillage plus fin, à savoir la livraison du dernier kilomètre.

- **Une vision centrée sur l'utilisateur à saluer**

Le SERM prévoit une complémentarité entre le ferroviaire, la navette toulonnaise, un Bus à Haut Niveau de Service, six lignes à Haut Niveau de Service, des lignes de « Car express », un réseau express vélo, tout cela articulé autour de Pôles d'Échanges Multimodaux.

Cette complémentarité, dont la vocation est d'assurer une continuité, est véritablement centrée sur l'utilisateur. L'impératif d'une tarification unique, d'une billettique harmonisée et d'une information en temps réel des voyageurs ont bien été identifiées comme caractéristiques structurantes de la future offre. Tous ces éléments sont des conditions indispensables pour une appropriation effective par chacune et chacun des moyens de déplacement mis à disposition, et in fine pour de perceptibles changements de comportement.

- **Des incertitudes sur le financement qui restent à lever**

Le calendrier global du projet est pour l'instant en partie décalé, avec un report de certaines échéances clés. Ainsi le rapport de synthèse sera finalisé avec quelques mois de retard, ce qui peut se comprendre du fait du télescopage avec le calendrier électoral local.

Mais le flottement le plus important réside dans le financement du projet. Si certains volets ont déjà fait l'objet de lignes de crédits garanties (BHNS ou LNPCA), il reste une forte incertitude, dans un cadre budgétaire très contraint, au sujet de la participation de l'État et des collectivités à ce projet dont l'enveloppe globale avoisine le milliard d'euros.

- **Une difficulté : la superposition des dispositifs**

Les politiques publiques de mobilité ont cette particularité de voir se superposer différents dispositifs, différentes actions, différents opérateurs, et cela à différentes échelles. Cela risque parfois de nuire à une bonne perception et compréhension de l'articulation entre les divers schémas.

Ainsi le Conseil de développement a été fortement associé à la construction du Plan de Mobilité de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, qui bien entendu fait la part belle au RER métropolitain et au BHNS, pour structurer localement la mobilité de demain.

Il semble donc indispensable de bien calibrer la communication pour inscrire le SERM dans une logique de complémentarité des politiques publiques locales, venant en renfort et en appui des « coups partis », afin de faciliter la compréhension de l'intérêt de ce dispositif. L'articulation avec la LNPCA doit par exemple être davantage explicitée pour éviter une confusion et un amalgame réducteur.

- **Un enjeu : faire vivre la gouvernance**

Une des caractéristiques du SERM est de proposer dans sa mise en œuvre une gouvernance structurée. Autour du chef de file que constitue la Région Sud, l'État, la Société des Grands Projets, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, l'agence d'urbanisme ou l'EPCI sont aussi parties-prenantes de cette démarche de dialogue permanent.

Ce fonctionnement peut constituer une garantie pour éviter certains doublons, pour mutualiser les actions, pour mieux connaître les réalités locales et y apporter les réponses adaptées.

Il s'inscrit également dans un esprit de « dialogue territorial », dans lequel il semble pertinent d'associer dans la durée le Conseil de développement, représentatif de la société civile organisée du territoire.

C'est cette gouvernance élargie qui sera à même de procéder à une évaluation fine de la mise en œuvre de ce projet, dans une logique d'évaluation.

3. Information des maires

L'article 3 alinéa 8 de la loi prévoit que :

« Les maires des communes concernées par un projet de service express régional métropolitain sont informés avant le déploiement du projet. »

Pour satisfaire cette obligation, les partenaires ont choisi d'adresser à tous les maires des EPCI partenaires ou associés au SERM un courrier reprenant des éléments de présentation ainsi que le projet de résumé pour décideurs. Ce courrier leur sera adressé postérieurement

au dépôt du dossier de demande de statut, après délibération de validation du dossier de SERM par chaque EPCI.

4. Autres consultations non obligatoires

Par ailleurs, plusieurs échanges complémentaires sont intervenus dans le cadre de colloques, tables rondes et auditions consacrés aux mobilités et aux SERM. Ils ont notamment permis d'aborder les enjeux de gouvernance, de financement, de développement de l'offre et d'intermodalité. Les principaux enseignements issus de ces interventions et participations de l'élu aux transports et mobilité de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Jean-Pierre SERRUS, sont présentés en annexe.

.

En conclusion, le cadre de dialogue partenarial prévu dans le SERM est posé. Il prolonge un historique ancien de concertation autour des projets, en particulier de la ligne nouvelle, des contrats opérationnels de mobilité et des échanges que les autorités organisatrices des transports mènent régulièrement avec les COPART, mais également au travers des différentes réunions et rencontres qui constituent le quotidien de tous les élus. Ces élus donnent le cap et insufflent leurs orientations nourries des échanges quotidiens avec la population.

Les différentes composantes du dialogue territorial (concertation, consultation, information) visent à apporter un regard critique et constructif sur le projet dans son ensemble et à accompagner son développement. Le SERM de l'aire toulonnaise est appelé à évoluer de manière progressive et itérative, sur les plans technique, administratif, financier.

Le dialogue engagé doit se poursuivre et s'intensifier, dans le respect des contraintes institutionnelles et calendaires, afin de garantir des projets réellement ancrés dans les territoires.

Enfin, lorsque le projet sera stabilisé, après l'obtention du statut, il conviendra de se préparer pour mener une consultation auprès du grand public.

PARTIE 5 : Le déploiement phasé d'une offre multimodale à l'échelle du grand territoire toulonnais

Ce chapitre présente l'offre de service et les aménagements associés projetés et phasés aux différents horizons de déploiement du SERM de l'aire toulonnaise.

Les services proposés pour le SERM de l'aire toulonnaise ont pour objectif de prévoir une offre multimodale adaptée de services de transports collectifs publics s'appuyant prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire, complétée des modes de transports en commun urbain, car express, vélo et covoiturage, avec l'intégration du volet serviciel, comme prévu par la loi.

L'ossature du SERM de l'aire toulonnaise prend racine dans l'évolution de l'offre ferroviaire rendue possible via le projet LNPCA, prérequis du SERM, où le renforcement ambitieux des circulations vise à positionner le train comme mode de déplacement du quotidien. Des services plus fréquents, cadencés, à amplitude horaire plus étendue permettent de fiabiliser le mode train, de transformer les chaines de déplacement et d'attirer de nouveaux usagers, réduisant ainsi l'usage de l'automobile.

Le ferroviaire ne peut à lui seul répondre à tous les besoins de mobilité, notamment pour les territoires plus éloignés du réseau ferroviaire. La démarche SERM vise ainsi à renforcer les autres modes de transport et à favoriser l'intermodalité (via des projets dimensionnants tel que le BHNS de Toulon Méditerranée Métropole et le déploiement complémentaires de LHNS (Lignes à haut niveau de services) sur la métropole toulonnaise. À l'échelle du SERM, sont aussi prévus des renforts des dessertes routières par la mise en place de lignes de cars express, des aménagements routiers ZAN, les PEM et la réalisation d'un réseau d'infrastructures cyclables entre les centralités du territoire.

Le déploiement de l'offre SERM de l'aire toulonnaise est phasé selon trois horizons : court terme (2030), moyen terme (2035), long terme (2040).

A. Deux projets structurants pour le SERM

1. Le ferroviaire comme ossature et prérequis du SERM

Depuis 2009, le projet LNPCA s'est affiné autour de la nécessité d'améliorer l'offre de transport du quotidien à travers la fréquence et la fiabilisation qui correspond opportunément à la loi SERM. A l'échelle du périmètre du SERM de l'aire toulonnaise, la navette toulonnaise en est le meilleur exemple. Près de 15 ans après les premières études, en passant par de nombreuses concertations publiques et une DUP, les premiers travaux de la phase 1 ont été lancés en 2025.

Le projet de la LNPCA s'inscrit dans une logique de système, il vise à améliorer de manière cohérente et coordonnée l'ensemble du réseau ferroviaire régional afin d'offrir une desserte plus performante à l'échelle de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Chaque aménagement et/ou optimisation réalisés sur une section du réseau, y compris hors du périmètre du SERM de l'aire toulonnaise, contribue à renforcer l'efficacité globale de l'offre ferroviaire.

Dans cette perspective, les opérations menées sur le nœud ferroviaire marseillais ou le nœud azuréen jouent un rôle structurant pour l'ensemble du corridor littoral. Elles conditionnent la capacité à absorber davantage de circulations, à fiabiliser les horaires et à fluidifier les correspondances, ce qui bénéficie directement aux liaisons Marseille-Toulon et, plus largement, à l'ensemble de la desserte de la navette toulonnaise.

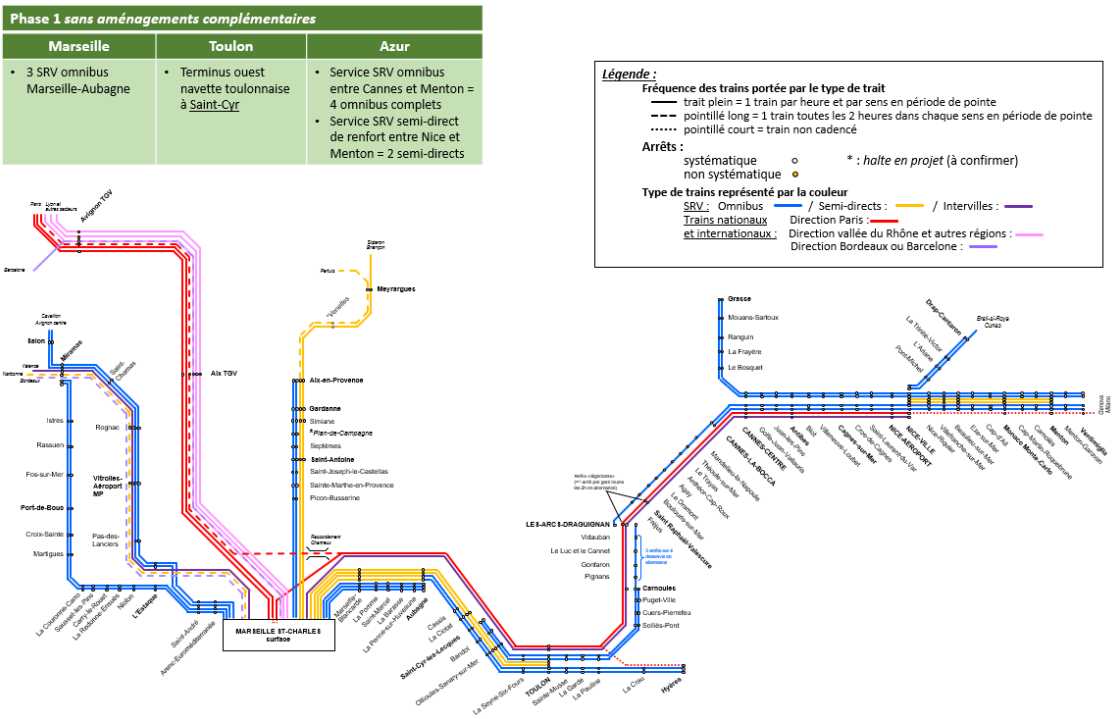


Figure 54 - Offre cible de la phase 1 de la LNPCA[5]

[5] SRV : Service Régional de Voyageurs

Les aménagements prévus par le projet LNPCA, prérequis au développement du SERM

Les besoins d'infrastructures se déploient sur le territoire en points stratégiques rappelés ci-dessous :

- **Gare de Saint-Cyr-sur-Mer :**
  - Augmentation du nombre de voies (4 voies) afin d'être une gare Origine / Terminus,
  - Création d'une nouvelle gare multimodale
  - Rétablissement des voies de fret de 750 mètres.
- **Gare de la Pauline :**
  - Transformation de la gare de La Pauline en PEM avec 4 voies à quai, permettant d'accroître la capacité et la régularité en accueillant simultanément 2 trains dans chaque sens.
- **Gares de Puget-Ville, Cuers-Pierrefeu et Solliès-Pont :**
  - Remplacement des traversées de voies pour piétons par des passerelles.
- **Gare de Carnoules :**
  - Création d'une passerelle et mise en accessibilité PMR des quais, création de l'origine-terminus Est de la navette toulonnaise, extension du parking existant
- **Gare de Toulon :**
  - Électrification des voies existantes
- **Bifurcation de la Pauline :**
  - Dénivellation de la bifurcation de la ligne d'Hyères

Ces aménagements réalisés en phase 1 permettent un saut d'offre à **moyen terme**. Le scénario court terme présenté ci-dessous prévoit le renforcement de la desserte à l'Est du territoire (combler le creux d'offre). Le scénario a été retenu à moyen terme, comprenant une augmentation de l'offre entre Saint-Cyr et La Pauline à 4 TER / h / sens, 2 TER / heure / sens entre La Pauline et Hyères et 2 TER / heure / sens entre La Pauline et Carnoules aux heures de pointe. Ce saut d'offre permet un cadencement à 15' / 30' ainsi qu'un meilleur équilibrage de l'offre. A long terme, la réalisation des travaux en gare de Marseille Saint-Charles permettront la circulations diamétralisées supplémentaires.

	Référence (2024)	Scénario Court Terme (2025-2030)	LNPCA Phase 1 Moyen Terme (2030-2035)	LNPCA Phase 2 Long Terme (à partir de 2035)
	Nb de trains / jour			
Saint-Cyr - Toulon	70	70	144	178
Toulon – La Pauline	61	71	95	95
La Pauline – Hyères	39	40	47	47
La Pauline – Carnoules	22	31	48	48
Carnoules – Les Arcs	22	25	33	33

Tableau 3 - Offre prévisionnelle de trains par jour selon l'horizon

L'ERTMS, une mise au point technologique au profit d'une meilleure offre

L'ERTMS (European Rail Traffic Management System) est un système de signalisation ferroviaire utilisé dans toute l'Europe. Il permet de faire circuler plus de trains, en toute sécurité, sans changer de technologie à la frontière. Cette innovation facilite les trajets transfrontaliers

vers Vintimille, Gênes ou Milan, et représente une étape clé vers une signalisation numérique unifiée.

Dans ce cadre, le projet Haute Performance Marseille-Vintimille (HPMV) prévoit l'installation de l'ERTMS et d'un système de commande centralisée pour moderniser et digitaliser la gestion du trafic sur 260 kilomètres de ligne entre Marseille et Vintimille. C'est une première en France sur une ligne classique. Ce projet est mené en parallèle du chantier LNPCA, avec des objectifs communs : faire circuler plus de trains, plus vite et plus souvent.

Les aménagements d'infrastructure prévus sur le territoire du SERM de l'aire toulonnaise, à horizon phases 1 et 2, rendent possible un saut d'offre constitutif du volet ferroviaire du SERM et en constituent un prérequis. Avec 2 TER minimum / heure / sens selon les portions, le mode ferroviaire s'inscrit bien comme l'outil préférentiel pour les déplacements interurbains reliant les différents territoires/EPCI du SERM de l'aire toulonnaise. Ce sera aux autres modes de transport, notamment les Cars Express, de s'articuler autour de cette desserte afin de compléter le tableau de l'offre de transport sur le territoire du SERM de l'aire toulonnaise.

2. BHNS et LHNS : un socle performant pour le réseau toulonnais

Le BHNS : un système hiérarchisé et structurant

Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) porté par la Métropole Toulon Provence Méditerranée, AOM du territoire, constitue **à l'échelle de la métropole de Toulon l'infrastructure structurante du système de mobilité.** Le Projet est intégré dans le Plan de Déplacements Urbains 2015-2025 et dans le projet de Plan de Mobilité arrêté en 2025, il joue un **rôle central dans la définition de l'offre cible du SERM de l'aire toulonnaise, en permettant d'avoir un maillon central d'offre de transport,** complémentaire avec les autres offres interurbaines développées dans le cadre du SERM, dont la navette toulonnaise et les lignes de car express.

Le BHNS s'inscrit sur un linéaire de 28 km traversant les principales polarités urbaines de l'aire toulonnaise, reliant les communes d'Ollioules, La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Valette-du-Var et La Garde. Structuré autour d'un tronc commun entre Bon Rencontre et le campus universitaire de La Garde, il se déploie via plusieurs antennes vers les grands pôles générateurs de déplacements (Technopôle de la Mer, centre-ville de Toulon, gares ferroviaires, centralités urbaines). Ainsi, le projet a vocation à renforcer les liens et les échanges entre l'est et l'ouest de la métropole et le centre-ville de Toulon.

Dans son déploiement final, ce BHNS proposera trois lignes aux usagers :

- Entre l'Espace Marine de La Seyne-sur-Mer et la Gare de La Pauline (ligne 1),
- Entre le Technopôle de la Mer à Ollioules et Bir-Hakeim dans le centre-ville de Toulon (ligne 1a),
- Entre le Campus universitaire La Garde La Valette et la Gare de La Garde (ligne 1b).

Avec une vitesse commerciale cible de 17,5 km/h en heure de pointe et une fréquence de passage élevée de 7 à 8 minutes, le BHNS répond aux standards définis par le CEREMA pour qualifier un haut niveau de service : site propre majoritaire (au moins 70 % du linéaire), forte fréquence, amplitude horaire élargie et accessibilité universelle avec des bus articulés de 18m permettant de transporter 150 personnes. L'amplitude de service étendue (5h–24h) renforce par ailleurs son attractivité pour les déplacements du quotidien comme pour les usages occasionnels.



Figure 55 - Vue aérienne du tracé du BHNS de la Métropole TPM avec détail de la nature du site propre – Source DUP

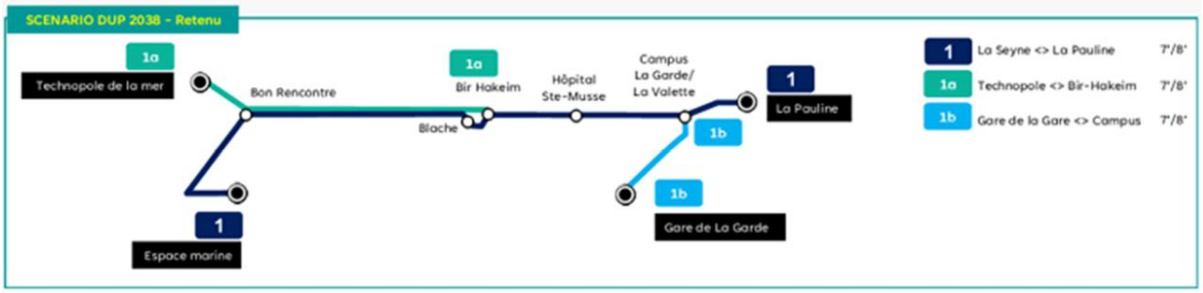


Figure 56 : Schéma d'exploitation du BHNS toulonnais - Source : DUP

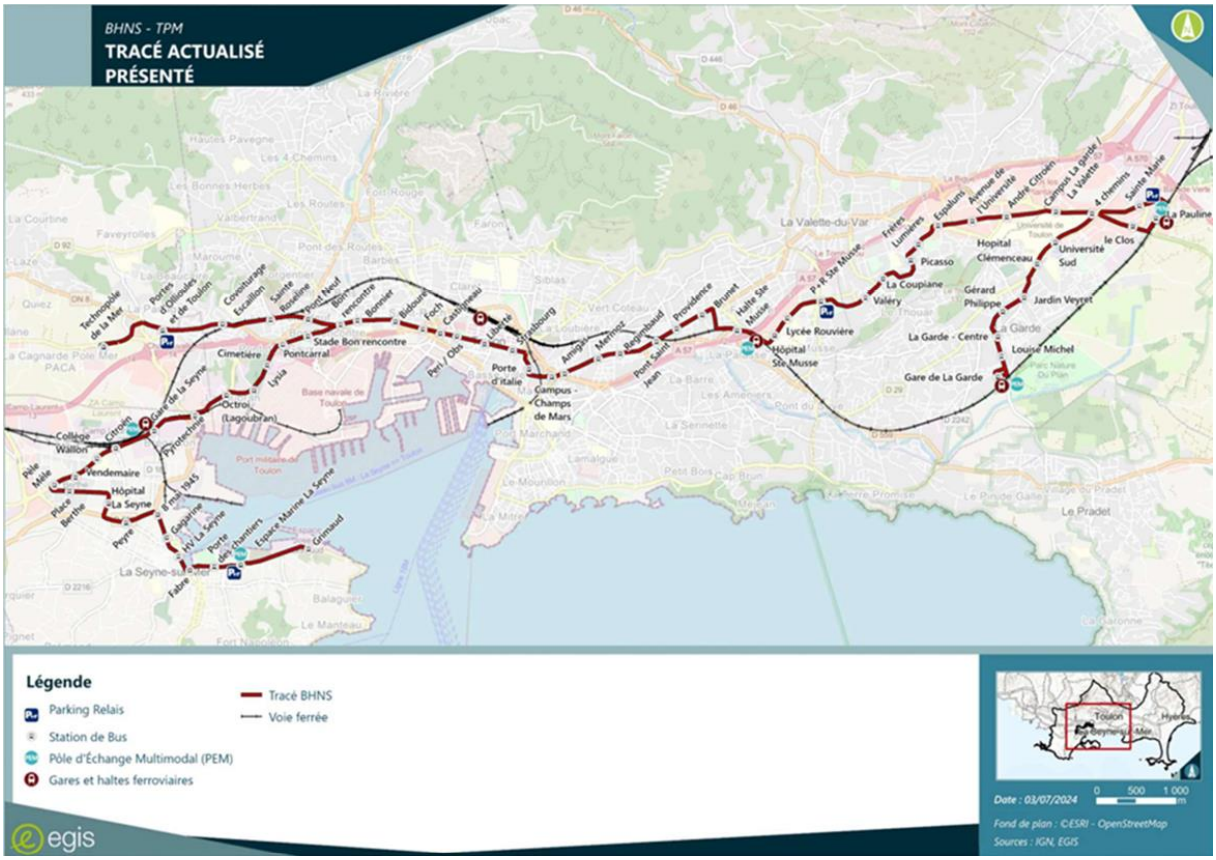


Figure 57 : Tracé final du BHNS - Source : DUP

Le projet prévoit ainsi la desserte directe de plusieurs gares TER majeures (La Seyne-sur-Mer, Toulon, La Garde, La Pauline, Sainte-Musse), articulées autour de pôles d'échanges multimodaux. Cette organisation permet de renforcer les complémentarités afin :

- D'optimiser le temps de trajet du BHNS sur les troncs communs et de faciliter les correspondances avec la navette ferroviaire toulonnaise,
- De proposer aux usagers une multiplicité de possibilités de déplacements en structurant des chaînes de déplacement performantes et attractives à l'échelle de l'aire urbaine.

La présence de parcs relais, de sites de covoiturage et la connexion avec le réseau régional ZOU ! renforcent cette logique d'intermodalité, en élargissant l'aire de captation du BHNS au-delà du cœur urbain dense. Ce qui en fait un système hiérarchisé et complémentaire au ferroviaire.

Un levier majeur de report modal et de transformation des mobilités

Le BHNS constitue un levier déterminant pour accompagner le report modal vers les transports collectifs. À l'horizon 2038, sa mise en service, combinée à la restructuration du réseau bus, devrait entraîner une **hausse d'environ 26 % des déplacements en transports** collectifs (soit près de 130 000 voyages quotidiens), pouvant atteindre +38 % à l'horizon 2058[6].

Au-delà de ses performances intrinsèques, le projet répond à trois objectifs structurants :

- Environnemental, en réduisant l'usage de la voiture individuelle,

[6] Source : Dossier de DUP du BHNS.

- Sociétal, en améliorant l'accessibilité et le cadre de vie,
- Economique, en générant des gains de temps et en renforçant l'attractivité des pôles d'emploi.

Un déploiement progressif articulé à la montée en charge du SERM

Le phasage de réalisation, étalé entre 2026 et 2037, permet une montée en puissance progressive de l'offre, en cohérence avec le développement du SERM et des projets ferroviaires associés. Chaque phase contribue à structurer progressivement le réseau et à améliorer les performances globales du système de mobilité.

En synthèse, le BHNS de Toulon constitue une infrastructure pivot du SERM : à la fois colonne vertébrale du réseau urbain, interface avec le ferroviaire et support des services express routiers, il participe pleinement à la construction d'une offre de mobilité intégrée, performante et durable à l'échelle de l'aire toulonnaise.
La mise en exploitation du BHNS s'accompagnera d'une restructuration des lignes de bus de la métropole, afin d'éviter les doublons bus / BHNS sur les mêmes axes, de fluidifier le trafic et ainsi d'optimiser le temps de trajet du BHNS.

Dans la logique du SERM, le BHNS constitue un niveau intermédiaire essentiel entre le réseau structurant ferroviaire (navette toulonnaise) et les réseaux de desserte fine. Il assure une fonction de diffusion et de rabattement vers les axes lourds, en particulier grâce à une intermodalité renforcée.

Les LHNS : la desserte fine d'un réseau TCU hiérarchisé

Le déploiement des Lignes à Haut Niveau de Service (LHNS) s'inscrit en complémentarité directe avec le projet de BHNS, qui constitue l'axe structurant majeur de l'aire toulonnaise. La mise en service du BHNS renforcera significativement l'accessibilité du corridor central, et les **LHNS viendront diffuser cette amélioration sur l'ensemble du territoire,** en prolongeant les effets de performance et de lisibilité du réseau au-delà de la zone directement desservie par le BHNS.

Les LHNS reposent sur un **ensemble d'aménagements dédiés visant à garantir un haut niveau de performance** (sites propres continus, priorité aux carrefours à feux, fréquence inférieure ou égale à 10 minutes et amplitude horaire élargie). Leur développement progressif dans la temporalité du SERM entre 2030 et 2035 répond à un **enjeu majeur d'intermodalité, ces lignes étant en connexion directe avec la desserte ferroviaire en sept gares ou haltes du territoire,** ainsi qu'avec les lignes de cars express en entrée d'agglomération.

Cette articulation permet de **diffuser l'effet bénéfique de la navette toulonnaise au-delà du corridor ferroviaire, en offrant à un maximum d'habitants, de salariés et de visiteurs un accès facilité au saut d'offre induit par le SERM**. Les correspondances LHNS et cars express poursuivent la même finalité, c'est-à-dire organiser une complémentarité efficace entre les deux niveaux de service, notamment en garantissant un accès direct vers la gare routière de Toulon via le réseau autoroutier. Cette combinaison vise à assurer une lisibilité accrue du réseau, des temps de parcours fiables et une accessibilité renforcée depuis l'ensemble du territoire.

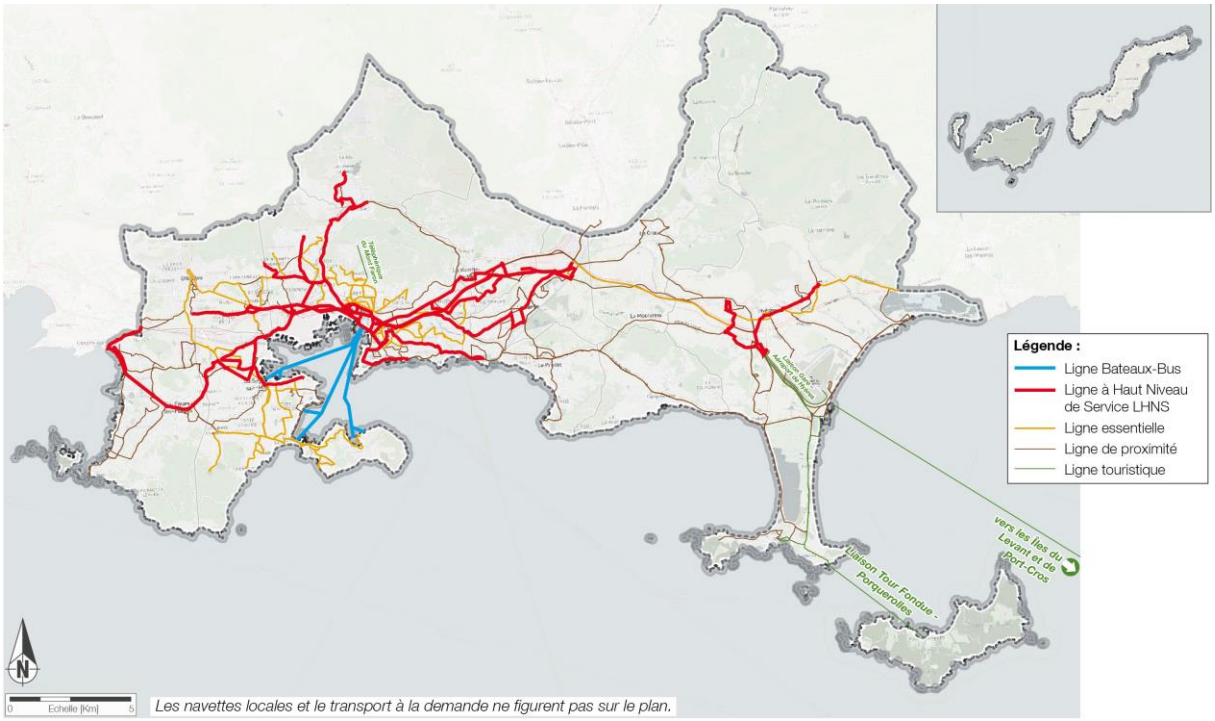


Figure 58 - Cartographie des lignes de transport en commun d'intérêt (dont LHNS) au sein du périmètre de Toulon Provence Métropole

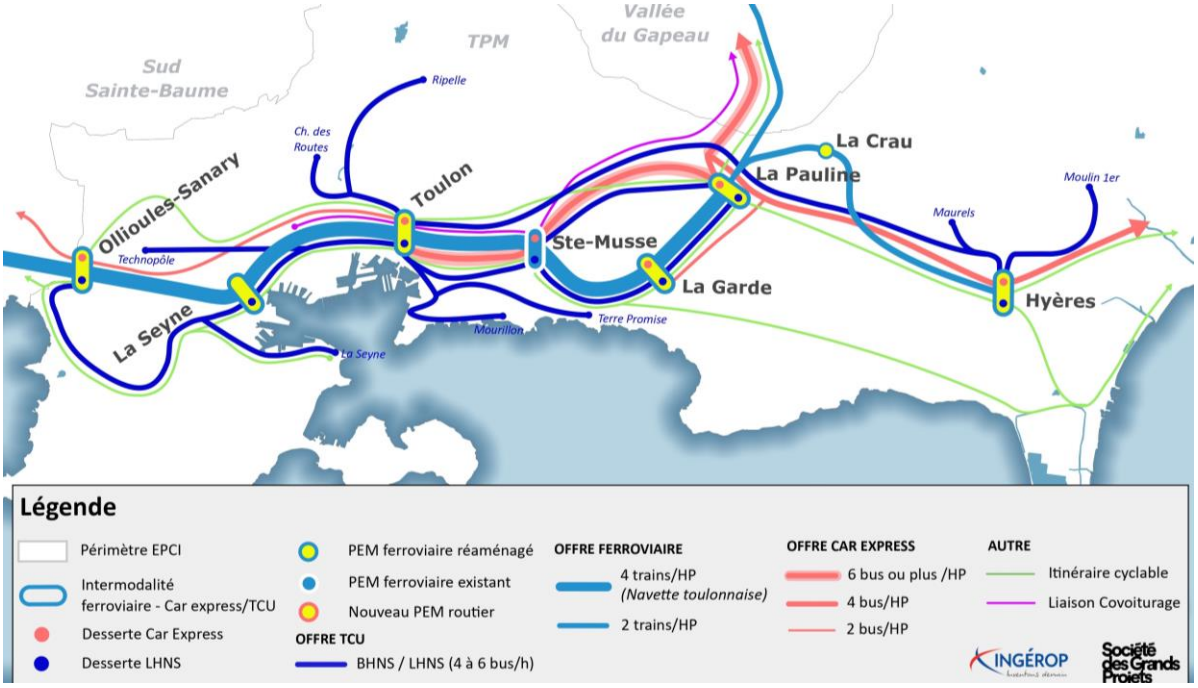


Figure 59 - Détail de l'offre cible au niveau de la métropole de Toulon

Le BHNS de Toulon constitue une infrastructure pivot du SERM : à la fois colonne vertébrale du réseau urbain, interface avec le ferroviaire et socle des services express routiers.

L'ensemble BHNS–LHNS forme ainsi un réseau hiérarchisé et complémentaire, capable de répondre à la diversité des besoins de déplacement et de soutenir l'ambition du SERM en matière de report modal et de performance globale du système de mobilité.

3. Des projets actés à intégrer

Le travail de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise doit articuler son choc d'offre, d'une part, par rapport à l'offre existante et d'autre part, en intégrant comme « invariants » les projets de transport ou d'infrastructures de transport déjà actés et décidés sur le territoire. Les projets sont listés au sein du tableau ci-dessous :

Projet	Type	AOM compétentes	Horizon SERM visé	Avancement
Unification des réseaux routiers et ferroviaires régionaux & ouverture à la concurrence	Ferroviaire linéaire	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	Court Terme	
Expérimentation de la ligne de covoiturage Cuers <> Toulon	Aménagement covoiturage	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	Court Terme	Mise en service en juin 2025
Projet LNPCA CT	Ferroviaire	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	Court Terme (Prérequis)	Travaux en cours
Projet LNPCA MT	Ferroviaire	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	Moyen Terme (Prérequis)	
Aire de covoiturage de l'échangeur du Cannet-des-Maures (Varécopole)	P+R crée	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	Court Terme	En cours MOA : Vinci Financement : CCCV
Aire de covoiturage Le Castellet	P+R crée	CASSB	Court Terme	Projet en cours de définition
Expérimentation de deux navettes intercommunales (Carnoules vers Le Luc-Le Cannet)	Transport urbain collectif	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur Délégation CCCV	Court Terme	Lancement à la rentrée 2026
Navette intercommunale, reliant Sanary-sur-Mer et le Parc d'activités du Plateau de Signes	Transport urbain collectif	CA SSB	Court terme	2025
Navette de desserte du futur site Naval Group	Transport urbain collectif	Région	Court terme	2028

En complément de ces projets, **des projets sont en cours d'étude par le concessionnaire autoroutier ESCOTA**. Au moment de la rédaction du présent dossier de demande de statut de SERM, les études relatives à ces projets ne sont pas abouties, leurs plans de financement ne sont pas consolidés et leur réalisation non programmée à court terme. Aux horizons de moyen terme et long terme du SERM, ces projets pourraient toutefois renforcer l'armature du réseau d'infrastructures nécessaire au développement du covoiturage à l'échelle du SERM de l'aire toulonnaise. Il s'agit de l'aménagement :

- D'un PEM sur l'aire de la Garde de l'autoroute A57,
- De l'aire de covoiturage de Solliès-Pont,
- Du P+R du Castellet
- D'une aire de covoiturage à l'échangeur d'Ollioules/Sanary

B. Méthodologie de construction de l'offre cible

Sur la base des retours des partenaires, ainsi qu'une étude approfondie des différents itinéraires proposés dans la phase préparatoire, une première version d'offre cible a été. Cette offre repose essentiellement sur le scénario 3 issue de la phase préparatoire, axé sur la multimodalité, avec l'ajout d'itinéraires vélos complémentaires afin d'obtenir un réseau maillé couvrant l'intégralité des pôles du périmètre du SERM. Pour rappel les trois scénarios établis dans la phase préparatoire sont les suivants :

- Scénario 1 : Un réseau de cars express pour compléter l'offre ferroviaire,
- Scénario 2 : Le développement du ferroviaire à l'est,
- Scénario 3 : La complémentarité multimodale comme vecteur d'une offre répartie.

A la suite d'ateliers thématiques durant lesquels chaque mode de transport a été décliné : cars express, vélo, une version finale de l'offre cible a été définie.

L'offre cible a été coconstruite et validée avec les partenaires. Cette offre cible a ensuite été phasée en trois horizons selon les besoins en mobilité et les contraintes techniques. Ce phasage a été conçu en intervalle de 5 ans :

- **Court terme : 2025 – 2030** : correspondant à la mise en service de la première phase du BHNS et des trois premières lignes de LHNS de la métropole toulonnaise,
- **Moyen terme : 2030 – 2035** : lié à la mise en service de la navette ferroviaire LNPCA, des phases intermédiaires du BHNS et des quatre dernières lignes de LHNS de Toulon,
- **Long terme : 2035 – 2040** : lié à la mise en service complète des dernières phases du BHNS de Toulon.

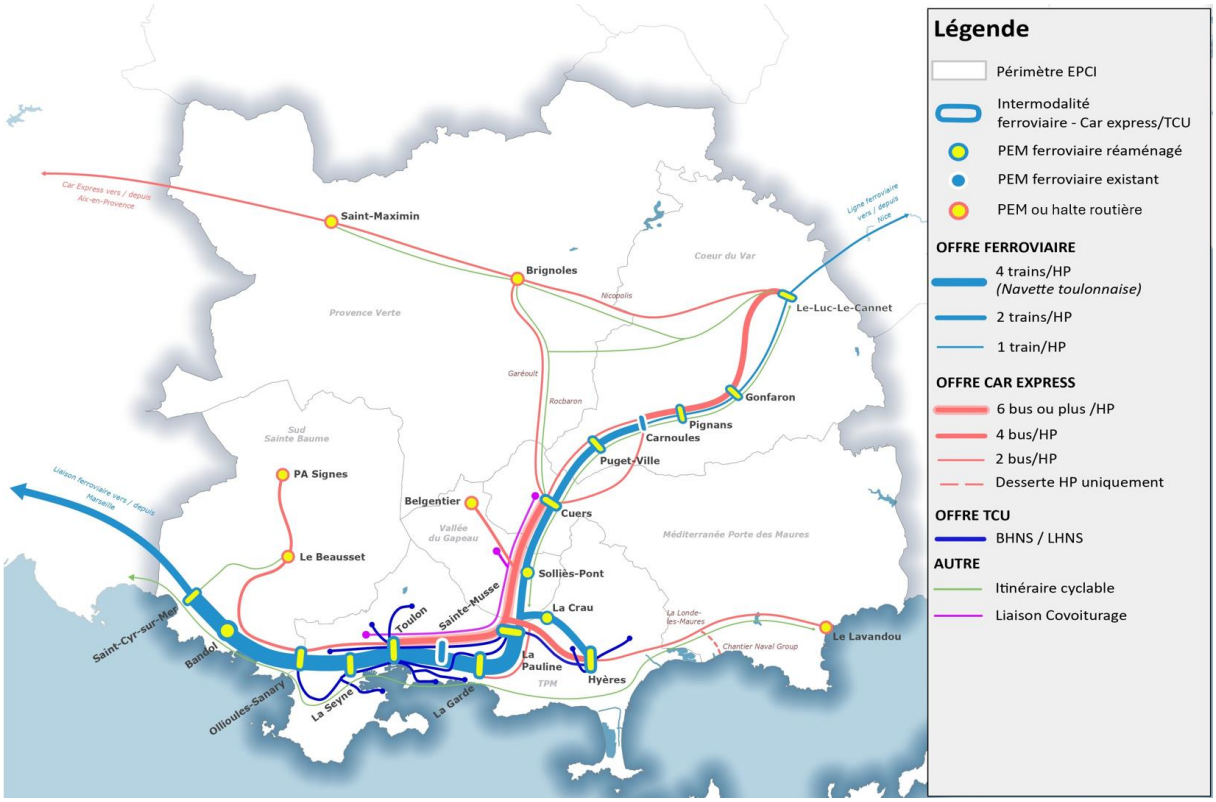


Figure 60 - Offre cible multimodale du SERM de l'aire toulonnaise

La méthodologie de construction de l'offre-cible est détaillée en annexe suivant les volets suivants :

- Fonctions de l'offre SERM
- Le car express : une offre complémentaire au fer
- Renforcer le réseau vélo pour favoriser les modes actifs
- Renforcer l'intermodalité sur le territoire grâce au développement des gares et des pôles d'échanges

A noter, à ce stade des études, les fréquences projetées par ligne sont mentionnées à titre indicatif uniquement.

C. Une première amélioration des services de mobilité dès le court terme

1. Une offre structurée dès le court terme à l'échelle du SERM

À l'horizon 2030, l'objectif est de consolider la mobilité à l'échelle métropolitaine. En parallèle d'un renfort ferroviaire à l'est du territoire, une amélioration de l'offre de transport collectif interurbain est attendue sur les axes non desservis par une offre ferroviaire.

Ainsi, l'offre opérationnelle à court terme est la suivante :

- **78 km d'itinéraires cyclables** de niveau SERM dont 25 km de mise à niveau de l'existant,
- **4 lignes de Car Express** de niveau SERM,
- Trois lignes de LHNS (ligne à haut niveau de service), dont la L2, L3 et L6 sur la métropole de Toulon,

- **La première phase du BHNS** de la métropole TPM entre Ollioules Technopôle de la Mer et Toulon Bir-Hakeim,
- L'aménagement de 8 PEM ferroviaires et routiers.

En complément de l'offre SERM la desserte des zones d'emplois en développement (Varéco-pole, Nicopolis, PA Signes et Naval group) est à court terme assuré par 3 navettes urbaines qui viennent en préfiguration des car express :

- Navette gare de Sanary/Mer – Parc d'Activités de Signes,
- Navettes entre Carnoules et Le Cannet,
- Navette gare de Hyères – Naval group à La Londe-les-Maures qui sera mis en service lors de l'ouverture du site.

Le retour d'expérience de la ligne Toulon–Cuers constituera un élément d'appréciation pour juger de la pertinence et de la reproductibilité de projet de covoiturage à l'échelle territoriale.

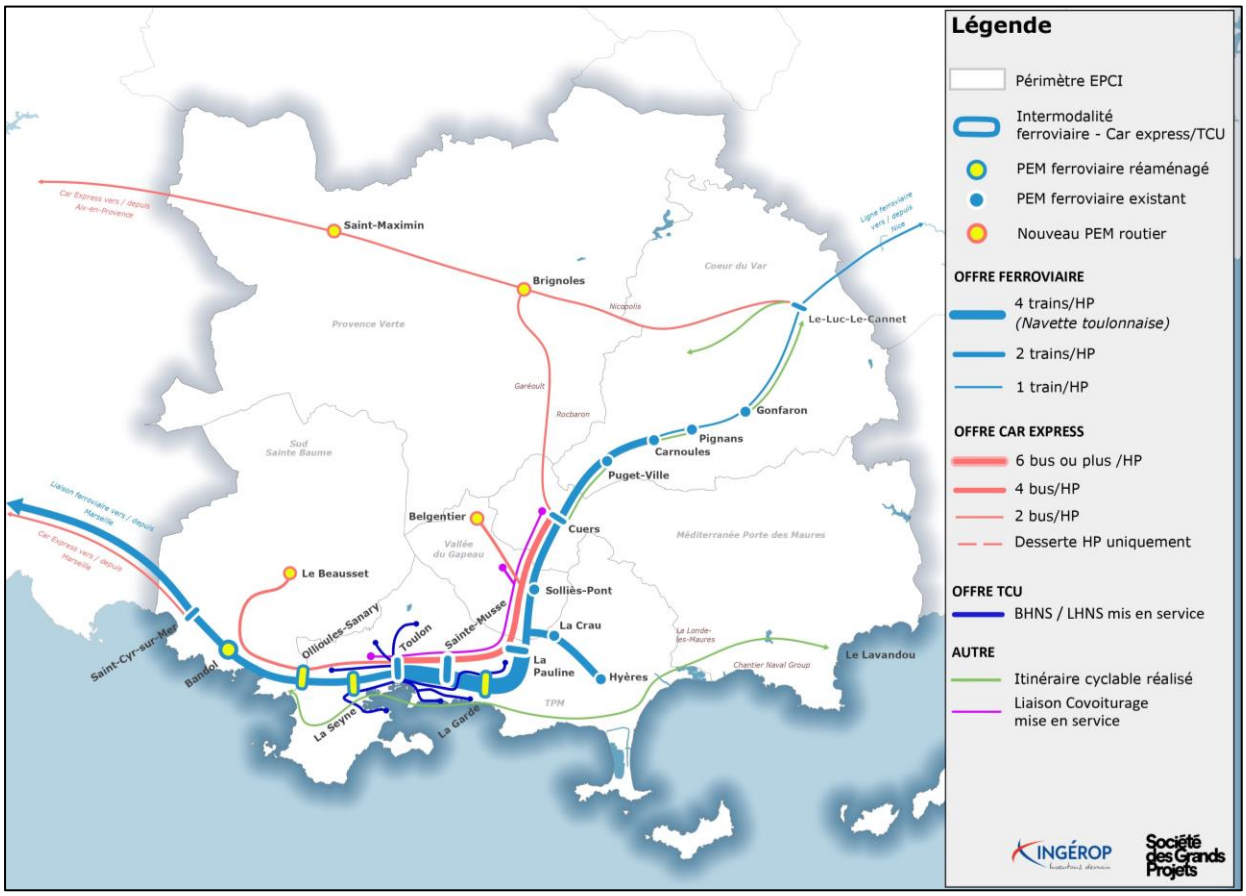


Figure 61 - Cartographie de l'offre prévue à court terme dans le projet de SERM de l'aire toulonnaise

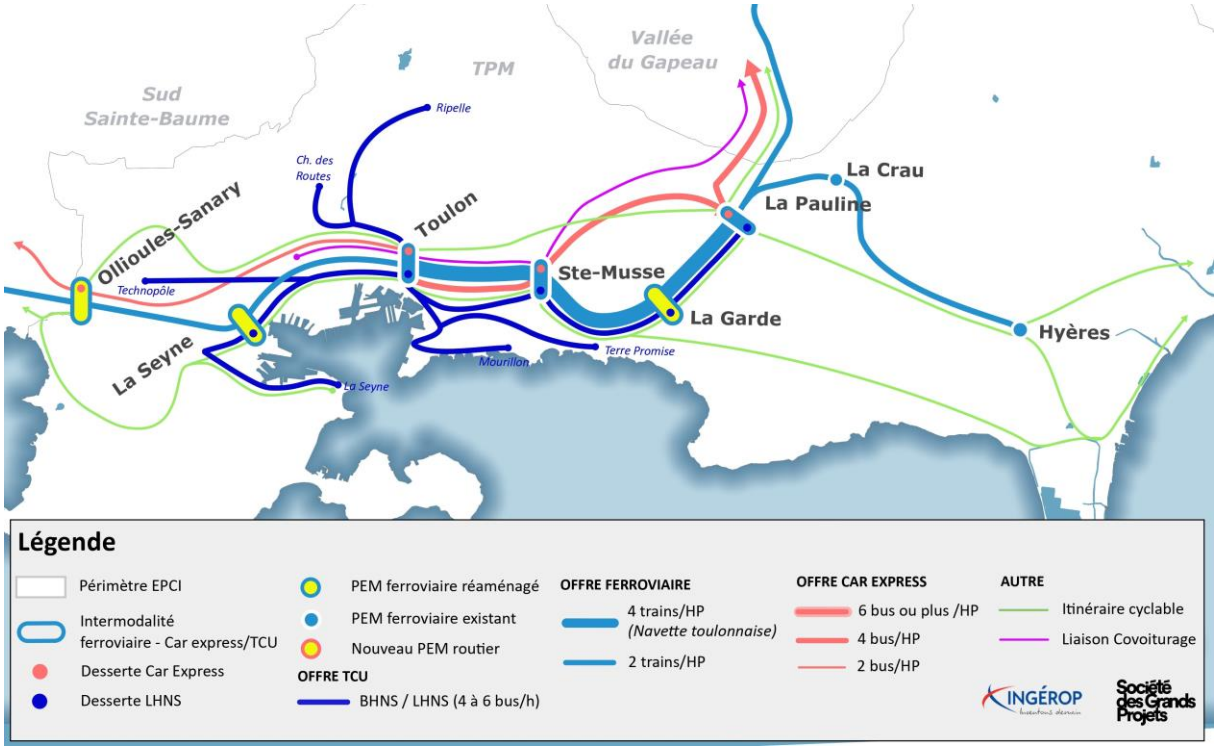


Figure 62 - Cartographie de l'offre prévue à court terme dans le projet de SERM de l'aire toulonnaise - zoom sur la Toulon Provence Métropole

2. Les lignes structurantes TCU

A l'horizon 2030, **le tronçon du BHNS** entre Technopôle de la Mer (Ollioules) et Bir-Hakeim (Toulon) sera finalisé depuis 2028. La traversée du centre-ville bénéficie ainsi de site propre garantissant une circulation indépendante du trafic. Vers Ollioules, le BHNS alterne entre sections en site propre dans les deux sens et insertion ponctuelle en direction est. Cette adaptation permet de maintenir une continuité de service tout en prenant en compte les contraintes d'emprise et le fonctionnement urbain existant.

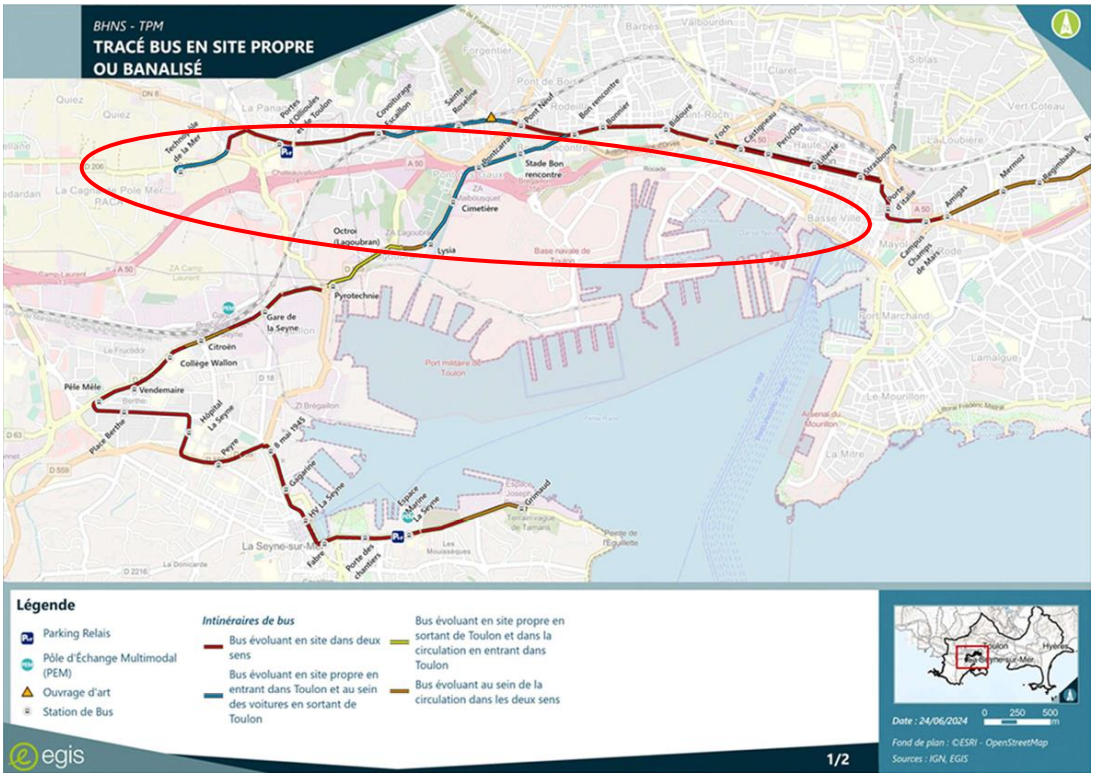


Figure 63 - Aménagements liés au BHNS et localisation de la phase 1 - Source : DUP

Concernant le **réseau de LHNS**, trois lignes entrent en exploitation à l'horizon 2030, soient :

- **La ligne 2 (La Seyne <> Valgora**) verra son offre renforcée avec une fréquence de 10 minutes toute la journée, contre 15 minutes actuellement, améliorant significativement la régularité et l'attractivité du service. Elle assurera une connexion directe avec le réseau TER au niveau des gares de La Seyne et de La Garde, ainsi qu'avec les lignes de cars express aux entrées est et ouest du territoire, garantissant une intermodalité optimisée. Un aménagement en couloir bus fera l'objet d'une étude de faisabilité sur l'avenue Joseph Gasquet, afin de sécuriser les temps de parcours en période de pointe.
- **La ligne 3 (Quatre Chemin des Routes <> Mourillon**) offrira une fréquence élevée de 8 minutes tout au long de la journée, lui conférant un niveau de service comparable à une ligne structurante. Elle assurera une articulation forte avec la gare de Toulon, en proposant des correspondances directes avec le réseau TER et l'ensemble des lignes de cars express. Les points noirs de circulation de la L3 (secteur de la Gare, rond-point docteur Jean Vitel) feront l'objet d'études afin de déterminer les aménagements nécessaires permettant d'améliorer la performance de la ligne.
- **La ligne 6 (Ripelle/Revest <> Terre Promise)** sera renforcée avec une fréquence de 10 minutes toute la journée (contre 15 minutes actuellement), améliorant son rôle de desserte fine des quartiers et son articulation avec les lignes de niveau supérieur. Elle bénéficiera d'une connexion directe aux trains et aux cars express depuis la gare de Toulon, offrant un accès facilité aux mobilités métropolitaines et régionales. Un aménagement sera étudié boulevard Henri Fabre afin de sécuriser les circulations bus et les temps de parcours.

3. Les lignes de Car Express

A l'horizon 2030, quatre lignes de Car Express seront déployées. Avec un niveau SERM, elles ont une fréquence de 30 min en heures de pointe et 60 min en heures creuses.

Avant le déploiement opérationnel des lignes de Car Express, une étude de faisabilité programmée pour l'ensemble des lignes du territoire, viendra préciser et consolider l'ensemble des prérequis opérationnels. Elle permettra d'affiner les tracés, les arrêts, de préciser la structuration des lignes et de reconfirmer les principaux enjeux opérationnels à intégrer pour garantir une mise en service performante. La faisabilité technique des aménagements requis devra également être examinée comme ce sera le cas pour l'ensemble des interventions projetées sur les différents linéaires du réseau.

Trois navettes préfigurent à court terme les lignes de Car Express :

- Navette vers le plateau de Signes, mis en place par la CA Sud Sainte Baume
- Navette entre Carnoules et Le Cannet, mise en place par la CC Cœur du Var par délégation de la Région
- Navette de desserte du futur site de Naval Group au Lavandou

Ligne C1 : Toulon <> Belgentier

Cette ligne relie la gare de Toulon à Belgentier en passant par le centre de Solliès-Pont et Solliès-Toucas. Elle dessert également la gare de La Pauline, afin de faciliter l'accès aux principaux pôles générateurs de La Garde (Campus, CHU, grande zone commerciale) par les lignes TCU. La ligne ne desservirait pas directement la gare de Solliès-Pont. Toutefois, l'arrêt sur l'av. des Palmiers est implanté à moins de 500 mètres de celle-ci, permettant une correspondance par cheminement piéton.

Tracé

Nombre d'arrêts : 9
Longueur : 28 km

Intermodalité TC

PEM ferroviaire de Toulon, Sainte-Musse, La Pauline, Solliès-Pont (Via un cheminement piéton)
PEM routier de Belgentier
Complémentarité avec la ligne ZOU! 848

Niveau d'offre

Amplitude : 5h – 23h
Fréquence : 30 min/HP et 60 min/HC



Figure 64 - Fiche portrait de la ligne C1 Toulon - Belgentier

En empruntant la VRTC sur l'A57, localisée à l'est de Toulon et mise en service en 2025, elle obtiendrait un temps de parcours compétitif à la voiture en période de pointe. Toutefois, en raison d'enjeux de congestion à l'échangeur autoroutier entre la RD554 et l'A57 à l'entrée ou la sortie de Solliès-Pont, deux aménagements en site propre de 200 mètres sont envisagés de part et d'autre du rond-point de l'enclos afin de ne pas pénaliser l'attractivité de la ligne. En direction de Belgentier cet aménagement devra prendre en compte et ne pas impacter une zone protégée avec des oliviers. Ces aménagements permettront d'obtenir un gain de temps de 3 minutes vers Belgentier et de 4 minutes en direction de Toulon.



Figure 65 - Aménagements Car Express liés à la ligne C1 – version préliminaire et maximaliste

Ligne C2 : Toulon <> Brignoles

Cette ligne relie la gare de Toulon au futur PEM de Brignoles en desservant les communes de Cuers et Carnoules ainsi que de Rocbaron. En empruntant la VRTC sur l'A57, localisée à l'est de Toulon et mise en service en 2025, elle obtient un temps de parcours compétitif à la voiture en période de pointe. Le potentiel de flux captés sur le corridor Toulon et Cuers représente environ 10 000 déplacements journaliers, ce qui en fait un axe structurant.

La mise en service de cette ligne permet un saut d'offre important par rapport à l'offre de transport existante.

Tracé

Nombre d'arrêts : 8
Longueur : 50 km

Intermodalité TC

PEM ferroviaire de Toulon, Sainte-Musse et Cuers-Pierrefeu
PEM routier de Brignoles
Complémentarité avec la ligne ZOU! 849

Niveau d'offre

Amplitude : 5h – 23h
Fréquence : 30 min/HP et 60 min/HC



Figure 66 - Fiche portrait de la ligne C2 Toulon – Brignoles

Ligne C4a : Aix <> Le Cannet des Maures

Cette ligne relie le P+R de Varécopole à la gare routière d'Aix-en-Provence en desservant Nicopolis et les communes de Brignoles et Saint-Maximin. Compte tenu de sa desserte, sa mise en service implique une coordination étroite avec le SERM AMP et l'ouverture de discussions avec les partenaires concernés.

La mise en service de cette ligne est prévue à court terme sans aménagements dédiés, alors même que certains axes de son itinéraire sont déjà congestionnés. Cette situation risque, dans un premier temps, d'entrainer des retards et de réduire l'attractivité de la ligne. Toutefois, l'offre de transport existante est peu développée et le manque d'offre ferroviaire accentue les besoins de mobilité du secteur, ce qui rend nécessaire le déploiement de cette ligne dès le court terme.

Tracé
Nombre d'arrêts : 7
Longueur : 87 km

Intermodalité TC
PEM du Cannet des Maures
PEM routier de Brignoles Saint-Maximin et Aix
Complémentarité avec la ligne ZOU! 845
Optimisation de la ligne ZOU! express 93
Renforcement de la ligne ZOU! Express 60

Niveau d'offre
Amplitude : 5h – 23h
Fréquence : 30 min/HP et 60 min/HC



Figure 67 - Fiche portrait de la ligne C4 Aix – Le Cannet

Ligne C5a : Toulon <> Le Beausset

Cette ligne relie la gare de Toulon à la halte routière du Beausset en desservant les communes de Sanary, Bandol et la Cadière d'Azur. Cette ligne vient en complément de la navette expérimentale mise en service par la CA Sud Sainte-Baume en 2025 la navette actuelle depuis la Gare d'Ollioules - Sanary/Mer desserte Le Plan du Castellet, le Beausset puis le PA du Plateau de Signes.

La mise en service de cette ligne est prévue à court terme sans aménagements dédiés.

Tracé
Nombre d'arrêts : 6
Longueur : 31 km

Intermodalité TC
PEM ferroviaires de Toulon et d'Ollioules Sanary
PEM routier du Beausset
Complémentarité avec la ligne ZOU! 888

Niveau d'offre
Amplitude : 5h – 23h
Fréquence : 30 min/HP et 60 min/HC



Figure 68 - Fiche portrait de la ligne C5a Toulon - Le Beausset

4. Les pôles d'échange routiers

L'aménagement des **pôles routiers** est coordonné avec la mise en service des lignes de car Express. Leur dimensionnement est déterminé en fonction de l'offre de transport existante et prévisionnelle, notamment du nombre de lignes desservant le pôle. Ainsi, les aménagements à court terme sont les suivants :

- Le PEM routier de Belgentier, terminus de la ligne C1 Toulon <> Belgentier,
- Le PEM routier du Beausset, terminus de la ligne C5a Toulon <> Le Beausset sur l'emplacement de la halte routière existante,
- Le PEM routier de Brignoles, arrêt de la ligne C4 Aix <> Le Cannet des Maures et terminus de la ligne C2 Toulon <> Brignoles,

À l'exception des PEM de Brignoles, l'ensemble des PEM routiers programmés à court terme relèvent de la catégorie des pôles secondaires, chacun étant desservi par une seule ligne de car express. Ils intègreraient les équipements suivants :

- Un parking d'environ 50 places,
- Un arrêt terminus en quai rallongé,
- Un cheminement piéton de 2 mètres de large sur 100 mètres linéaires,
- Un stationnement vélo composé de 5 emplacements sécurisés et de 10 places en abri.

Le **PEM de Brignoles** est un projet multi-partenarial porté par la CA Provence Verte issu de son plan de mobilité. Il sera en mesure d'accueillir, une bulle de vente des opérateurs de mobilités, accueillir le transit des bus régionaux et locaux, disposer de box vélos et être facilement accessible à pied. Aucun terrain n'a pour l'instant été identifié en raison de contraintes foncières élevées.

Le **PEM du Beausset** s'appuierait sur une halte routière existante, située à proximité immédiate d'un vaste parking du stade, offrant environ 200 places de stationnement gratuites du côté sud de la route. Deux quais bus sont par ailleurs implantés de part et d'autre de la rue, permettant une desserte bidirectionnelle.

Le site du **PEM de Belgentier** dispose de très peu de foncier mobilisable : le centre-ville est fortement contraint et ne permet pas d'envisager des aménagements d'ampleur. Le seul espace exploitable se situe au niveau du parc Peiresc, où l'on recense deux places de stationnement ainsi qu'un quai bus implanté dans le sens nord.

Le **PEM de Brignoles** est un projet multi-partenarial porté par la CA Provence Verte issu de son plan de mobilité. Il sera en mesure d'accueillir, une bulle de vente des opérateurs de mobilités, accueillir le transit des bus régionaux et locaux, disposer de box vélos et être facilement accessible à pied. Aucun terrain n'a pour l'instant été identifié en raison de contraintes foncières élevées.

5. Les pôles d'échanges ferroviaires

L'aménagement des **pôles ferroviaires** est coordonné avec la réalisation de la navette toulonnaise (projet LNPCA) et des aménagements structurels réalisés au sein des gares, afin d'améliorer l'offre envers les utilisateurs. Ainsi, les aménagements au droit de PEM ferroviaires à court terme se concentrent sur les gares qui verront leur offre améliorée par la navette toulonnaise entre Saint-Cyr-sur-Mer et La Pauline :

- PEM ferroviaire de Bandol,
- PEM ferroviaire d'Ollioules - Sanary-sur-Mer,
- PEM de La Seyne-Six-Fours,
- PEM de La Garde.

Ainsi que le PEM de Hyères

De premiers aménagements sont également envisagés sur le PEM du Luc-Le Cannet, avec notamment la suppression de la TVP.

Le vélo comme mode de rabattement et de diffusion

La stratégie vélo adoptée a permis de proposer que chaque pôle ferroviaire ou routier intègre 2 à 3 axes de rabattement cyclables dans un rayon de 3 kilomètres. Plusieurs gares ferroviaires intégrées dans le tissu urbain étant déjà reliées à des aménagements vélo existants ou projetés, le détail des aménagements cyclable par horizon et par PEM est présenté en annexe.

6. Une amélioration de la continuité cyclable

Le vélo comme mode de transport à part entière

À l'**horizon 2030**, les principaux itinéraires cyclables aménagés viendront renforcer la continuité du réseau métropolitain, ainsi que celle de la V65. Les itinéraires périurbains, quant à eux, s'appuieront principalement sur le réseau viaire local, offrant d'abord une desserte à l'échelle communale plutôt qu'une connexion directe de pôle à pôle dans cette première phase. Les principaux axes aménagés sont les suivants :



Figure 69 - Itinéraires cyclables aménagés à court terme

- Des aménagements permettant une trame continue sur le réseau cyclable de la métropole Toulon Provence Méditerranée identifié comme structurant pour le SERM,
- La continuité de la V65 entre Hyères et Sanary-sur-Mer,
- L'itinéraire entre Pignans et Carnoules sur l'axe structurant Toulon <> Cannet-des-Maures,
- L'itinéraire entre Puget-Ville et Les Défens sur l'axe structurant Toulon <> Cannet-des-Maures,
- L'itinéraire interne à la ville du Beausset sur l'axe Saint-Cyr <> le Beausset,
- L'itinéraire entre Le Cannet et Flassans-sur-Issole.

En tout, la composante vélo « **transporter** » à court terme correspond à un linéaire de **78km** d'aménagements cyclables pour un coût total de **32,9 M d'€.**
Ceci correspond à une progression de **78%** par rapport aux **99 kilomètres** d'itinéraires existants sur le territoire.

Les études sur les secteurs les plus complexes seront à lancer dès le court terme.

L'horizon court terme se situe aux alentours de 2030. Sur le volet transport structurant, l'objectif est de consolider la mobilité au sein du territoire grâce au déploiement de lignes de Car Express prioritaires, et renforcer les connexions avec la métropole Aix-Marseille-Provence. En toile de fond, l'amélioration des transports collectifs interurbains sur le territoire permet une meilleure connexion des axes non desservis par le ferroviaire. La ligne de covoiturage entre Cuers et Toulon existera depuis 5 ans en 2030 cela permettra de faire un bilan du fonctionnement de cette première ligne à l'échelle régionale. Sur le volet cyclable, le renforcement du réseau existant est la priorité, notamment la V65, l'axe majeur parcourant le territoire.

7. Services et billettique : une amélioration significative à court terme

À court terme (2025-2030), les objectifs fixés par les AOM permettent de **consolider le socle,** à savoir les fonctionnalités des systèmes billettiques et d'information voyageurs existants de chacun des réseaux de transport.

Il s'agit :

Pour la brique « information voyageurs » :

- **Disponibilité des données** : Recueil, uniformisation et mise en qualité des données relatives aux réseaux de TC :
  - Mise en place de groupes de travail, accompagnement de la Région à l'uniformisation des données,
- **Publication en open data** des données uniformisées et contrôlées de chacun des réseaux de transports collectifs :
  - Itinéraires des lignes,
  - Horaires de passage théoriques,
- **Intégration des données uniformisées et contrôlées** dans les calculateurs d'itinéraires existants (TPM, Régional),
- **Diffusion de l'information « théorique** » via les supports existants dans les lieux (aux arrêts, dans les gares et PEM) et **applications et médias embarqués** :
  - Lancement d'un groupe de travail pour l'élaboration d'une **charte « information voyageurs** » qui définit les objectifs en termes de contenu et de qualité des données diffusées, pour chaque canal de diffusion (site internet, écrans, médias, applications).

Pour la brique « Système billettique » :

- **Consolidation des standards communs des systèmes billettiques** (référentiel fonctionnel commun (OPTIMA) : intégration du support dématérialisé pour interopérabilité :
  - Ateliers et groupes de travail à programmer à CT,
- **Des systèmes billettiques informatisés interopérables** et opérationnels **sur chacun des réseaux** (renouvellement progressif des matériels)
- **Intégration du support interopérable "carte à puce sans** contact" dans les systèmes billettiques permettant d'accepter des titres de transport combinés
- **Etudes d'un produit tarifaire multimodal à l'échelle du SERM**

Brique	Fonctionnalités/objectifs	Niveau fonctionnel	Phasage SERM
Information voyageurs	**Disponibilité des données** : Recueil, uniformisation et mise en qualité des données relatives aux réseaux de TC *Groupes de travail, accompagnement de la Région à l'uniformisation des données, référentiel commun*	Socle serviciel	Court terme
	Publication en open data des données uniformisées et contrôlées de chacun des réseaux de TC: •Itinéraires des lignes •Horaires de passage théoriques		
	Intégration des données uniformisées et contrôlées dans les **calculateurs d'itinéraires existants** (TPM, Régional)		
	Diffusion de l'information « théorique » via les supports existants dans les lieux (aux arrêts, dans les gares et PEM) et applications et médias embarqués		
	Lancement d'un groupe de travail pour l'élaboration d'une charte « information voyageurs » qui définit les objectifs en termes de contenu et de qualité des données diffusées, pour chaque canal de diffusion (site internet, écrans, médias, applications) *Ateliers de travail à programmer à CT*		
Billettitque, Tarification	**Consolidation des standards communs** des systèmes billetiques (référentiel fonctionnel commun (OPTIMA) : intégration du support dématérialisé pour interopérabilité Ateliers et groupes de travail à programmer à CT	Socle serviciel	Court terme
	Des systèmes billetiques informatisés interopérables et opérationnels sur chacun des réseaux (renouvellement progressif des matériels)		
	Intégration du support interopérable **"carte à puce sans contact"** dans les systèmes billettiques permettant d'accepter des titres de transport combinés		
	Etudes d'un produit tarifaire multimodal à l'échelle du SERM		

D. Vers un réseau performant et consolidé autour d'un littoral mieux desservi à moyen terme

1. A moyen terme, un renfort autour d'un saut d'offre ferroviaire

À l'horizon 2035, l'objectif est de consolider le réseau métropolitain, d'optimiser la performance des lignes déjà déployées et de renforcer les axes ferroviaires, ainsi que la couverture des principaux axes littoraux.

Ainsi, les projets opérationnels à moyen terme sont les suivants :

- La mise en service de la **navette toulonnaise** entre les gares de Saint-Cyr-Les-Lecques à La Pauline, soient 4 trains/heure/sens dès début 2032 à l'issue de la mise en service du projet LNPCA/HPMV sur le secteur ;
- La réalisation de **122 kilomètres d'itinéraires cyclables** de niveau SERM dont 25 kilomètres de mise à niveau de l'existant,
- L'amélioration opérationnelle de la ligne **de Car Express entre Le Cannet et Aix-en-Provence** avec des aménagements dédiés sur la traversée de Brignoles,
- La mise en service de **deux lignes de car express de niveau SERM** dont une en remplacement de la navette vers le site de La Londe-les-Maures,
- Le **prolongement de la ligne de Car Express** jusqu'au Parc d'Activités de Signes en complémentarité avec la desserte fine de la navette,
- Les **deuxième et troisième phases du BHNS de Toulon** entre la gare de la Seyne – Six-Fours et La Valette-du-Var,
- La réalisation de **quatre lignes additionnelles de LHNS** (ligne à haut niveau de service), soient la LU, L70 et L16, ainsi qu'une ligne Toulon <> Hyères,
- L'aménagement de **6 PEM et arrêts** routiers et ferrés.

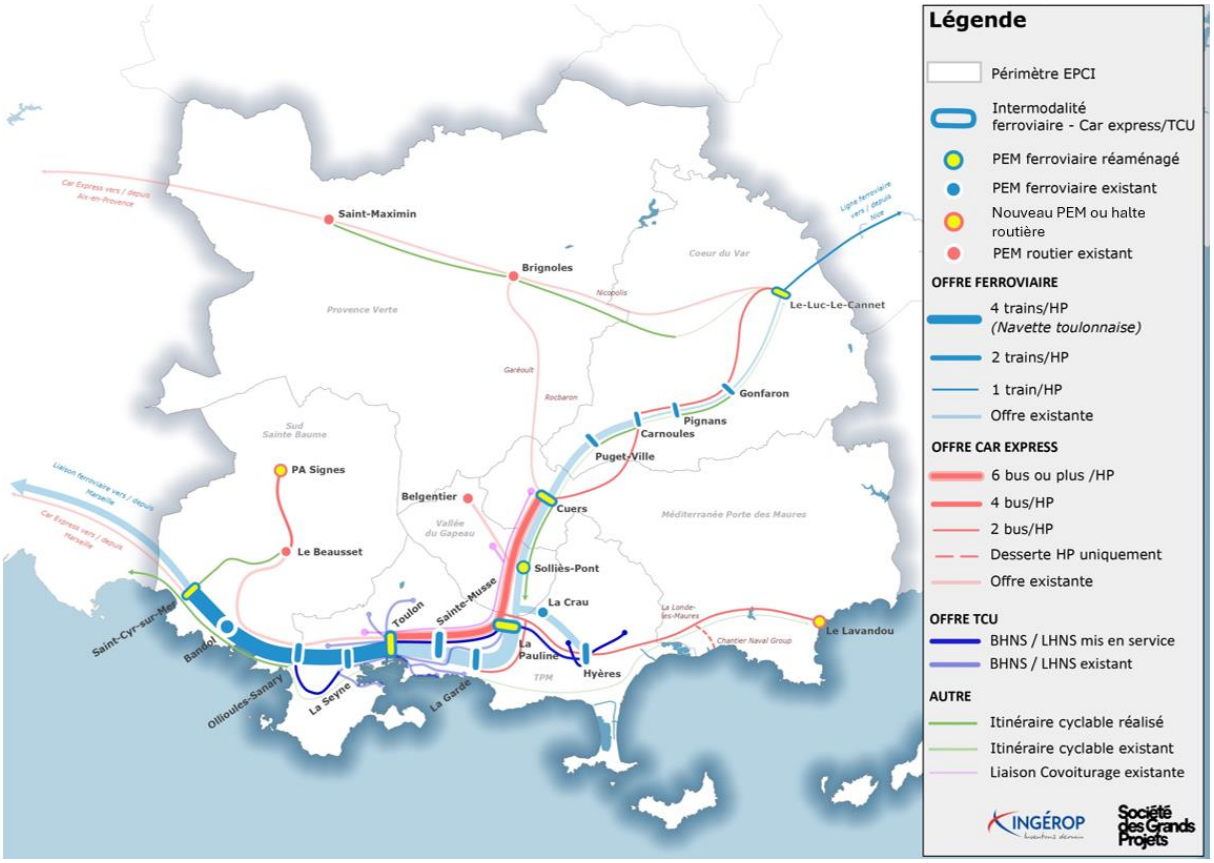


Figure 70 - Cartographie de l'offre prévue à moyen terme dans le projet de SERM de l'aire toulonnaise

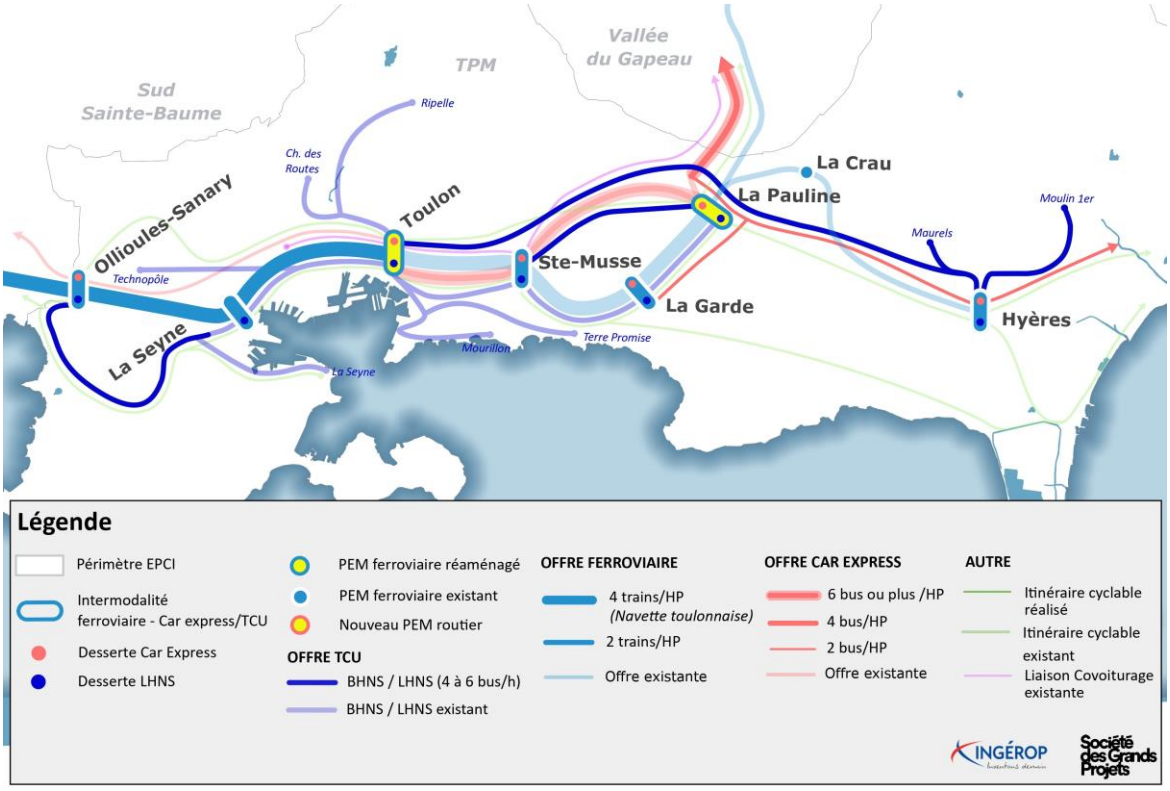


Figure 71 - Cartographie de l'offre prévue à moyen terme dans le projet de SERM de l'aire toulonnaise - zoom sur la Métropole Toulon Provence Méditerranée

2. Les lignes structurantes TCU

A l'horizon 2035, à l'ouest le tronçon du BHNS entre Bon-Rencontre (Toulon) et 8 mai 1945 (La Seyne-sur-Mer) sera finalisé depuis 2034. L'itinéraire bénéficie de site propre bidirectionnel du Sud jusqu'à la gare de La Seyne garantissant une circulation indépendante du trafic. Par la suite, les contraintes d'itinéraire sur l'av. Aristide Briand demande un aménagement alterné des sites propres.

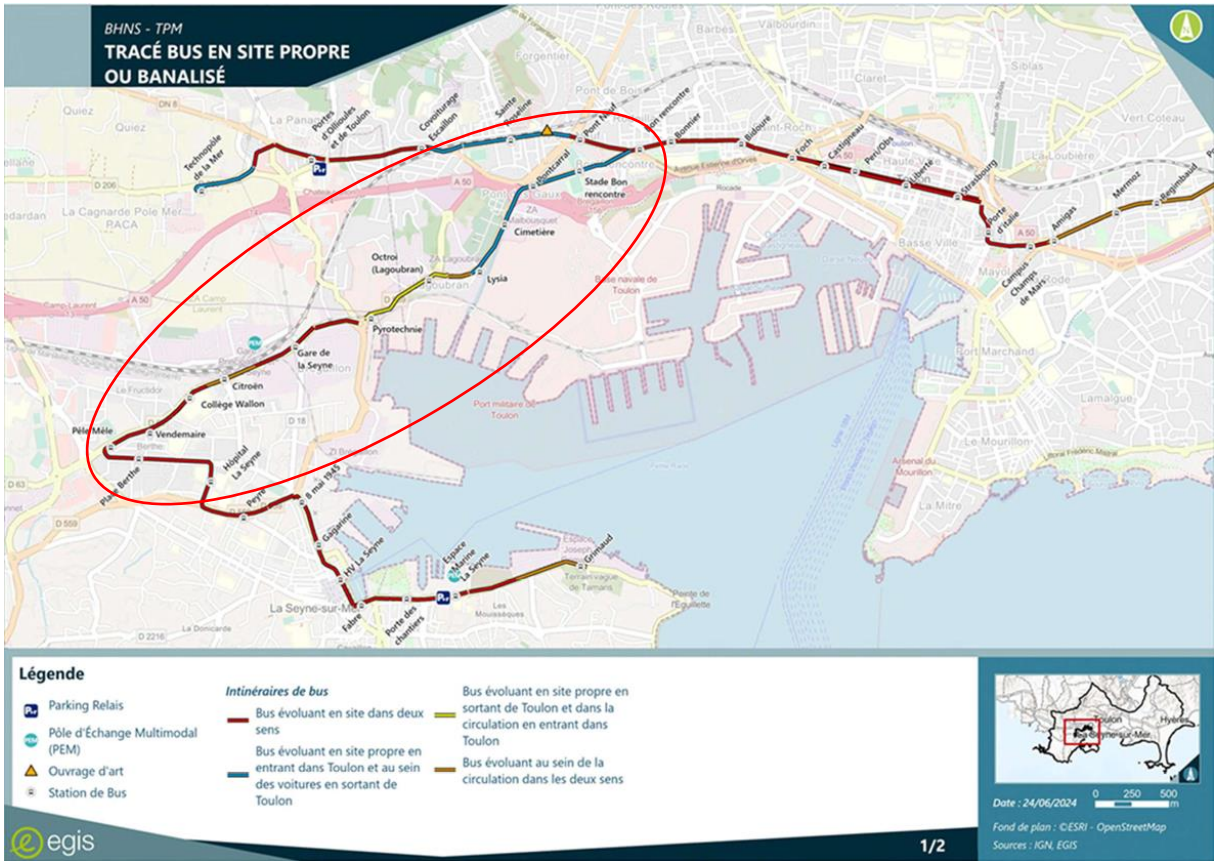


Figure 72 - Aménagements liés au BHNS et section Ouest de la phase 3 - Source : DUP

À l'est, un premier tronçon entre le dépôt Sainte-Musse et les Fourches (La Valette-du-Var) sera finalisé en 2032 avec des sites propres bidirectionnels dans le secteur de Sainte-Musse et un site propre en direction Ouest pour la section de La Valette-du-Var.

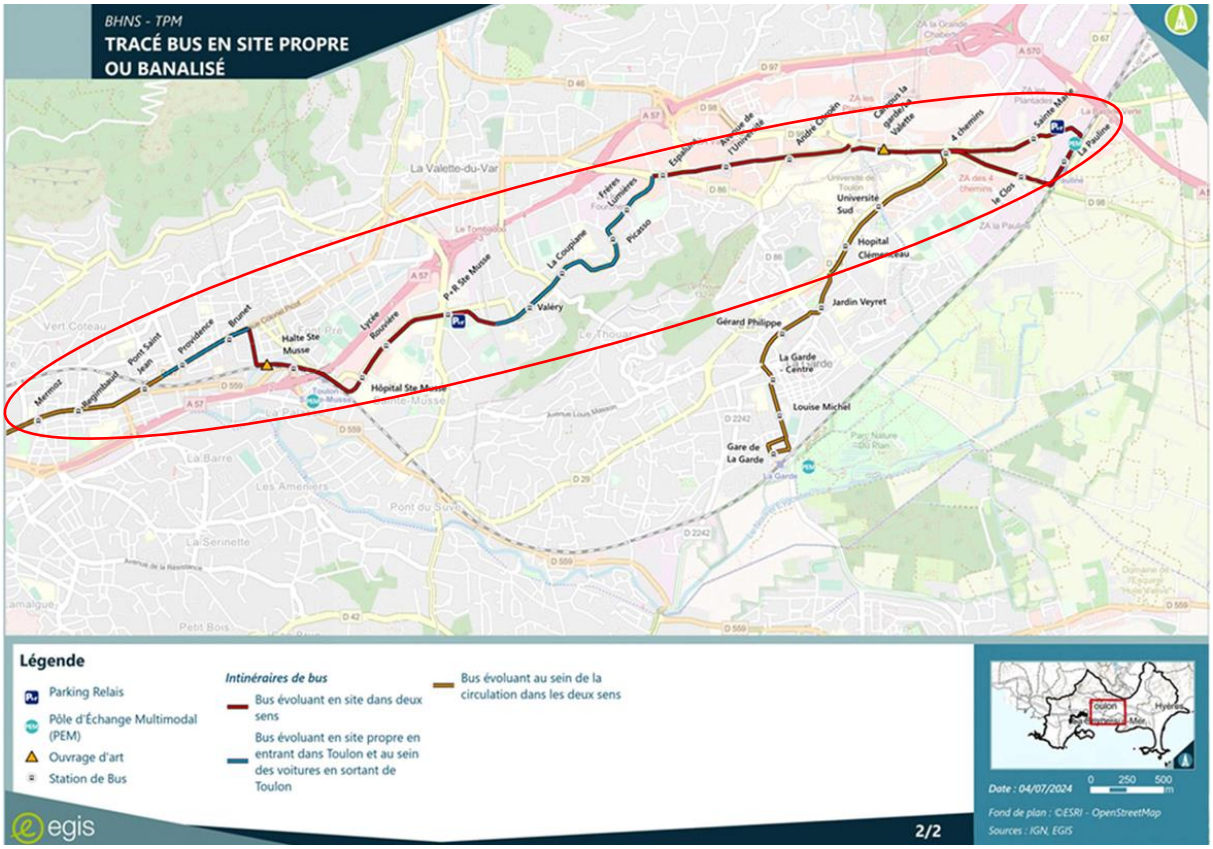


Figure 73 - Aménagements liés au BHNS et section Est de la phase 2 - Source : DUP

Un deuxième tronçon lié à la phase 3 sera déployé en 2034 entre St-Jean et la gare de la Pauline (moins ce qui a déjà été aménagé en 2032) garantissant une desserte performante des nombreux pôles générateurs de la Garde et La Valette-du-Var (campus, zone d'activités, commerces, etc.). Une configuration en site propre bidirectionnel est prévue sur l'avenue de l'université et la route d'Hyères (RD98) ainsi qu'un unique site propre en direction du centre sur l'avenue du Colonel Picot (RD97).

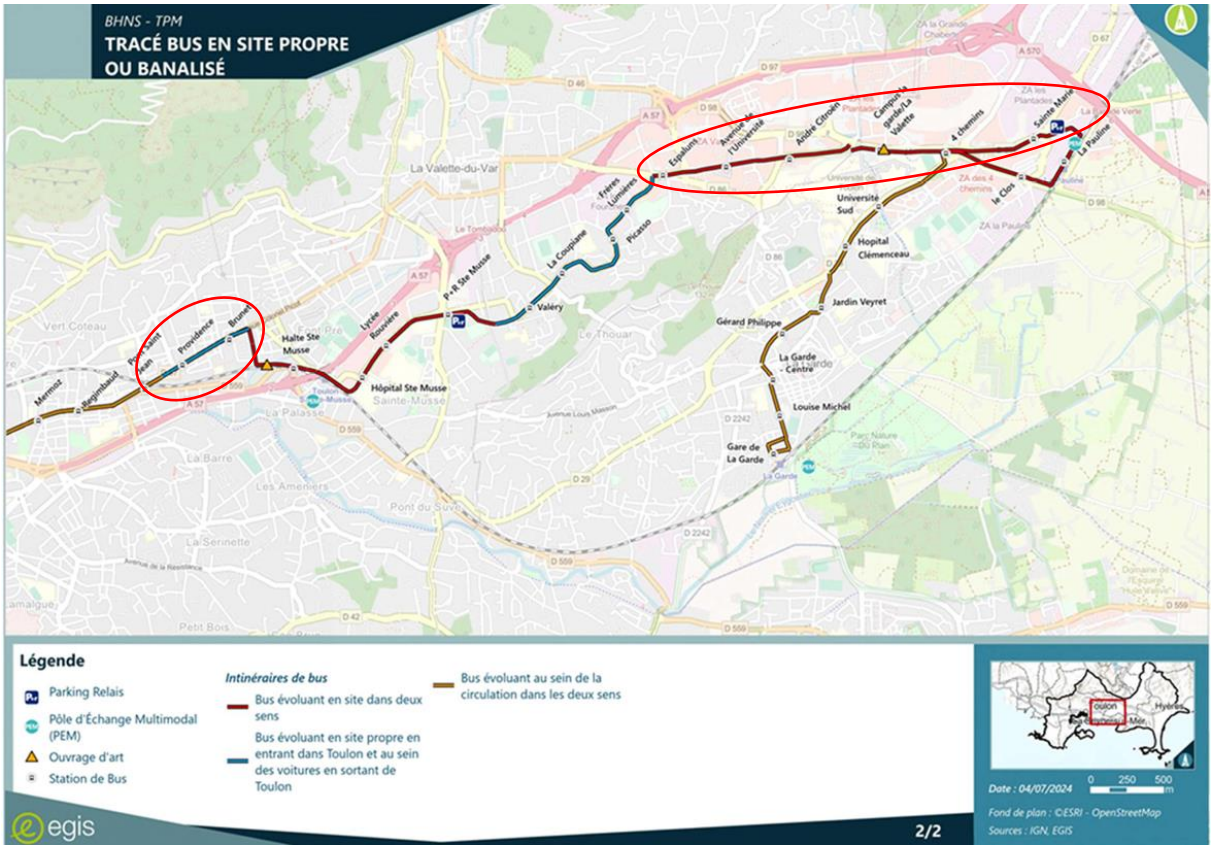


Figure 74 - Aménagements liés au BHNS et section Est de la phase 3 - Source : DUP

Concernant le réseau de LHNS, quatre lignes entreraient en exploitation à l'horizon 2035 :

- **La ligne U (Technopôle Var Matin <> Pôle Activités Toulon Est)** serait prolongée jusqu'au Technopôle Var Matin, renforçant ainsi la desserte des zones d'activités de l'est toulonnais. Elle bénéficiera d'une fréquence de 10 min toute la journée, contre 15 min actuellement, améliorant fortement l'attractivité et la régularité de l'offre. La ligne assurera des correspondances directes avec le réseau TER à la halte Sainte-Musse, ainsi qu'avec les lignes de cars express aux entrées est et ouest du territoire. Le projet prévoit également l'aménagement du terminus du Technopôle Var Matin et la réalisation d'un couloir bus sur l'avenue Jean-Monnet sur environ 2 km afin de sécuriser les temps de parcours en période de pointe.

- **La ligne 70 (Gare Ollioules-Sanary-sur-Mer <> Gare routière de Toulon)** serait prolongée jusqu'à la gare d'Ollioules-Sanary-sur-Mer et verra sa fréquence renforcée à 10–12 min en heures de pointe et en heures creuses, contre 15 min aujourd'hui. Cette évolution permet d'améliorer nettement la desserte entre l'ouest de l'aire toulonnaise et le pôle d'échanges de Toulon. La ligne offrira une interconnexion directe avec les gares TER d'Ollioules-Sanary-sur-Mer, de La Seyne et de Toulon, ainsi qu'avec les lignes de cars express à l'entrée ouest et à la gare routière. Plusieurs aménagements sont prévus pour fluidifier l'accès à la gare de Toulon, notamment la création de couloirs bus sur l'avenue Maréchal Juin (315 m), le réaménagement du giratoire du 11 novembre et des carrefours des avenues Henri Petin et Max Barel,

- **La ligne 16 (Maurels – Moulin Premier**) conserverait sa fréquence actuelle de 15 min sur l'ensemble de la journée, maintenant ainsi une desserte régulière des quartiers traversés. Elle assurera des correspondances directes avec le réseau TER et les lignes de cars express à la gare de Hyères, renforçant l'intermodalité au sein du secteur. Afin d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité, un aménagement en couloir bus est prévu sur la route de Loubes, sur une longueur d'environ 400 m,
- **La ligne 103 (Toulon <> Hyères)** serait caractérisée comme une ligne semi-express entre la gare routière de Toulon et Hyères Moulin 1er. Elle offre une fréquence de 12 min en HP et 20 min en HC. Elle bénéficiera d'aménagement accordant la priorité aux bus notamment sur les principaux points noirs du secteur Jean Aicard / Soldat Bellon à Jean Jaurès. L'itinéraire exploite également la VRTC de l'A57, permettant un gain de temps significatif et une meilleure régularité en période de congestion. En parallèle, une ligne de proximité, la 104, est créé afin de desservir les arrêts supprimés par l'évolution de la ligne 103. La ligne dessert des pôles majeurs tels que l'hôpital de Hyères, l'ancien site du lycée Golf Hôtel, la gare d'Hyères ainsi que l'Agricampus, assurant une complémentarité directe avec les dessertes TER et les lignes de car express.



Figure 75 - Schéma projeté de la ligne 103 - Source : PDM 2025 - 2035

3. Les lignes de Car Express

À l'horizon 2035, deux nouvelles lignes de Car Express seraient déployées, une ligne améliorée et une ligne prolongée. Avec un niveau SERM, elles auront une fréquence de 30 minutes en heures de pointe et 60 minutes en heures creuses. Pour rappel, les principales caractéristiques des lignes déployées à moyen terme sont les suivantes :

- Les lignes avec une contrainte de faisabilité ayant contraint leur mise en service à court terme, avec la réalisation de travaux d'aménagement en site propre sur de court tronçon ou en projet dans une politique d'aménagement, comme la VRTC sur l'A57 intégré dans le PDM de Toulon,
- La desserte des principaux corridors, flux captés les plus hauts,
- La desserte des polarités non desservis par une offre ferroviaire,
- Un saut d'offre important.

Ligne C4b : Aix <> Le Cannet des Maures

À moyen terme cette ligne qui relierait le P+R de Varécopole à la gare routière d'Aix-en-Provence serait améliorée par l'aménagement de site propre au niveau de Brignoles sur la RDN7 de part et d'autre du rond-point du Val, ainsi qu'en direction Nord sur l'avenue Jean Moulin. Ces aménagements permettraient en direction du Cannet d'obtenir 1 minute de gain de temps et en direction d'Aix d'obtenir un gain de temps de 2 minutes.

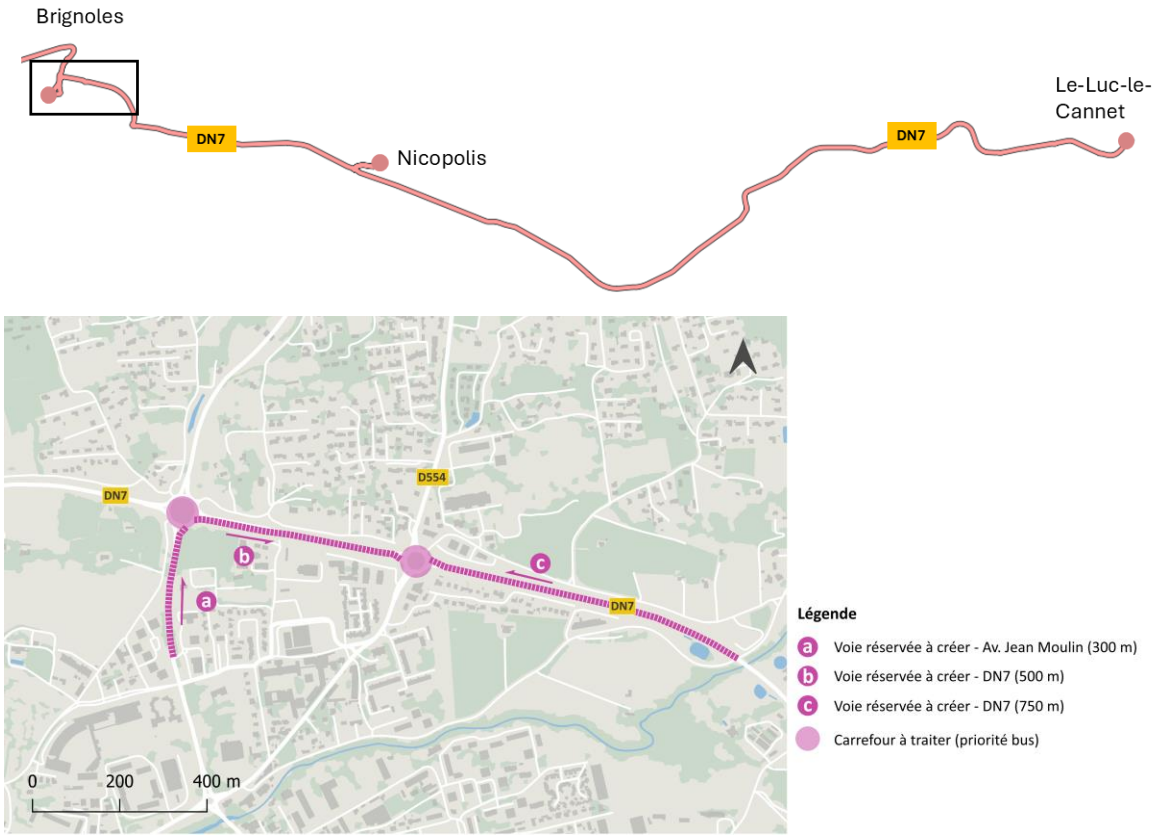


Figure 76 - Aménagements Car Express liés à la ligne C4 – vision préliminaire et maximaliste

Ligne C5b : Toulon <> Parc d'activités de Signes

Cette ligne est une extension de la ligne C5a qui relie la gare de Toulon à la halte routière du Beausset. Ainsi, l'offre de car express est prolongée jusqu'au parc d'activités du Plateau de Signes qui est en projet de développement. Elle permettra de désenclaver ce pôle d'emplois majeur du territoire.

Cette ligne vient en complément de la desserte fine de la navette mise en service par la communauté d'agglomération Sud Sainte-Baume en 2025. Cette navette au départ de la gare d'Ollioules-Sanary-sur-Mer dessert également Le Castellet et Le Beausset pour finir sa course au Parc d'activités de Signes.

Cette ligne bénéficiera du projet de VRTC sur la section ouest de l'A57, projet inscrit dans le Plan de Mobilité de TPM à moyen terme.

Tracé

Nombre d'arrêts : 8 arrêts

Longueur : 41 km

Intermodalité TC

PEM ferroviaires de Toulon et Ollioules – Sanary-sur-Mer

PEM routiers du Beausset et PA Signes

Complémentarité avec la ligne ZOU! 888

Niveau d'offre

Amplitude : 5h – 23h

Fréquence : 30 min/HP et 60 min/HC

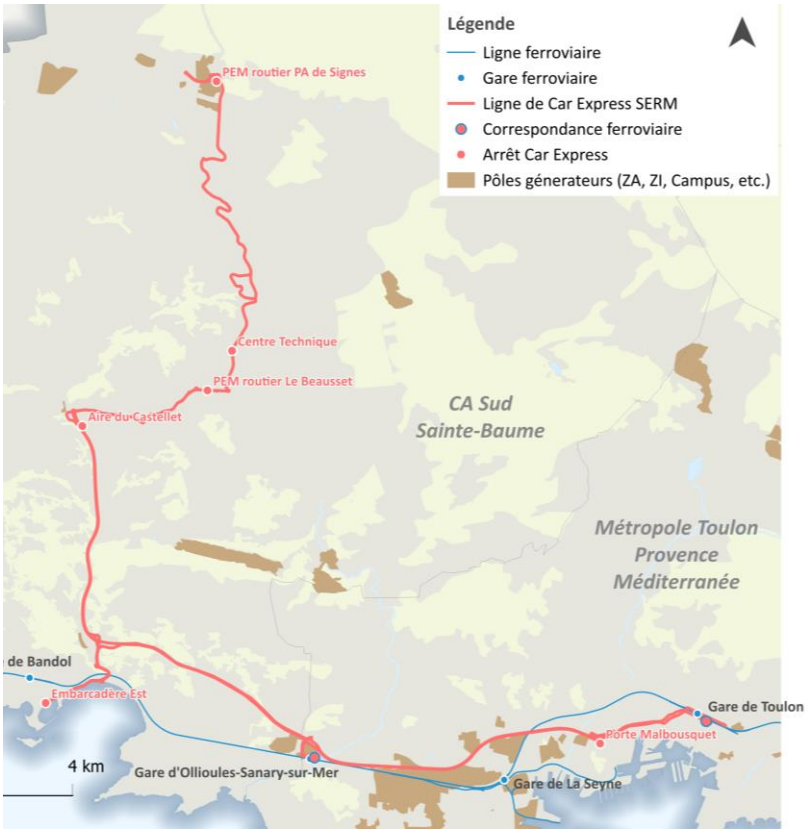


Figure 77 - Fiche portrait de la ligne C5b Toulon - Parc d'activités de Signes

Ligne C6 : Toulon <> Le Lavandou

Cette ligne relie la gare de Toulon à la halte routière du Lavandou en passant par les communes d'Hyères et de La Londe-les-Maures. Son itinéraire sera adapté aux heures de pointe pour desservir le site de Naval Group situé sur la commune de La Londe-les-Maures.

Tracé

Nombre d'arrêts : 6 arrêts
Longueur : 41 km

Intermodalité TC

PEM ferroviaires de Toulon, Sainte-Musse et Hyères

Complémentarité avec la ligne ZOU! 879

Cabotage de la ligne ZOU! 878

Niveau d'offre

Amplitude : 5h – 23h
Fréquence : 30 min/HP et 60 min/HC



Figure 78 - Fiche portrait de la ligne C6 Toulon - Le Lavandou

En empruntant la VRTC sur l'A57, localisée à l'est de Toulon et mise en service en 2025, elle obtient un temps de parcours attractif en période de pointe. Toutefois, l'entrée de la ville d'Hyères est affectée par de forts enjeux de circulation aux heures de pointe. Un aménagement en site propre en direction Ouest serait requis sur la RN98 ainsi qu'un site propre en direction Ouest sur la RD98 serait requis de part et d'autre du rond-point Henri Petit. Ce carrefour giratoire devrait également faire l'objet d'un réaménagement afin d'y imposer des priorité bus. Ces aménagements permettraient d'obtenir un gain de temps de 5 minutes dans chaque direction. Des discussions avec les différents gestionnaires de voirie, dans ce cas-ci la DIRMED et le département (CD83) a permis de confirmer que ces aménagements étaient envisageables et sont à expertiser au travers d'études de faisabilité/pré-opérationnelles. À l'Ouest, un aménagement alternatif par l'aire de covoiturage pourra être étudié dans l'étude de faisabilité.



Figure 79 - Aménagements Car Express liés à la ligne C6 – version préliminaire et maximaliste

Ligne C8 : La Garde <> Le Cannet

Cette ligne relie la gare de la Garde au P+R Varécopole en desservant les gares du Luc – Le Cannet, de Carnoules, de Pignans et de Gonfaron en empruntant le fuseau de l'A57.

Tracé

Nombre d'arrêts : 12 arrêts
Longueur : 54 km

Intermodalité TC

PEM ferroviaires de la Garde, de Cuers-Pierrefeu, Carnoules, Pignans, Gonfaron et Le-Luc-et-le-Cannet
Complémentarité avec la ligne ZOU! 828

Niveau d'offre

Amplitude : 5h – 23h
Fréquence : 30 min/HP et 60 min/HC



Figure 80 - Fiche portrait de la ligne C8 La Garde - Le-Cannet

Son itinéraire est soumis à de nombreuses congestions, notamment au niveau la RD67 du côté de la Valette. Cette ligne demande un arrimage avec les aménagements en site propre à créer lors de la phase 2 du BHNS programmé pour 2038 au niveau de la commune de la Garde. En parallèle, la RD14 à l'entrée de l'A57 au nord de Cuers présente également des trafics congestionnés aux heures de pointe. Un élargissement de la voirie pour y implanter une voie réservée permettrait d'améliorer le temps de parcours de la ligne C6.

Ces aménagements permettraient d'obtenir un gain de temps de 8 minutes en direction du Cannet et de 3 minutes en direction de la Garde.

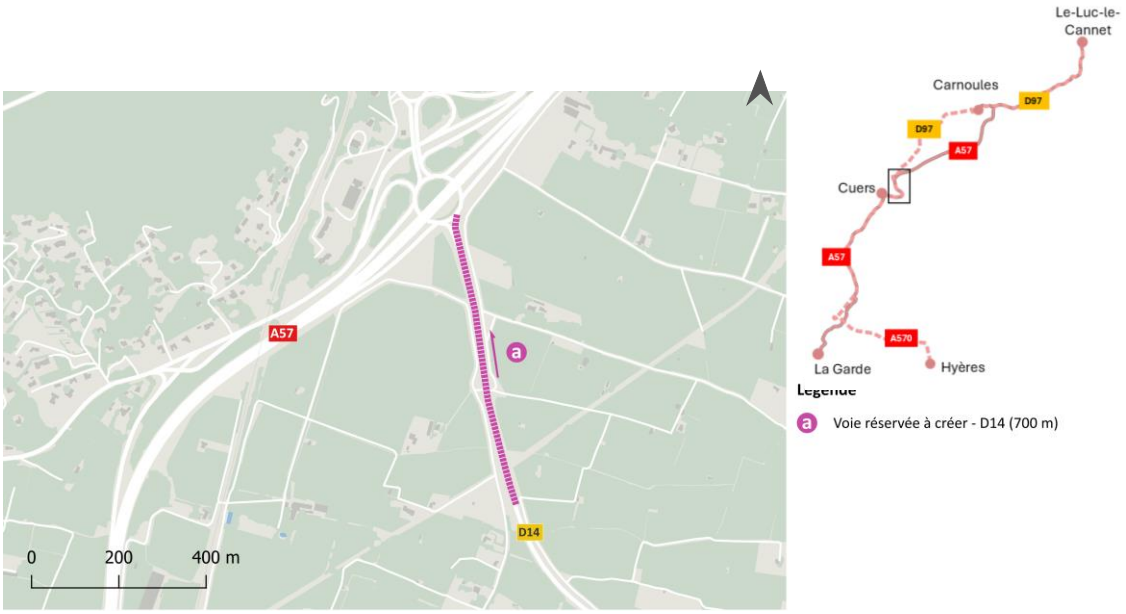


Figure 81 - Aménagements Car Express liés aux lignes C8 et C9 – version préliminaire et maximaliste

4. Les pôles d'échanges routiers

L'aménagement des pôles routiers est coordonné avec la mise en service des lignes de Car Express. Leur dimensionnement est déterminé en fonction de l'offre de transport existante et prévue, notamment du nombre de lignes desservant le pôle. Ainsi, les aménagements à moyen termes sont les suivants :

- Le PEM routier PA de Signes, terminus de la ligne C5b Toulon <> PA de Signes.
- Le PEM routier de Saint-Maximin, arrêt de la ligne C4 Aix <> Le-Luc-le-Cannet.
- Une halte routière au Lavandou, terminus de la ligne C6 Toulon <> Le Lavandou

Le site du **PEM du PA de Signes** présente actuellement l'absence totale d'aménagement dédié ; toutefois, la construction d'un équipement est envisageable grâce à un foncier disponible et non contraint, permettant d'accueillir l'ensemble des aménagements nécessaires à la desserte des cars express sans restriction majeure.

Le **PEM de Saint-Maximin** quant à lui est situé dans le quadrant Nord-Est de l'échangeur autoroutier Sud avec l'A8. Un projet de parc-relais est par ailleurs porté par ESCOTA dans le cadre de sa concession avec une mise en service fin 2026.

5. Les pôles d'échanges ferroviaires

L'aménagement des **pôles ferroviaires** est coordonné avec la poursuite du déploiement de la navette toulonnaise (projet LNPCA). Ainsi, les aménagements de PEM ferroviaires à moyen terme sont les suivants :

- **Le PEM ferroviaire de Cuers-Pierrefeu**
- Le **PEM ferroviaire de Toulon** : confortation de la gare routière avec la création de 5 quai bus et 5 terminus, en lien avec les lignes C1 *Toulon* <> *Belgentier*, C2 *Toulon* <>

Brignoles, C5 *Toulon <> Le Beausset,* C5b *Toulon <> Signes* et C6 *Toulon <> Le Lavandou.*

- Le **PEM ferroviaire de Solliès-Pont**

6. Le développement des itinéraires cyclables au service des liaisons pôles à pôles et du littoral

Le vélo comme mode de transport à part entière

À l'**horizon 2035**, les principaux itinéraires cyclables aménagés viendront développer les axes structurants du périmètre du SERM de l'aire toulonnaise, dont la V65. Les principaux axes aménagés sont les suivants :

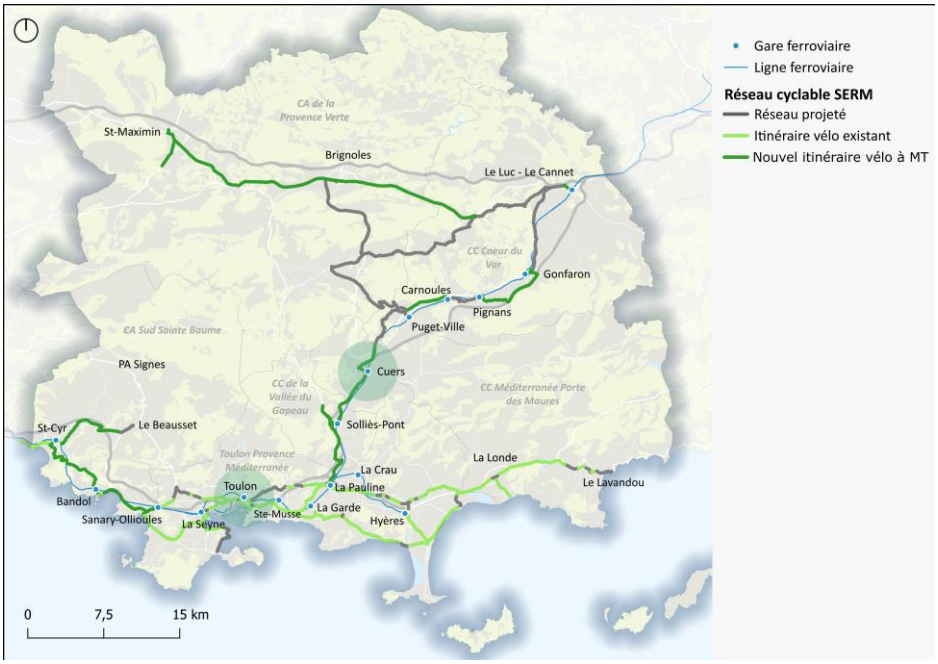


Figure 82 - Itinéraire cyclable aménagé à moyen terme

- V65 entre Saint-Cyr et Sanary-sur-Mer,
- Desserte de la gare Le-Luc-le-Cannet sur l'axe structurant Toulon <> Cannet-des-Maures,
- Itinéraire entre Gonfaron et Pignans sur l'axe structurant Toulon <> Cannet-des-Maures,
- Itinéraire entre Carnoules et Puget-ville sur l'axe structurant Toulon <> Cannet-des-Maures,
- Itinéraire entre Les Défens et le nord de Solliès-Pont sur l'axe structurant Toulon <> Cannet-des-Maures,
- Itinéraire entre le nord de Solliès-Pont et La Farlède sur l'axe structurant Toulon <> Cannet-des-Maures,
- Itinéraire entre Saint-Cyr et Le Beausset,
- Itinéraire entre Saint-Maximin et Flassans sur Issole dont la desserte de Nicopolis.

En tout, la composante vélo « transporter » à moyen terme correspond à un linéaire de **122 kilomètres** d'aménagements cyclables supplémentaires par rapport à l'horizon court terme, pour un coût total de 56,9 M d'euros.

Le diagnostic a mis en avant un taux de cyclabilité sur le territoire du SERM de l'aire toulonnaise inférieur à la moyenne nationale. L'offre proposée pour le maillon « transporter » du SERM est indispensable pour constituer un maillage du territoire et inciter au report modal. L'offre complémentaire réalisée à moyen terme correspond à une **évolution de 68% par rapport à l'offre cyclable à court terme** et un saut d'offre de 203% par rapport au réseau cyclable existant.

L'horizon moyen terme se situe aux alentours de 2035 et est une continuité directe du court terme, correspondant à l'échéance de la mise en œuvre de la navette toulonnaise, constituant l'ossature ferroviaire du SERM de l'aire toulonnaise et dont l'attractivité et le bon fonctionnement sont conditionnés par la mise en œuvre des Cars Express, des itinéraires cyclables, mise en œuvre de PEM performants avec une offre plus conséquente d'itinéraires modes actifs de rabattements / diffusions, accentuant ainsi l'attractivité de ces pôles d'échanges.

Sur le volet cyclable, le renforcement du réseau tissé à court terme est la priorité.

7. Vers une intégration servicielle

A moyen terme (2030-2035), les objectifs fixés par les AOM consistent à préparer **l'intégration servicielle** dans une démarche de mobilité combinant information, réservation et paiement dans des parcours unifiés :

Pour la brique « information voyageurs » :

- **Disponibilité des données** : Recueil, uniformisation et mise en qualité des données relatives aux réseaux de TC : poursuite des groupes de travail notamment sur l'harmonisation des données **"Information voyageurs en situation perturbée"**
- **Publication en open data des données uniformisées et contrôlées de chacun des réseaux de TC :**
  - Itinéraires des lignes
  - Horaires de passage théoriques
  - Horaires de passage temps réel
  - Informations tarifaires
  - Accessibilité PMR des arrêts / lignes
- **Diffusion harmonisée de l'information « temps réel »** dans les différents lieux (aux arrêts, dans les gares et PEM), déploiement de nouveaux supports, outils et applications (écrans, QR codes…)
- Intégration des données uniformisées et contrôlées dans les **calculateurs d'itinéraires existants** (TPM, Régional)
- Données relatives aux autres services de mobilité (aménagements cyclables, stationnements vélos sécurisés, aires et lignes de covoiturage…)
  - Disponibilité des données : Recueil, uniformisation et mise en qualité
  - Publication en open data

Pour la brique « Système billettique » :

- **Interopérabilité des supports** : mise en place d'un support dématérialisé (code barre, M-ticket)
- **Distribution et vente des titres** : distribution croisée des titres de transport de chaque AOM du SERM via canaux digitaux (sites, applis mobiles
- **Mise en œuvre d'un produit tarifaire multimodal à l'échelle du SERM**

Brique	Fonctionnalités/objectifs	Niveau fonctionnel	Phasage SERM
Information voyageurs	**Publication en open data des données uniformisées et contrôlées de chacun des réseaux de TC**: •Itinéraires des lignes •Horaires de passage théoriques •Horaires de passage temps réel •Informations tarifaires •Accessibilité PMR des arrêts / lignes	Intégration servicielle	Moyen terme
	Diffusion harmonisée de l'information « temps réel » dans les différents lieux (aux arrêts, dans les gares et PEM), déploiement de nouveaux supports, outils et applications (écrans, QR codes,...)		
	Intégration des données uniformisées et contrôlées dans les **calculateurs d'itinéraires existants** (TPM, Régional)		
	Harmonisation des données "Information voyageurs en situation perturbée"		
	Données relatives aux autres services de mobilité (aménagements cyclables, stationnements vélos sécurisés, aires et lignes de covoiturage...) =>Disponibilité des données : Recueil, uniformisation et mise en qualité =>Publication en open data		
Billettique, Tarification	**Interopérabilité des supports** : mise en place d'un support dématérialisé (code barre, M-ticket)	Intégration servicielle	Moyen terme
	Distribution et vente des titres : distribution croisée des titres de transport de chaque AOM du SERM via canaux digitaux (sites, applis mobiles)		
	Mise en œuvre d'un produit tarifaire multimodal à l'échelle du SERM		

E. Un réseau maillé qui couvre l'ensemble du territoire à long terme

1. La finalisation du déploiement de l'offre du SERM

À l'horizon 2040, l'objectif est la mise en place d'un réseau pleinement maillé à l'échelle de l'ensemble du territoire du SERM de l'aire toulonnaise, ainsi que l'aboutissement de la configuration de l'offre métropolitaine.

Les projets opérationnels à déployer à long terme sont les suivants :

- Une ligne de Car Express de niveau SERM,
- La continuité de la deuxième phase du BHNS de Toulon jusqu'à la gare de la Garde,
- La réalisation de 77 kilomètres d'itinéraires cyclables de niveau SERM dont 49 kilomètres de mise à niveau de l'existant,
- Des aménagements pour 5 PEM ferroviaires.

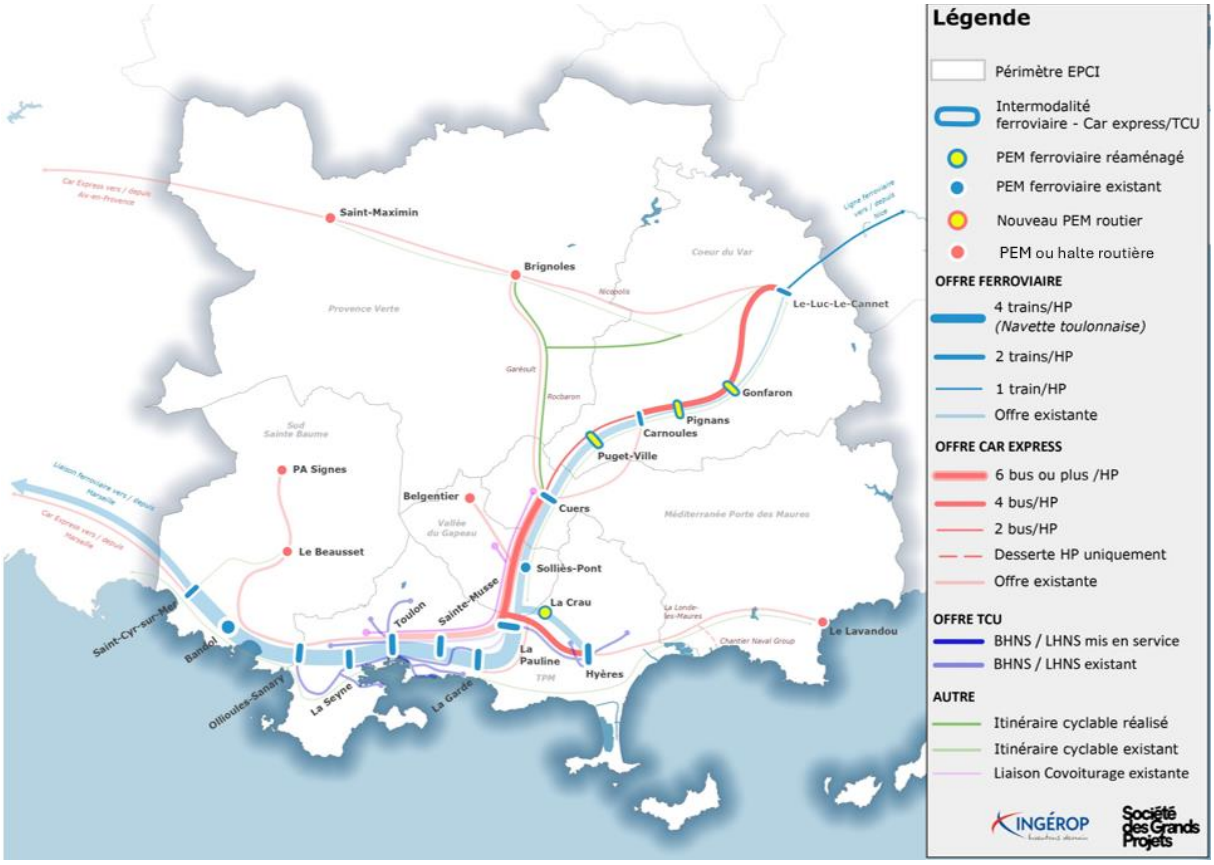


Figure 83 - Cartographie de l'offre prévue à long terme dans le projet de SERM de l'aire toulonnaise

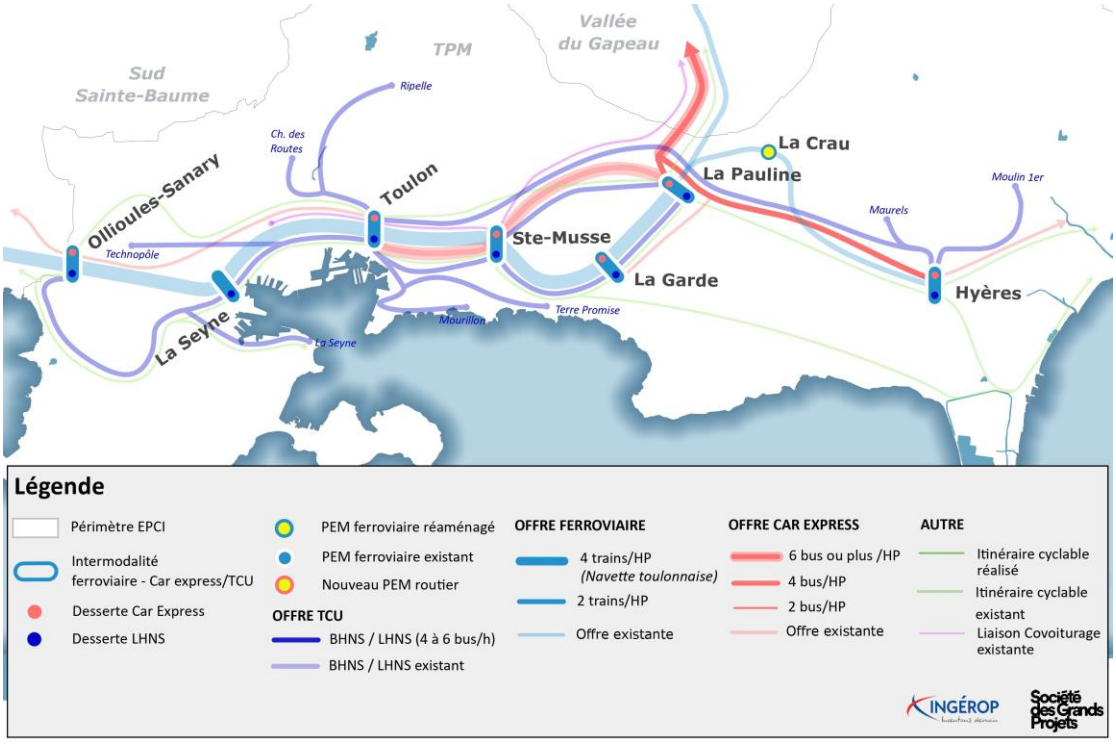


Figure 84 - Cartographie de l'offre prévue à long terme dans le projet de SERM de l'aire toulonnaise - zoom sur la Toulon Provence Métropole

2. Les lignes structurantes TCU

À l'horizon 2040, à l'ouest le tronçon du BHNS entre le 8 mai 1945 et la pointe de La Seyne-sur-Mer sera finalisé depuis 2037 avec majoritairement des sites propres bidirectionnels garantissant une circulation indépendante du trafic.

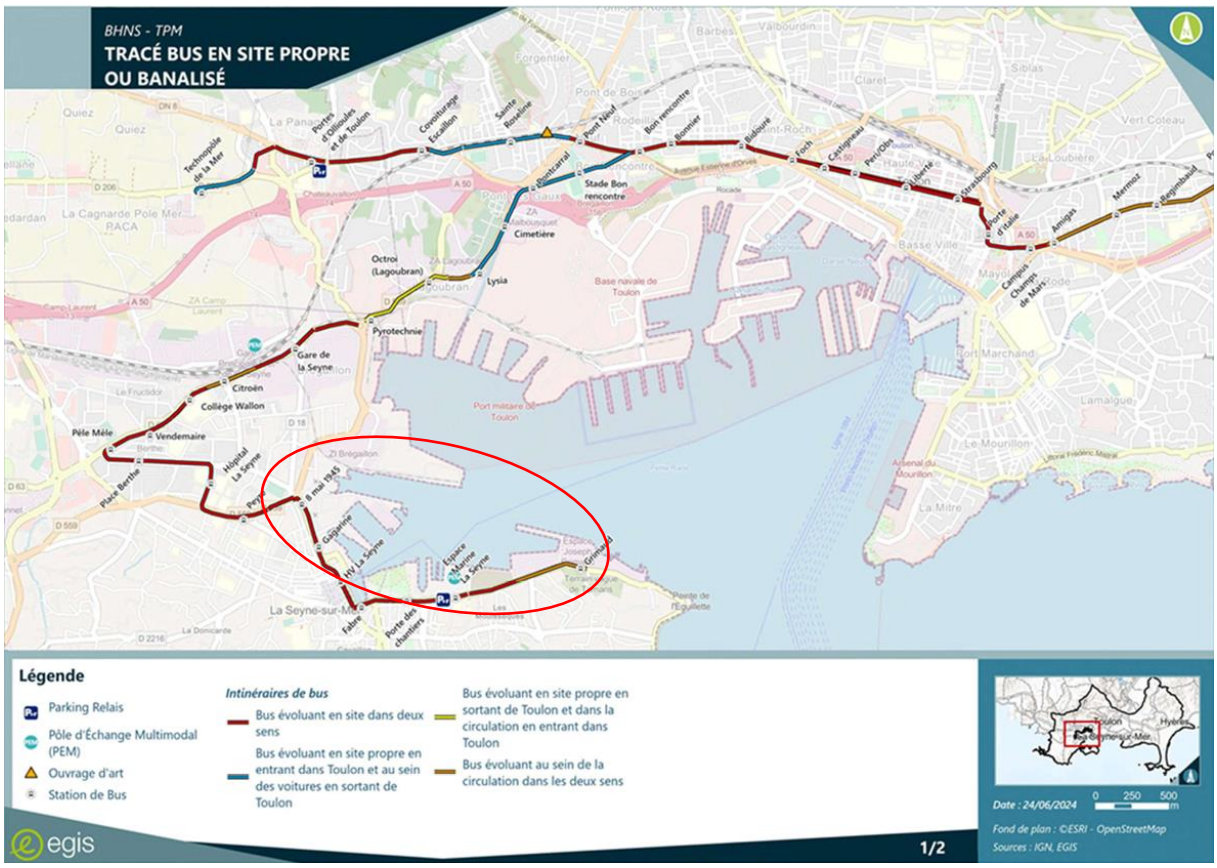


Figure 85 - Aménagements liés au BHNS et section Ouest de la phase 4 - Source : DUP

Le dernier tronçon du BHNS, reliant la gare de La Pauline à la gare de La Garde, sera mis en service à l'horizon 2038. Compte tenu des contraintes d'emprise sur la RD29, aucun aménagement en site propre n'y est envisagé, alors même que cet axe est marqué par des niveaux de congestion importants.

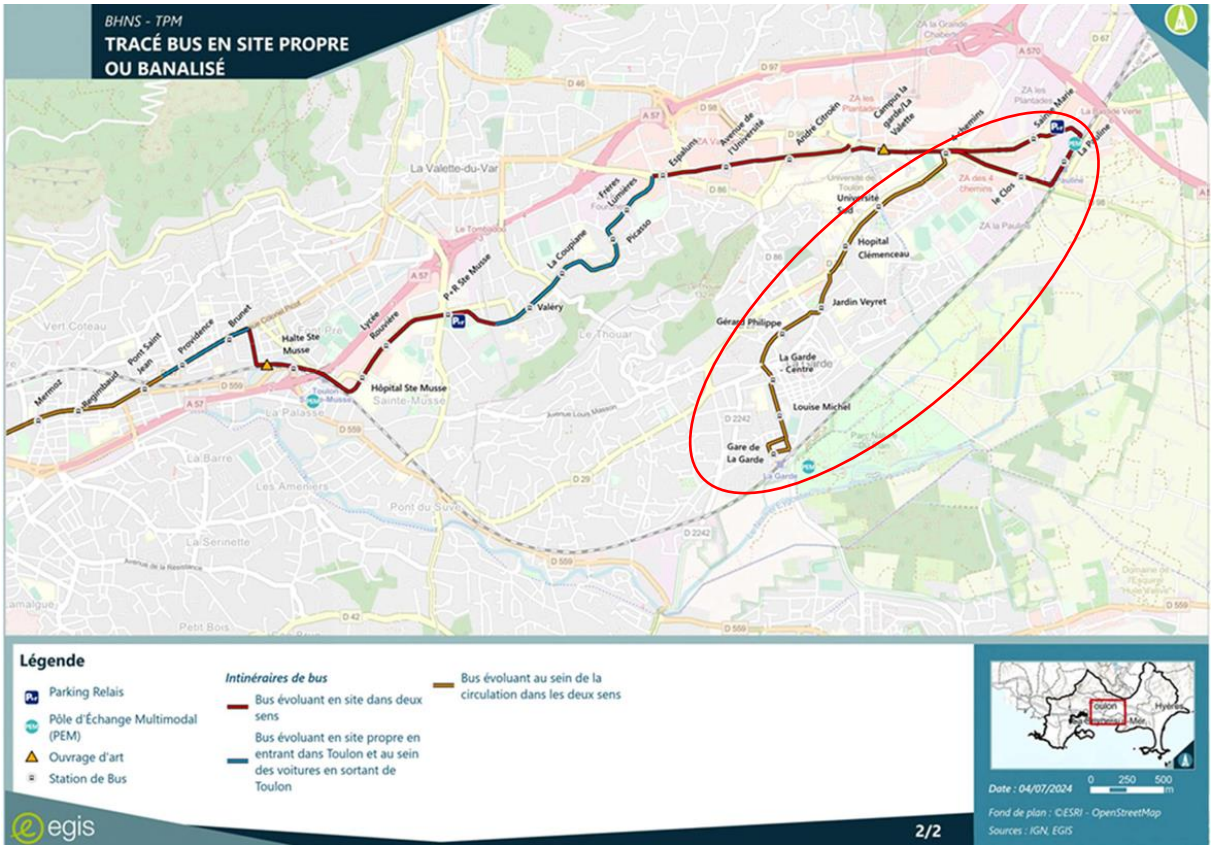


Figure 86 - Aménagements liés au BHNS et localisation de la phase 5 - Source : DUP

3. Les lignes de Car Express

A l'horizon 2040, une seule ligne de Car Express est déployée. Avec un niveau SERM, elle a une fréquence de 30 minutes en heures de pointe et 60 minutes en heures creuses.

Ligne C9 : Hyères <> Le Cannet

Cette ligne relie le PEM d'Hyères au P+R Varécopole en desservant les communes de la Farlède, de Solliès-Pont, de Cuers, de Puget-Ville, de Carnoules, de Pignans, de Gonfaron et du Luc, en empruntant le fuseau de l'A57. Cette offre de car express permet de renforcer la desserte des communes situées le long du fuseau de l'A57. Toutefois, son potentiel de fréquentation apparaît plus limité au regard des flux MOBPRO, ce qui justifie une mise en service à long terme.

Cette ligne profite des voies réservées pour bus déjà aménagées à moyen terme pour la ligne La Garde <> Le Cannet. Bien que son itinéraire soit similaire à cette dernière, il diffère entre Cuers et Carnoules pour emprunter la RD97.

Tracé

Nombre d'arrêts : 13 arrêts

Longueur : 57 km

Intermodalité TC

PEM ferroviaires d'Hyères, de Cuers-Pierrefeu, Puget-Ville, Carnoules, Pignans, Gonfaron et Le-Luc-et-le-Cannet

Complémentarité avec la ligne ZOU! 878, 879 et 828

Niveau d'offre

Amplitude : 5h – 23h

Fréquence : 30 min/HP et 60 min/HC

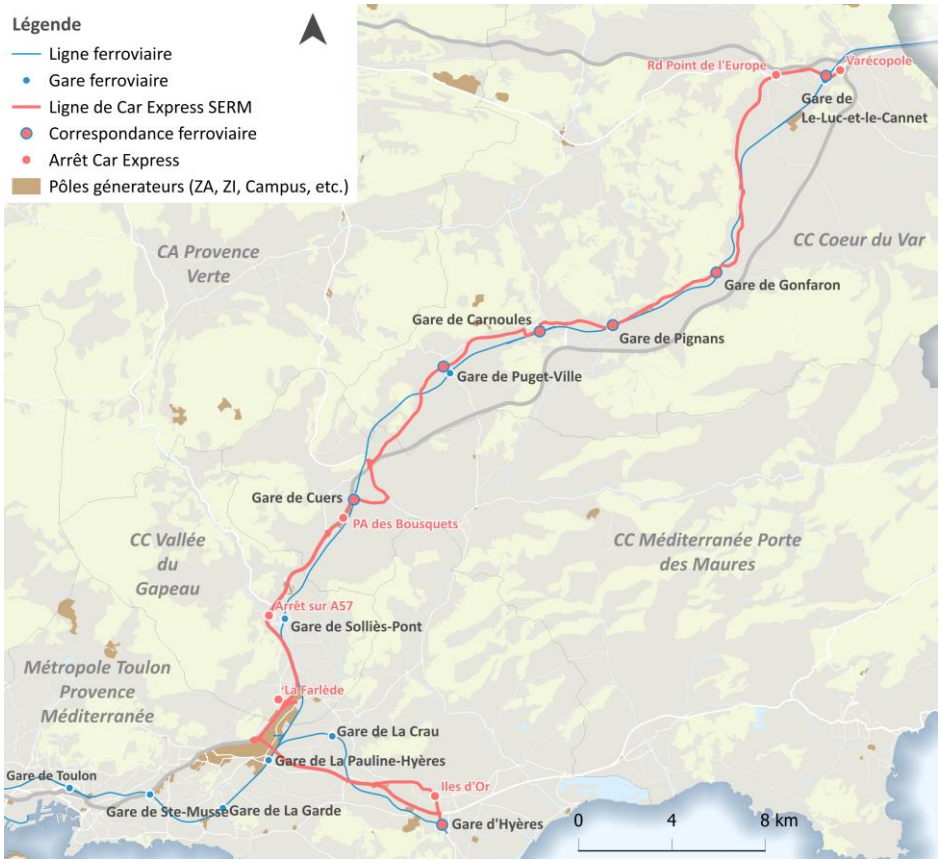


Figure 87 - Fiche portrait de la ligne C9 Hyères - Le-Luc-et-Le-Cannet

4. Les pôles d'échanges ferroviaires

L'aménagement des **pôles ferroviaires** situés dans le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise se poursuit. Des opérations visant à améliorer l'intermodalité sont envisagées sur les gares de Gonfaron, Puget-Ville, Pignans, Le Luc-Le Cannet et La Crau.

5. Un développement de réseau cyclable maillé et hiérarchisé

Le vélo comme mode de transport à part entière

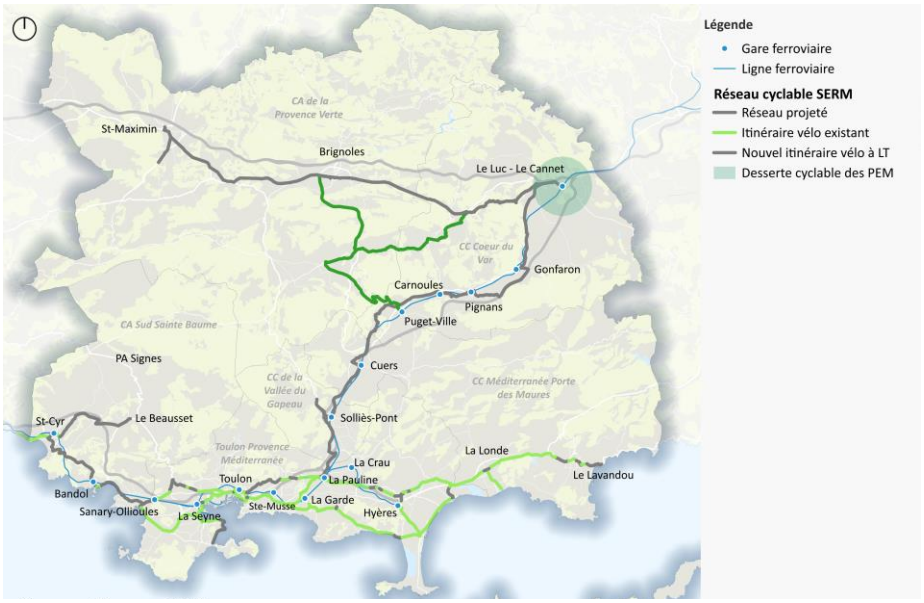


Figure 88 - Itinéraire cyclable aménagé à long terme

À l'**horizon 2040**, les principaux itinéraires cyclables aménagés viendront compléter le réseau SERM pour former un réseau maillé entre les différentes polarités sur territoire. Sur ces itinéraires principalement déployés hors agglomération, l'unique présence de routes départementales de gabarits contraints constitue une contrainte majeure pour la structuration des itinéraires cyclables. Elle réduit les marges de manœuvre en matière d'alternatives de tracé, limite les possibilités de report de la circulation sur d'autres axes et complexifie l'intégration d'aménagements cyclables performants. Ces derniers itinéraires sont également contraints à des enjeux de topographie, les études ultérieures permettront d'analyser leur faisabilité et de rechercher d'éventuelle alternatives sur des voiries communales ou d'autres opportunités foncières. Les principaux axes aménagés sont les suivants :

- L'itinéraire entre Puget-ville et Brignoles par Rocbaron et Garéoult,
- L'itinéraire entre Folcarqueiret et Flassans-sur-Issole.

En tout, la composante vélo « transporter » à Long Terme correspond à un linéaire de **77 kilomètres** d'aménagements cyclables supplémentaires par rapport à l'horizon moyen terme, pour un coût total de 22,7 millions d'euros.

Ceci correspond à une évolution de 26% par rapport à l'offre cyclable à Moyen Terme et un saut d'offre de 279% par rapport au réseau cyclable existant.

L'horizon long terme se situe aux alentours de 2040 et vise obtenir un réseau multimodal maillé sur l'ensemble du SERM de l'aire toulonnaise.

La complémentarité sur l'axe Sud <> Nord (liaison direct Hyères <> Le Cannet) est réaffirmée via une ligne de Car Express doublant le sillon ferroviaire et permettant ainsi une desserte plus fine de cet axe stratégique.

6. Vers un MaaS (Mobility as a Service)

A plus long terme (au-delà de 2035), les objectifs fixés par les AOM consistent à tendre vers la mise en place d'un MaaS, service numérique multimodal :

Pour la brique « information voyageurs » :

- **Publication en open** data des données uniformisées et contrôlées de chacun des réseaux de TC :
  - Itinéraires des lignes
  - Horaires de passage théoriques
  - Horaires de passage temps réel
  - Plan de transport adapté (en cas de situations perturbées programmées/inopinées)
  - Messages circonstanciés en cas de perturbation
  - Informations tarifaires
  - Accessibilité PMR des arrêts / lignes
- **Intégration des données multimodales uniformisées** et contrôlées dans les calculateurs d'itinéraires existants (TPM, Régional) : TC, autres services de mobilité
- Diffuser une **information voyageur multimodale en temps réel** sur l'ensemble des canaux de diffusion

Pour la brique « Système billettique » :

- Déploiement d'une **gamme tarifaire multimodale complète**
- Intégration des autres services de mobilité dans la gamme tarifaire multimodale
- Extension de la vente croisée des titres et de leurs services après-vente à tous les canaux

Brique	Fonctionnalités/objectifs	Niveau fonctionnel	Phasage SERM
Information voyageurs	**Publication en open data des données uniformisées et contrôlées de chacun des réseaux de TC**: •Itinéraires des lignes •Horaires de passage théoriques •Horaires de passage temps réel •Plan de transport adapté (en cas de situations perturbées programmées/inopinées) •Messages circonstanciés en cas de perturbation •Informations tarifaires •Accessibilité PMR des arrêts / lignes	Mass cible	Long terme
	Intégration des données multimodales uniformisées et contrôlées dans les calculateurs d'itinéraires existants (TPM, Régional) : TC, autres services de mobilité		
	Diffuser une information voyageur multimodale en temps réel sur l'ensemble des canaux de diffusion		
Billettique, Tarification	Déploiement d'une gamme tarifaire multimodale complète	Mass cible	Long terme
	Intégration des autres services de mobilité dans la gamme tarifaire multimodale		
	Extension de la vente croisée des titres et de leurs services après-vente à tous les canaux		

F. Connecter les modes, simplifier les déplacements : l'intermodalité comme levier majeur du SERM de l'aire toulonnaise

Il s'agit dans cette section de résumer les réflexions autour de l'intermodalité, de la complémentarité entre les modes (routiers, ferroviaires, urbains ou interurbains) qui ont structuré la construction du schéma d'ensemble.

1. L'intermodalité : un enjeu de coordination

Le SERM de l'aire toulonnaise vise à offrir aux usagers une offre de déplacement fluide et efficace, en articulant l'ensemble des modes de transport disponibles sur le territoire. **L'amélioration de la coordination horaire constitue un levier essentiel pour renforcer l'attractivité du SERM, notamment dans les gares où l'intensité nodale peut être améliorée.** Il s'agit d'organiser les dessertes des différents modes (TER, car express, transports urbains) de manière à minimiser les temps d'attente en correspondance et à proposer des chaînes de déplacement cohérentes tout au long de la journée. Cette synchronisation des horaires sera travaillée en concertation avec l'ensemble des AOM concernées, dans le respect de leurs contraintes d'exploitation et de l'organisation propre à chaque réseau. L'ambition est de faciliter les déplacements quotidiens en permettant une combinaison aisée entre les différents modes : train, car express, transports en commun urbains, vélo, marche et voiture. Cette démarche d'intégration doit cependant préserver l'identité propre de chaque réseau urbain. Chaque territoire dispose en effet de ses spécificités, de son histoire et d'un ancrage local que les usagers reconnaissent et auxquels ils sont attachés. L'objectif n'est donc pas d'uniformiser, mais bien de coordonner les différents réseaux pour offrir un service cohérent à l'échelle métropolitaine.

2. Une articulation physique des réseaux

Pour assurer une intermodalité efficace, il est essentiel de faciliter l'accès aux points d'échange routier et ferroviaire du réseau SERM selon une hiérarchie privilégiant les modes les plus durables.

Pour l'élaboration du SERM de l'aire toulonnaise, l'articulation des réseaux a été vigilée avec les postulats suivants :

- **Correspondance à la gare :** l'étude « Radar » montre que plusieurs gares du territoire ont des arrêts de bus distants du PEM (entre 300 et 600 mètres). Pour améliorer la connexion entre les modes, les lignes de Car Express sont pensées en desserte de la gare,
- **Interconnexion entre le réseau ferroviaire et les Cars Express avec le BHNS et LHNS de TPM** : pour cela différentes gares sont particulièrement identifiées comme étant des points d'interconnexion structurants : Toulon, Sainte-Musse et sa proximité avec les arrêts autoroutiers réalisés en 2025, Hyères et son PEM et les gares de La Garde, La Pauline et La Seyne - Six-Fours qui seront desservies à terme par le futur BHNS. L'enjeu est ainsi par cette interconnexion de permettre une diffusion plus fine des usagers du train sur les pôles d'emplois du territoire,

- Afin d'améliorer l'accessibilité aux gares du territoire un travail fin a été effectué sur le **rabattement des modes actifs vers les pôles multimodaux**. Concernant le rabattement vélo, celui-ci est assuré grâce à la liaison des itinéraires cycles entre eux, connectant la majeure partie des communes du SERM, en complément les propositions comprennent des services vélos au niveau des gares et gares routières (arceaux vélos, stationnement sécurisé).

Pour optimiser les correspondances et réduire le temps de trajet total, les services de cars et de transport en commun urbain devront être coordonnés avec les horaires ferroviaires. Les phases d'études ultérieures permettront de définir l'articulation possible entre l'offre ferroviaire, l'offre de transports en commun urbaine et l'offre de cars express. La démarche SERM sert ainsi de catalyseur pour l'articulation de ces offres de services de transport collectif urbains et interurbains existants, afin de proposer un réseau complet et limiter le nombre ou le temps de correspondances en gares ferroviaire et routière. Cette coordination est essentielle pour assurer une intégration optimale des services et faciliter les déplacements des usagers.

Le SERM de l'aire toulonnaise vise une intermodalité fluide en coordonnant horaires et services entre train, cars express, transports urbains, vélo et marche.

Les gares et pôles d'échanges sont aménagés pour favoriser les modes actifs, avec des équipements cyclables adaptés. La coordination des réseaux, à la fois physique et horaire, réduit les temps de correspondance et facilite les déplacements, notamment depuis les territoires périurbains et ruraux.

Le déploiement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés renforcent également l'attractivité des alternatives à la voiture individuelle.

PARTIE 6 : Les opérations à réaliser, estimations et phasage

Ce chapitre a pour objectif de structurer les mises en œuvre opérationnelles de l'offre cible du SERM de l'aire toulonnaise présentées dans le chapitre précédent. Il permet ainsi de hiérarchiser les interventions, de les articuler dans le temps, ainsi que d'identifier les séquences les plus pertinentes au regard des enjeux techniques, fonctionnels et territoriaux.

Au-delà de cette structuration, elle vise également à présenter la logique de programmation retenue, en mettant en évidence les dépendances entre opérations, les contraintes à prendre en considération et les leviers permettant d'optimiser le déroulement global du projet.

Dans ce cadre, le présent chapitre expose dans un premier temps les principes méthodologiques adoptés, puis présente l'ensemble des investissements permettant la mise en œuvre de l'offre de service cible du SERM de l'aire toulonnaise avant de décliner la séquence d'ordonnancement proposée au regard des objectifs du projet.

A. Études, opérations et aménagements cibles et estimations associées

Après l'identification des projets du SERM de l'aire toulonnaise, ainsi que l'évaluation de leur opérationnalité**, l'offre cible du SERM a été analysée de manière détaillée pour chaque projet et pour chaque mode, afin d'identifier les besoins financiers liés aux infrastructures, aux aménagements et aux matériels roulants nécessaires à la mise en œuvre de l'offre cible.** Les coûts d'investissements sont répartis selon les trois horizons court, moyen et long termes. Plusieurs méthodes ont été retenues selon les caractéristiques du projet et adaptées au territoire.

Lorsque des chiffrages étaient disponibles et connus des partenaires, ceux-ci ont été actualisés en €$_{2025}$. Pour ces projets, un aléa a été retenu en fonction du niveau d'avancement du projet.

Pour les projets du SERM qui n'ont pas encore fait l'objet d'études avancées, des hypothèses de coûts ont été proposées sur la base de ratios issus de benchmark. Ces ratios intègrent les frais de maîtrise d'ouvrage, études, maîtrise d'œuvre et travaux, ainsi qu'un aléa de 20%. Toutefois, compte tenu du caractère pré-opérationnel des projets du SERM, certains postes ne sont pas intégrés dans l'estimation des coûts, telles que les acquisitions foncières, les études de sol, le dévoiement des réseaux… **Les estimations adoptent donc une approche volontairement maximaliste adaptée à ce niveau d'étude.**

Par ailleurs, des hypothèses concernant les coûts d'exploitation et d'acquisition de matériels roulants ont été faites et validées avec les partenaires du SERM, en termes d'usage (par exemple, en cohérence avec le fonctionnement actuel, les cars ne sont pas achetés par la Région mais les coûts -amortissement/entretien - sont reportés dans les coûts d'exploitation par les transporteurs) et de montants (par exemple, ratio obtenu par les partenaires).

Une note d'hypothèses de coûts, détaillée en annexe, présente les hypothèses retenues selon les différentes composantes du SERM. Elles intègrent l'ensemble des postes de dépenses prévisionnelles, incluant à la fois les coûts d'investissement, les coûts d'exploitation, ainsi que le coût du matériel roulant, en cohérence avec les modes considérés. Les coûts détaillés portent uniquement sur les éléments identifiés composantes du SERM.

Les maîtres d'ouvrage pressentis pour les différents projets, en particulier les itinéraires cyclables, reposent sur des scenarii multiples et pourront être amenés à évoluer.

Pour rappel, la mise en œuvre de l'offre cible du SERM de l'aire toulonnaise s'organise suivant le schéma fonctionnel suivant.

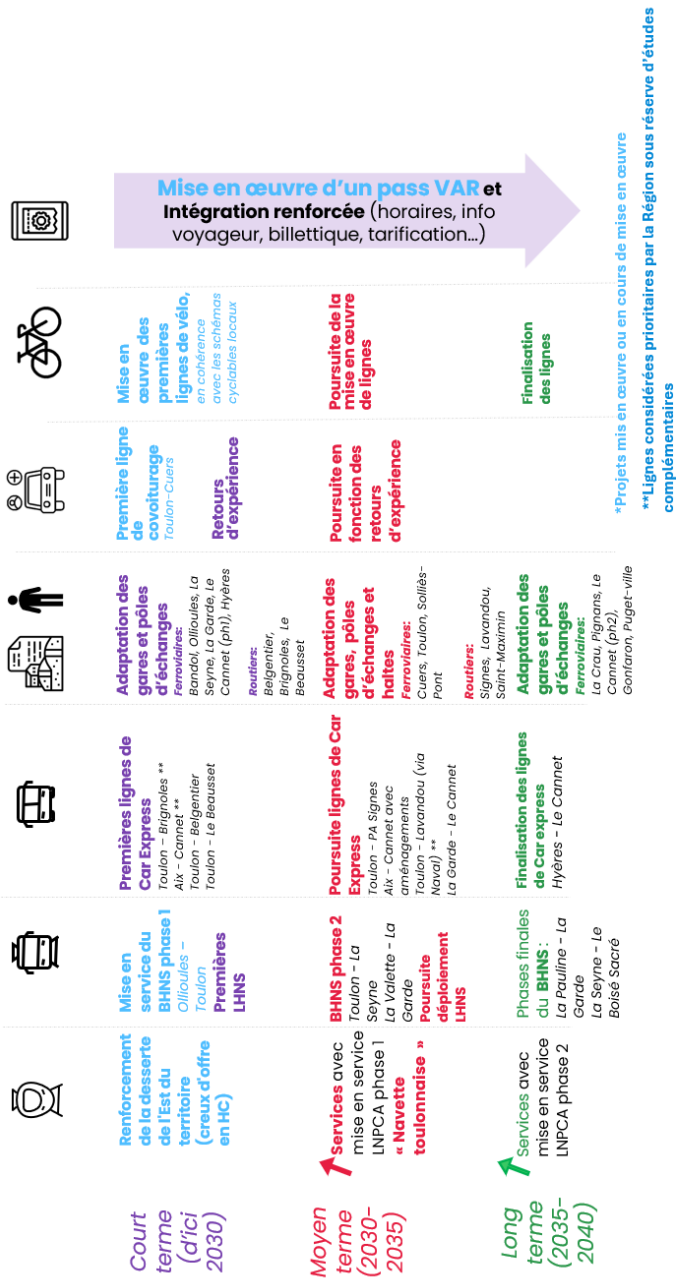


Figure 89 - Schéma fonctionnel de l'offre cible de l'aire toulonnaise

1. Principes structurants des coûts d'investissement et d'exploitation du projet

Cette partie présente le périmètre financier retenu, en précisant la distinction entre les éléments inclus dans les coûts des projets et ceux qui en sont exclus. Il a pour objectif de garantir une compréhension claire et transparente des paramètres utilisés pour l'estimation.

Mode ferroviaire

Les coûts du projet LNPCA, prérequis du SERM, ont été répartis entre les SERM régionaux au prorata des contributions de l'Etat, de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et des partenaires locaux, conformément à la convention cadre de financement du projet en vigueur entre l'ensemble des partenaires. Chaque composante du projet bénéficie à l'ensemble de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et contribue à l'amélioration de la desserte toulonnaise (voir chapitre 5).

Le coût du matériel roulant à acquérir, quant à lui, est uniquement évalué pour les besoins de la navette toulonnaise. Les coûts détaillés (investissement et exploitation) sont issus des hypothèses et estimations proposées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Enfin, le coût d'exploitation est évalué par la Région à 25 € par train-kilomètre.

Les lignes structurantes de transport collectif urbain

Les aménagements prévus comprennent les infrastructures ou réaménagements nécessaires en site propre, ainsi que la mise en œuvre de dispositifs de priorité pour les bus. Le matériel roulant des lignes de BHNS et des LHNS est également présenté.

Les coûts détaillés (investissement et exploitation) sont issus des hypothèses et estimations proposées par TPM.

Car Express

Les coûts associés aux lignes de cars express incluent la mise à niveau des arrêts existants, la création de nouveaux arrêts, ainsi que l'ensemble des infrastructures nécessaires pour garantir la performance de la ligne. Le coût du matériel roulant et des dépôts nécessaires sont intégrés dans les coûts d'exploitation annuels des cars. Les coûts d'exploitation des lignes de car express sont estimés à partir des données régionales, sur la base d'un coût unitaire exprimé en €/véhicule/kilomètre HT au regard du niveau d'offre défini à la partie 5.

Pôles d'échanges multimodaux ferroviaires

Les coûts des PEM ferroviaires (hors ceux déployés dans le cadre du projet LNPCA) reflètent les travaux requis pour la mise à niveau des gares existantes, afin d'assurer les déplacements des voyageurs en toute sécurité, de faciliter les ruptures de charge et renforcer l'intermodalité. SNCF Gares & Connexions a réalisé une estimation qui comprend notamment :

- Les aménagements requis pour accueillir la desserte en cars express, incluant la réalisation des quais dédiés,
- L'étude RADAR a permis, selon la typologie prédéfinie pour chaque gare, d'identifier les aménagements intermodaux à réaliser (continuité piétonne et cyclable ville - gare, amélioration de la signalétique, affichage multimodal…).

- Une estimation des besoins en stationnement a été réalisée sur la base des hypothèses de fréquentation des gares aux horizons 2035 et 2050.
- Par ailleurs, des investissements seront réalisés avec la Région (Le Luc-Le Cannet, Gonfaron et Pignans) dans le cadre du déploiement du schéma directeur d'allongement des quais.

Le détail des coûts pour chaque PEM ferroviaire se situe en annexe chiffrage des gares.

En parallèle, les coûts liés au rabattement piéton et cyclable ont complété ces estimations, incluant les cheminements piétons à améliorer dans un rayon de 800 mètres vers les pôles générateurs et les aménagements cyclables à créer dans un rayon de 3 kilomètres. La prise en compte de ces aménagements garantit une intermodalité complète et une cohérence d'usage entre les différentes composantes du projet.

Pôles d'échanges multimodaux routiers

Les coûts des PEM routiers intègrent l'ensemble des aménagements nécessaires pour assurer le volet rabattement/diffusion vers et depuis ces derniers.

Le contexte d'insertion du PEM routier conditionne également le coût global du projet. En effet, ces projets étant peu avancés pour la plupart, des ajustements complémentaires ont donc été établis aux aléas de 20 % déjà prévus. Ceux-ci tiennent compte du niveau de complexité associé, de la configuration existante ainsi que de l'ambition spécifique développée par les territoires.

L'état de la configuration de PEM existant à réaménager ainsi que les ambitions spécifiques développées par les territoires ont entraîné des ajustements de coût. Le détail des aléas est présent dans la note annexe des coûts.

Infrastructure cyclable

Pour les itinéraires cyclables relevant de la fonction « transporter », deux catégories sont identifiées :

- Les nouveaux itinéraires, bénéficiant de nouveaux aménagements cyclables sécuritaires, continus, et adaptés au contexte dans lequel ils s'insèrent,
- Les itinéraires existants déjà aménagés, qui nécessiteront une analyse approfondie pour évaluer la qualité des dispositifs et déterminer les optimisations à apporter en vue d'obtenir un réseau homogène.

Un coût d'exploitation est également évalué pour apprécier les coûts annuels liés à l'entretien des aménagements cyclables.

Serviciel

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur doit renforcer la coordination avec les autorités organisatrices de la mobilité et les exploitants de transport (Réseau Mistral, SNCF Réseau, etc.) afin de construire une offre de services cohérente, lisible et la plus unifiée possible à l'échelle du territoire. Son coût a été estimé par la Région à dires d'expert.

2. Coûts d'investissement à court terme

La phase de court terme couvre la période de 2025 à 2030 inclus.

Offre ferroviaire

L'ensemble des coûts d'investissements relatifs à l'amélioration de l'offre ferroviaire sont des projets prérequis, leurs coûts ont été détaillés dans la partie 5. Les coûts du matériel roulant sont uniquement estimés pour la mise en service de la navette toulonnaise.

Projet	Type	Coûts d'investissement (en M€ 2025)	Coûts du MR (en M€)	MOA
HPMV (montant à l'échelle du territoire régional)	Prérequis	700 M€		SNCF Réseau
LNPCA phase 1 sur le territoire	Prérequis	204 M€		SNCF Réseau et G&C
Total		**204 M€** ***(HPMV non pris en compte dans le total)***		

Pôles d'échanges ferroviaires

Les investissements à engager sur les PEM ferroviaires à court terme porteront sur les gares de la navette toulonnaise entre Saint-Cyr et La Pauline : Bandol, Ollioules - Sanary-sur-Mer, La Seyne-Six-Fours et La Garde. Ils permettront notamment la création de quai bus pour le déploiement des Car Express.

Projet	Coûts aménagement du PEM (en M€)	Coûts rabattement piéton	Coûts rabattement vélo	Coût d'investissement (en M€ 2025)	MOA
PEM de La Garde	0,8 M€	-	-	0,8 M€	SNCF Gares & Connexions
PEM de La Seyne-Six-Fours	0,5 M€	0,3 M€	-	0,8 M€	SNCF Gares & Connexions
PEM d'Ollioules – Sanary-sur-Mer	4,1 M€	-	0,5 M€	4,6 M€	SNCF Gares & Connexions
PEM de Bandol	0,5 M€	-	-	0,5 M€	SNCF Gares & Connexions
PEM d'Hyères	20,4 M€	0,7 M€	-	21,1 M€	TPM
PEM du Luc-Le Cannet (phase 1)	1,2M€			1,2 M€	SNCF Gares & Connexions
PEM de la Pauline	Prérequis	0,15 M€	-	0,2 M€	SNCF Gares & Connexions
PEM de St-Cyr	Prérequis	0,2 M€	1,2 M€	1,4 M€	SNCF Gares & Connexions
Total	**27,4 M€**	**1,4 M€**	**1,6 M€**	**30,4 M€**	

Les lignes structurantes de transport collectif urbain

Les investissements des transports collectifs urbains à court terme sont concentrés sur la ville de Toulon et d'Ollioules pour le BHNS. TPM porte également l'achat de bus pour pouvoir augmenter la desserte de la L1 et renforcer l'offre vers La Seyne, La Garde et La Valette.

Projet	Coûts d'investissement (en M€)	Coûts du MR (en M€)	MOA
BHNS Phase 1	80,8 M€	18,5 M€	TPM
LHNS (L2, L3, L6)	18,0 M€	10,8 M€	TPM
Total	**98,8 M€**	**29,3 M€**	

Car Express

À court terme, le déploiement de cinq lignes est prévu, avec les aménagements associés à l'exception de la ligne C4a, dont les sites propres à l'entrée de la ville de Brignoles sont programmés à moyen terme.

La ligne C4 dessert à la fois le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise et celui de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Il a donc été retenu que les coûts associés à cette ligne soient répartis entre les deux territoires au prorata des linéaires concernés. Ainsi, il est comptabilisé les aménagements nécessaires à la ville de Brignoles (réalisation à moyen terme) et les 2 arrêts aménagés entre Saint-Maximin et Le Cannet pour un itinéraire de 60 km. Le terminus de la ligne à Aix-en-Provence sont intégrés dans le SERM AMP. Les coûts détaillés relèvent du SERM de l'aire toulonnaise.

Projet	Coûts d'investissement (en M€)	MOA
C1 - Toulon <> Belgentier	1,5 M€	Gestionnaires d'infrastructures
C2 - Toulon <> Brignoles	0,7 M€	Gestionnaires d'infrastructures
C4a - Aix-en-Provence <> Le Cannet des Maures	0,6 M€	Gestionnaires d'infrastructures
C5a - Toulon <> Le Beausset	0,5 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Total	**3,4 M€**	

Pôles d'échanges routiers

La réalisation des pôles d'échanges routiers répond à la nécessité d'assurer un accès direct, lisible et confortable aux lignes de car express. À court terme, les besoins identifiés sont liés à la mise en service des lignes C1 Toulon <> Belgentier, C4a Aix <> Le Cannet de Maures et C5a Toulon <> Le Beausset. Le détail de la programmation des pôles d'échanges routiers est précisé en annexe.

Projet	Coûts d'investissement (en M€)	MOA
PEM de Belgentier	2,4 M€	AOM ou autre
PEM du Beausset	1,2 M€	AOM ou autre
PEM de Brignoles	4,5 M€	AOM ou autre
Total	**8,1 M€**	

Itinéraire cyclable

L'investissement dans les itinéraires cyclables est progressif, en fonction de la faisabilité technique et selon une logique de réalisation par tronçons.

Infrastructure à créer	Coûts d'investissement (en M€)	MOA
Véloroute 65 (Lavandou <> Hyères)	2,4 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Véloroute 65 (Hyères <> Sanary)	1,3 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Toulon - Cannet Des Maures (Le Luc <> Gonfaron)	5,8 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Toulon - Cannet Des Maures (Pignans <> Carnoules)	2,5 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Toulon - Cannet Des Maures (Puget-Ville <> Les Défens)	3,3 M€	Gestionnaires d'infrastructures
St-Cyr <> Le Beausset (Interne Au Beausset)	0,8 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Liaisons Cyclables TPM	10 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Flassans <> Cannet-Le-Luc	3 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Total	**29,2 M€**	

Infrastructure existante à mettre à niveau	Coûts d'investissement (en M€)	MOA
Véloroute 65 (Lavandou <> Hyères)	0,5 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Véloroute 65 (Hyères <> Sanary)	1,5 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Véloroute 65 (St-Cyr <> Sanary)	0,2 M€	Gestionnaires d'infrastructures
St-Cyr <> Le Beausset	0,01 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Liaisons Cyclables TPM	1,3 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Flassans <> Cannet-Le-Luc	0,1 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Puget <> Brignoles	0,2 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Total	**3,7 M€**	

A ce stade, il a été considéré le phasage suivant concernant la mise à niveau d'infrastructures existantes : 25% à court terme, 25% à moyen terme et 50% à long terme.

Les évolutions servicielles

A court terme, les estimations concernant le volet serviciel, détaillé en chapitre 5, porte essentiellement sur la mise en œuvre d'un produit tarifaire multimodal.

Projet	Coûts d'investissement (en M€)
Brique servicielle	3,4
Total	**3,4 M€**

Les coûts annuels bruts d'exploitation de l'offre supplémentaire

Les coûts annuels bruts d'exploitation de l'offre supplémentaire correspondent aux coûts de fonctionnement supplémentaires liés à l'offre SERM, avant déduction des recettes tarifaires.

Mode	Coût d'exploitation annuel de l'offre SERM supplémentaire (en M€ 2025)
Ferroviaire	5,2
Car express	13,6
Transports collectifs urbains	4,3
Covoiturage	0
Infrastructures cyclables	0,3
Brique servicielle	0,4
Total	**23,8**

A court terme, le coût annuel d'exploitation de l'offre supplémentaire est estimé à 23,8 M€. Ce coût est principalement lié au déploiement important des lignes de car express dès le court terme.

3. Coûts d'investissement à moyen terme

La phase de moyen terme couvre la période de 2031 à 2035 inclus.

Offre ferroviaire

L'ensemble des coûts d'investissements relatifs à l'amélioration de l'offre ferroviaire sont des projets prérequis, leurs coûts ont été détaillés dans la partie 5.

Projet	Type	Coûts d'investissement (en M€)	Coûts du MR (en M€)	MOA
LNPCA Phase 1 : mise en service de la navette toulonnaise	SERM	-	60,0 M€	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Projet LNPCA	Prérequis	464 M€	-	SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions
Total		**464 M€**	**60,0 M€**	

Le projet LNPCA relève d'un financement distinct et est rappelé ici pour contexte.

Pôles d'échanges ferroviaires

Les investissements liés aux PEM ferroviaires prévus à moyen terme concernent des aménagements de parkings sur la gare de Cuers-Pierrefeu, accompagnés par un volet « intermodalité ». La gare de Toulon est également concernée par un besoin de réaliser 5 quais bus supplémentaires pour assurer l'interconnexion avec les lignes de cars express nouvellement déployées.

Projet	Coûts aménagement du PEM (en M€)	Coûts Rabattement piéton	Coûts Rabattement vélo	Total	MOA
PEM de Cuers-Pierrefeu	3,2 M€	0,1 M€	0,7 M€	4 M€	SNCF G&C
PEM de Toulon	1,2 M€	-	0,6 M€	1,8 M€	SNCF G&C
PEM de Solliès-Pont	0,9 M€	0,2 M€		1,1 M€	SNCF G&C
Total	**5,3 M€**	**0,3 M€**	**1,3 M€**	**6,9 M€**	

Les lignes structurantes de transport collectif urbain

Le pic des coûts d'investissement pour les transports collectifs urbains est observé à l'horizon moyen terme avec un montant de 167 M€ pour les phases 2 et 3 du BHNS.

Projet	Coûts d'investissement (en M€)	Coûts du MR (en M€)	MOA
BHNS Phases 2 et 3	193,5 M€	29,9 M€	TPM
LHNS (LU, L70, L16)	17 M€	14,3 M€	TPM
LHNS Toulon <> Hyères			TPM
Total	**210,5 M€**	**44,2 M€**	

Cars Express

Les investissements à moyen terme intègrent l'extension de la ligne C5a Toulon <> Le Beausset jusqu'au PA de Signes, les aménagements de fiabilisation de la ligne C4 Aix <> Le Cannet, ainsi que les investissements préalables de la ligne C6 ainsi que C8, précédant la mise en service de la ligne C9 Hyères <> Le Cannet. Les coûts des arrêts à aménager sur le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise sont intégrés dans le tableau suivant.

Projet	Coûts d'investissement (en M€)	MOA
C5b - Le Beausset <> PA Signes (Extension de la ligne C5a)	0,2 M€	Gestionnaires d'infrastructures
C4b -Amélioration de la ligne Aix-en-Provence <> Le Cannet	2,1 M€	Gestionnaires d'infrastructures
C6 - Toulon <> Le Lavandou	1,9 M€	Gestionnaires d'infrastructures
C8 – La Garde <> Le-Luc-le-Cannet	1,3 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Total	**5,5 M€**	

Pôles d'échanges routiers

Les coûts d'investissement pour la réalisation des pôles d'échanges routiers répondent à la nécessité d'assurer un accès direct, lisible et confortable aux lignes de car express. À moyen terme, les besoins identifiés sont liés à la mise en service des lignes C5b Toulon <> PA Signes et C6 Toulon <> Le Lavandou.

Projet	Coûts d'investissement (en M€)	MOA
PEM du PA Signes	1,2 M€	AOM ou autre
PEM de Saint-Maximin-La Baume	2 M€	AOM ou autre
Halte routière du Lavandou	2,4 M€	AOM ou autre[7]
Total	**5,6 M€**	

Itinéraire cyclable

Les coûts d'investissement à moyen terme permettent de déployer un réseau continu sur les axes structurants.

Infrastructure à créer	Coûts d'investissement (en M€)	MOA
Véloroute 65 (St-Cyr <> Sanary)	9,1 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Finalisation V65 Hyères – le Lavandou	1,0 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Toulon - Cannet des Maures (interne à Cannet-des-Maures)	0,6 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Toulon - Cannet des Maures (Gonfaron <> Pignans)	5,2 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Toulon - Cannet des Maures (Carnoules <> Puget-Ville)	2,3 M€	Gestionnaires d'infrastructures

[7] L'estimation sera amenée à évoluer en fonction de la définition du programme

Toulon - Cannet des Maures (Les Défens <>Nord de Solliès)	4,8 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Toulon - Cannet des Maures (Nord de Solliès <> La Farlède)	6,3 M€	Gestionnaires d'infrastructures
St-Cyr <> Le Beausset	5,2 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Nicopolis <> Flassans	4,1 M€	Gestionnaires d'infrastructures
St-Maximin <> Brignoles	11,0 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Brignoles <> Nicopolis	4,6 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Total	**54,2 M€**	

Infrastructure existante à mettre à niveau	Coûts d'investissement (en M€)	
Véloroute 65 (Lavandou <> Hyères)	0,5 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Véloroute 65 (Hyères <> Sanary)	1,5 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Véloroute 65 (St-Cyr <> Sanary)	0,2 M€	Gestionnaires d'infrastructures
St-Cyr <> Le Beausset	0,01 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Liaisons cyclables TPM	1,3 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Flassans <> Cannet-le-Luc	0,1 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Puget <> Brignoles	0,2 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Total	**3,7 M€**	

A ce stade, il a été considéré le phasage suivant concernant la mise à niveau d'infrastructures existantes : 25% à court terme, 25% à moyen terme et 50% à long terme.

Les projets cyclables identifiés sont portés par différents maîtres d'ouvrage, compétents pour la conduite des études, la réalisation des aménagements et le portage des investissements associés en raison de multiples gestionnaires de voirie. À ce titre, le département du Var et les collectivités communales sont particulièrement concernés au titre de leurs compétences respectives.

Les évolutions servicielles

A moyen terme, les estimations concernant le volet serviciel, détaillé en chapitre 5, porte notamment sur la poursuite de la mise en qualité des données.

Projet	Coûts d'investissement (en M€)
Brique servicielle	0,6
Total	**0,6 M€**

Les coûts annuels bruts d'exploitation de l'offre supplémentaire

Les coûts annuels bruts d'exploitation de l'offre supplémentaire correspondent aux coûts de fonctionnement supplémentaires liés à l'offre SERM, avant déduction des recettes tarifaires.

Mode	Coût d'exploitation annuel de l'offre SERM supplémentaire (en M€)
Ferroviaire	36,1
Car express	22,2
Transports collectifs urbains	10,4
Covoiturage	0
Infrastructures cyclables	0,7
Brique servicielle	0,4
Total	**69,8**

A moyen terme, le coût annuel d'exploitation de l'offre supplémentaire est estimé à 69,8 M€. Ce coût est principalement lié au déploiement de la navette ferroviaire toulonnaise.

4. Coûts d'investissement à long terme

La phase de long terme couvre la période de 2036 à 2040.

Offre ferroviaire

Aucun projet ferroviaire n'est prévu à long terme sur le périmètre du SERM de l'aire toulonnaise. L'ensemble des coûts liés au projet LNPCA est ainsi inscrit aux horizons de court et moyen terme.

Pôles d'échanges ferroviaires

Les coûts des PEM ferroviaires sont liés à la réalisation de travaux d'allongement de quais et de suppression de TVP sur les gares de Gonfaron et Le Luc - Le Cannet. Le volet « intermodalité » des gares de Puget-Ville, Pignans, Gonfaron, Le Luc - Le Cannet et La Crau sera travaillé pour assurer et faciliter aux voyageurs du SERM leurs correspondances entre les différents modes de déplacement utilisés. L'offre de stationnement sera complétée sur la gare de Puget-Ville. Côté infrastructure, les quais de la gare du Luc - Le Cannet seront allongés (poursuite du schéma directeur d'allongement des quais déployé par la Région) et la TVP de la gare de Gonfaron sera supprimée.

Les projets des PEM ferroviaires déployés à long terme devront également tenir compte de la mise en œuvre des lignes de car express C4 Aix <> Le Cannet, C8 La Garde <> Le-Luc-le-Cannet et C9 Hyères<> Le Cannet.

Projet	Coûts aménagement du PEM (en M€)	Coûts Rabattement piéton	Coûts Rabattement vélo	Total	MOA
PEM de Gonfaron	9,9 M€	-	-	9,9 M€	SNCF G&C
PEM de La Crau	0,9 M€	-	-		
PEM de Le-Luc-le-Cannet (phase 2)	7 M€	0,4 M€	2,3 M€	9,7 M€	SNCF G&C
PEM de Pignans	0,5 M€	0,4 M€	-	0,9 M€	SNCF G&C
PEM de Puget-Ville	1,0 M€	-	-	1,0 M€	SNCF G&C
Total	**19,3 M€**	**0,8 M€**	**2,3 M€**	**22,4 M€**	

Les lignes structurantes de transport collectif urbain

Les investissements de transport collectif à long terme portent principalement sur le tronçon en direction de La Seyne, le tronçon La Garde – La Pauline ne faisant pas l'objet d'aménagements structurants.

Projet	Coûts d'investissement (en M€)	Coûts du MR (en M€)	MOA
BHNS Phases 4 et 5	41,5 M€	13,4 M€	TPM
Total	**41,5 M€**	**13,4 M€**	

Car Express

Une seule ligne est inscrite à l'horizon du long terme, les principaux aménagements nécessaires à sa desserte étant déjà intégrés aux phases de court et moyen terme.

Projet	Coûts d'investissement (en M€)	MOA
C9 – Hyères <> Le Cannet	0,6 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Total	**0,6 M€**	

Pôles d'échanges routiers

L'ensemble des pôles d'échanges multimodaux routiers ont été aménagés à court et moyen terme afin d'accompagner le déploiement des lignes de Car Express.

Itinéraire cyclable

À long terme, les investissements cyclables sont ciblés sur la CA Provence Verte et la CC Cœur du Var.

Infrastructure à créer	Coûts d'investissement (en M€)	MOA
Puget <> Brignoles	12,2 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Forcalqueiret <> Flassans-sur -Issole (CAPV)	2,1 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Forcalqueiret <> Flassans-sur -Issole (CCCV)	0,9 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Total	**15,2 M€**	

Infrastructure existante à mettre à niveau	Coûts d'investissement en (M€)	MOA
Véloroute 65 (Lavandou <> Hyères)	1,0 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Véloroute 65 (Hyères <> Sanary)	3,0 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Véloroute 65 (St-Cyr <> Sanary)	0,3 M€	Gestionnaires d'infrastructures
St-Cyr <> Le Beausset	0,02 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Liaisons cyclables TPM	2,5 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Flassans <> Cannet-le-Luc	0,3 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Puget <> Brignoles	0,3 M€	Gestionnaires d'infrastructures
Total	**7,4 M€**	

A ce stade, il a été considéré le phasage suivant concernant la mise à niveau d'infrastructures existantes : 25% à court terme, 25% à moyen terme et 50% à long terme.

Les évolutions servicielles

A long terme, les estimations concernant le volet serviciel, détaillé en chapitre 5, porte essentiellement sur le déploiement d'une gamme tarifaire multimodale complète.

Projet	Coûts d'investissement (en M€)
Brique servicielle	0,8
Total	**0,8**

Les coûts annuels bruts d'exploitation de l'offre supplémentaire

Les coûts annuels bruts d'exploitation de l'offre supplémentaire correspondent aux coûts de fonctionnement supplémentaires liés à l'offre SERM, avant déduction des recettes tarifaires.

Mode	Coût d'exploitation annuel de l'offre SERM supplémentaire (en M€)
Ferroviaire	43,6
Car express	26.8
Transports collectifs urbains	21
Covoiturage	0
Infrastructures cyclables	1
Brique servicielle	0,5
Total	**93,3**

A long terme, le coût annuel d'exploitation de l'offre supplémentaire est estimé à 93,3 M€. Ce coût est lié au développement de l'ensembles des modes, notamment les transports collectifs urbains.

B. Enjeux d'ordonnancement

1. Stratégie générale

Sur la base de l'estimation des coûts et de leur phasage, les différentes étapes constitutives du SERM ont été définies et structurées formant **l'ordonnancement de l'offre cible du SERM** de l'aire toulonnaise. Chaque composante du SERM est ainsi déclinée en une étude de faisabilité, une phase d'études AVP/PRO et une phase de travaux, avec des variantes selon le niveau d'avancement et de la maturité des projets. Le séquencement de ces étapes dépend notamment de la faisabilité technique, des ambitions territoriales, de l'état d'avancement des projets déjà engagés, ainsi que de l'articulation entre les différents objets du SERM.

Pour le déploiement des cars express, PEM routiers et gares ferroviaires, trois scénarios d'ordonnancement ont été retenus :

- **Scénario court** : il s'agit d'opérations dont la durée prévisionnelle est comprise entre 6 mois et un an, associées à des enjeux de réalisation limités,
- **Scénario intermédiaire** : il s'agit d'opérations dont la durée prévisionnelle est d'environ 2 ans, associées à des enjeux de réalisation limités,
- **Scénario long** : opérations de travaux plus lourdes, d'une durée prévisionnelle d'environ trois-quatre ans, intégrant des enjeux de réalisation plus complexes (phases d'études de faisabilité, de phases AVP/PRO et d'une phase REA.).

L'ordonnancement des autres projets repose sur le planning des maîtres d'ouvrage (SNCF Réseau, ESCOTA, etc.)

2. Études préalables à l'opérationnalisation de l'offre cible

Avant le déploiement de l'offre, des études préalables à court terme devront être engagées afin de caractériser de manière opérationnelle les projets composant l'offre cible du SERM de l'aire toulonnaise.

Études complémentaires environnementales

Dans le cadre de la phase post-statut de l'instruction du SERM de l'aire toulonnaise, il sera nécessaire de compléter les états initiaux de l'environnement déjà réalisés, détaillées dans les chapitres précédents.

À cette fin, une première étape consistera en la passation d'un nouveau marché d'une durée de 6 mois. Celle-ci sera suivie d'une phase de 6 mois dédiée à la réalisation d'études environnementales et d'un rapport. Ces études comprendront notamment : l'analyse des impacts, la proposition de mesure ERC-A, des notes d'enjeux de la vulnérabilité au changement climatique.

Dans le cadre de ces études, il s'agira ainsi de pré-évaluer l'incidence du SERM sur l'environnement et d'articuler le déploiement des objets et infrastructures avec les documents stratégiques du territoire, dont le SRADDET et les plans climat.

Évaluation socio-économique

Au démarrage du projet, il peut être prévu la réalisation d'une évaluation socio-économique. **Celle-ci aura pour enjeu d'objectiver la valeur du SERM en intégrant les coûts et bénéfices de l'ensemble des parties prenantes.** Cette évaluation pourra nécessiter la réalisation d'études de modélisations complémentaires à celles effectuées pour le dossier de statut.

La durée de cette étude est sur une temporalité similaire à l'étude environnementale soit 4 mois de passation de marché et 6 mois d'études

Approfondissement de la mise en œuvre des cars express

Le déploiement des lignes de car express va venir renforcer fortement l'offre de transport sur le SERM. Des premiers échanges ont eu lieu sur l'intégration des lignes Car express par rapport à l'offre Zou ! existante. Ces discussions ont abouti à la fusion de l'offre de certaines.

Cette approche devra être complétée par une analyse à l'échelle du SERM pour bien intégrer l'offre de Car Express et optimiser l'offre Zou ! qui dessert actuellement les mêmes fuseaux.

L'étude devra également contenir une analyse financière à l'échelle de l'ensemble de l'offre Zou + Car Express sur le périmètre du SERM. L'enjeu dans le cadre de cet approfondissement sera également de venir préciser les pôles et Origines-Destinations à desservir et confirmer le positionnement des arrêts envisagés à ce stade.

La durée de cette étude est la suivante : 4 mois de passation de marché et 10 mois d'études.

Mise en cohérence des schémas directeurs et gouvernance des axes cyclables

Le réseau vélo à l'échelle du SERM ainsi que les itinéraires de rabattement ont été proposés dans le cadre du dossier de statut et détaillés dans la partie 5. Ce réseau vient en connexion avec les schémas directeurs réalisés par les différents EPCI. Il y comporte ainsi des

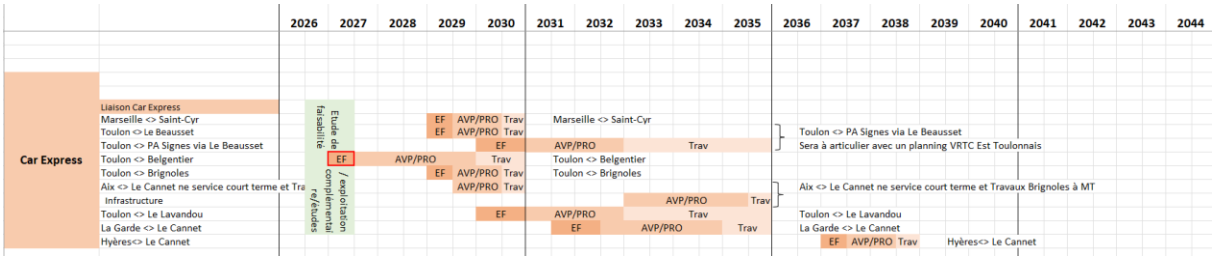
superpositions d'itinéraires : le réseau identifié par la collectivité a un intérêt à l'échelle du SERM complété par des itinéraires apportant notamment une continuité entre les territoires. **L'enjeu sera d'approfondir cette vision vélo à l'échelle du SERM par un travail de mise en cohérence des réseaux vélos entre le schéma SERM et les schémas locaux.** La mise en œuvre du volet vélo nécessite en parallèle un travail fin de gouvernance pour lesquels les porteurs de projets peuvent être très différents : DIR MED, Département, métropole, EPCI, communes, concessionnaire autoroutier (pour un point spécifique en lien avec un franchissement). La bonne réalisation d'un réseau cyclable sécurisé, homogène et continu passe donc par une coordination des acteurs autour des itinéraires prévus dans le cadre du SERM de l'aire toulonnaise.

La durée de cette étude est la suivante : 4 mois de passation de marché et 12 mois d'études pour intégrer des temps d'échanges entre les partenaires.

Des projets de court terme qui nécessitent d'être rapidement précisés

Sur chaque volet du SERM, les études à lancer à court terme et notamment les études de faisabilité permettant de mieux définir les projets ont été identifiés dans les tableaux repris dans les pages suivantes. Les études à mener en priorité y sont mises en évidence par un encadré rouge.

À titre d'exemple, la ligne Toulon–Belgentier nécessite le lancement d'une étude de faisabilité à très court terme, afin de permettre une mise en service à l'horizon 2031.



3. Les aménagements ferroviaires : ERTMS, LNPCA 1

L'ordonnancement des projets ERTMS et LNPCA phase 1 et 2 résulte des études sous MOA SNCF. Ces réalisations, prérequis pour le SERM de l'aire toulonnaise, seront déployées indépendamment. Le démarrage des travaux de la phase 2 est envisagé à partir de 2027, pour une mise en service progressive à l'horizon 2035 pour le SERM de l'aire toulonnaise.

Le calendrier de déploiement de l'offre ferroviaire SERM a été articulé avec les calendriers des aménagements ferroviaires prévus dans le cadre du projet LNPCA.

4. Les pôles d'échanges multimodaux ferroviaires

Le phasage des opérations des PEM ferroviaires a été coconstruit entre la Région et SNCF Gares & Connexions. La structuration temporelle des pôles d'échanges permet d'articuler, dès le court terme, l'offre ferroviaire existante et la navette toulonnaise avec les services de car express desservant le littoral, ainsi qu'avec les premières phases de BHNS.

Des écarts de programmation sont relevés entre le déploiement des lignes de car express et la réalisation de nouveaux pôles d'échanges multimodaux ferroviaires. Des études à court terme viendront confirmer ou non ces écarts en évaluant les besoins associés aux lignes et en appréciant la capacité des PEM ferroviaires existants à y répondre. Le cas échéant, des aménagements provisoires devront être installés afin de garantir le bon fonctionnement du réseau interurbain et d'accompagner, dès le court terme, le déploiement de l'offre du SERM.

Cet enjeu d'articulation concerne les lignes C1, C2 et C5a mises en service à court terme qui ont pour terminus la gare de Toulon. De même, pour la ligne C2 qui dessert la gare de Cuers-Pierrefeu dont les aménagements en gare sont prévus à moyen terme. Enfin, la ligne C8, prévue à moyen terme, desservira les gares de Pignans et de Gonfaron, dont les aménagements en gare n'interviendront qu'à long terme.

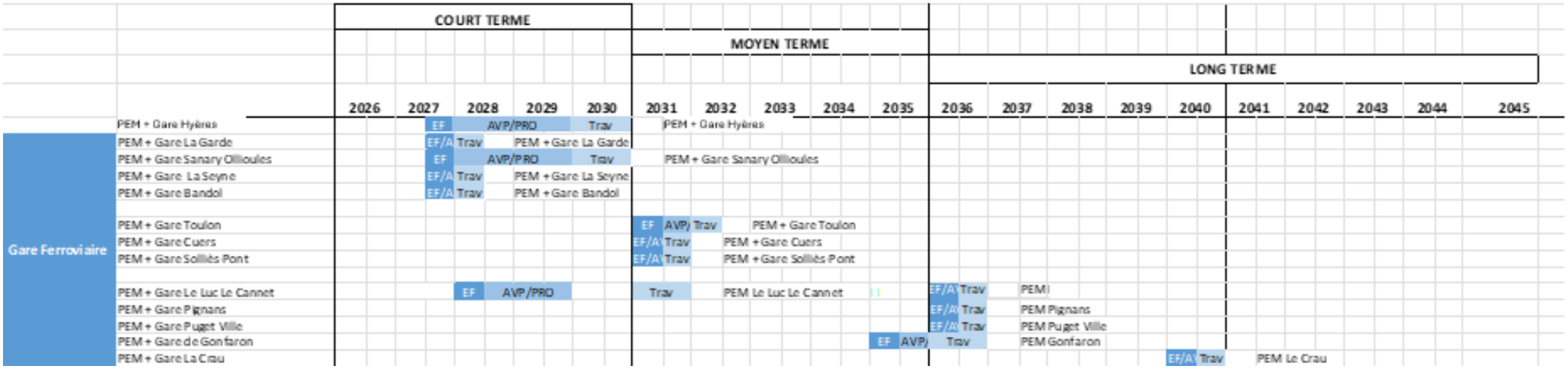


Figure 90 - Ordonnancement des projets de PEM ferroviaires

5. Les pôles d'échanges multimodaux routiers

Pour les PEM routiers, trois scénarios progressifs ont été définis :

	Définition	Phasage des objets
Scénario court	Halte routière existante (stationnements, quais bus, service client, etc.)	6 mois 1 an 6 mois — EF AVP/PRO Trav
Scénario intermédiaire	Nouveau PEM sans aucune contrainte d'insertion	6 mois 1 an et 6 mois 2 ans — EF AVP/PRO Trav
Scénario long	Nouveau PEM avec contrainte d'insertion	6 mois 2 ans 2 ans — EF AVP/PRO Trav

Le phasage des PEM routiers est cohérent avec la mise en service des lignes de car express dont ils constituent les terminus. En cas de décalage par rapport aux délais prévisionnels d'aménagement des PEM, des dispositifs provisoires devront être mis en place afin de garantir des conditions d'intermodalité fonctionnelles.

Il convient en outre de souligner que certains sites disposent d'aménagements existants, tels que les haltes du Beausset ou du Lavandou. Une analyse approfondie de leur capacité et de leur fonctionnement permettra de déterminer leur aptitude à accueillir les lignes de car express dans des conditions satisfaisantes.

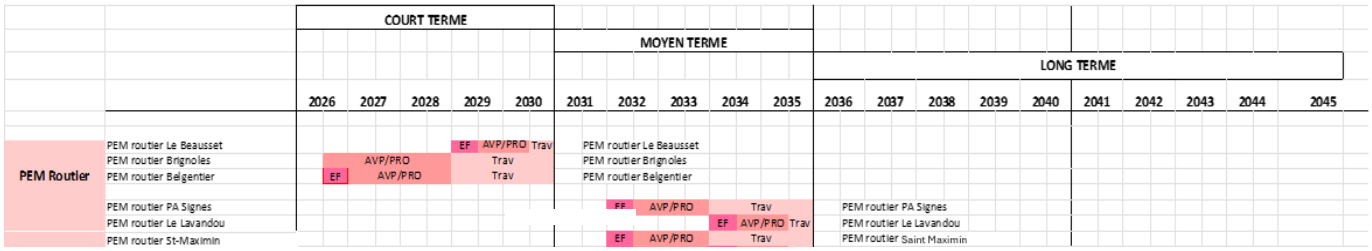
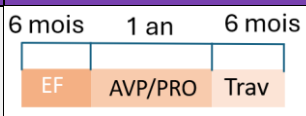
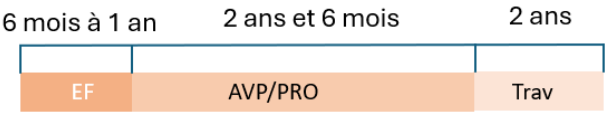
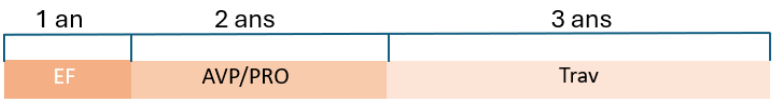


Figure 91 - Ordonnancement des PEM et haltes routières

6. Les lignes de car express

Avant la mise en place des lignes de cars express, comme évoqué dans la PARTIE 5 : Le déploiement phasé d'une offre multimodale des études préalables devront être réalisées, incluant des études de faisabilité, d'exploitation complémentaire ainsi que des analyses socio-économiques. Ces études permettront de définir les tracés opérationnels nécessaires à la mise en œuvre du volet exploitation des lignes de car express. Les études préalables des lignes de car express sont définies prioritairement à l'échelle des axes et corridors interurbains du SERM de l'aire toulonnaise, avec des approfondissements locaux ciblés par les tracés de l'offre cible.

Pour ce mode, trois scénarios ont été retenus au regard des infrastructures nécessaires sur les lignes étudiées :

	Définition	Phasage des objets
Scénario court	Ne nécessite aucun travail d'aménagement hors arrêt de bus	
Scénario intermédiaire	Travaux d'aménagements sur des courts tronçons	
Scénario long	Aménagements complexes	

Un des enjeux de l'ordonnancement a notamment été d'articuler le déploiement des PEM ferroviaires et routiers avec le déploiement des lignes de car express. Le choix d'un scénario de phasage court pour la ligne C9 Hyères <> Le Cannet s'explique par la concomitance avec les importants aménagements d'infrastructures programmés sur la ligne C8 La Garde <> Le Cannet.

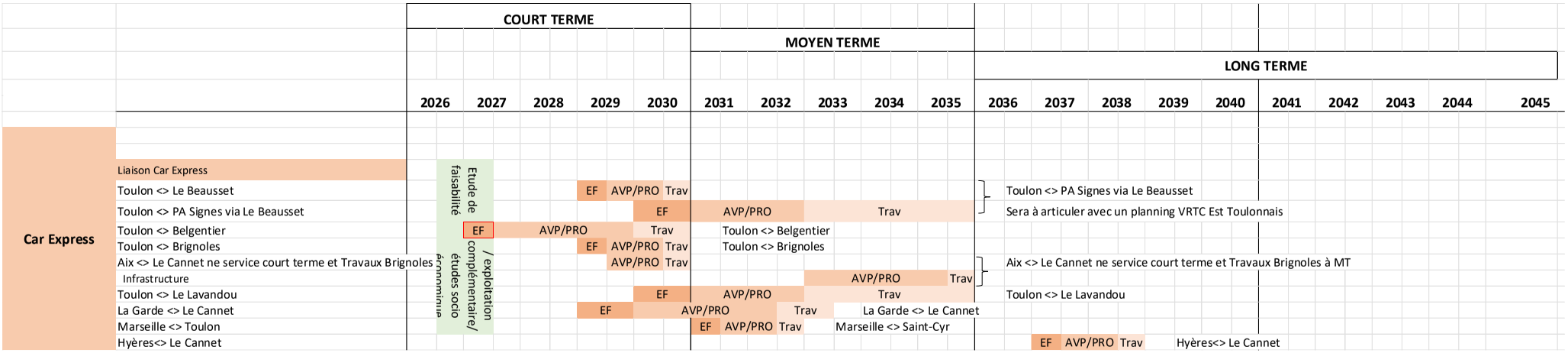


Figure 92 - Ordonnancement des lignes de Car Express

7. Les transports collectifs urbains

Concernant les transports collectifs urbains, la majorité des projets étant déjà en cours, le phasage a été établi par rapport à l'avancée du projet et les ambitions de la métropole Toulon Provence Méditerranée définies par son plan de mobilité. Le dossier d'enquête publique du BHNS a également alimenté la planification.

La mise en œuvre échelonnée du BHNS, avec un achèvement des dernières phases en 2037, induit une intermodalité incomplète lors de la mise en service de la ligne C8 La Garde <> Le Cannet. À moyen terme, la convergence des offres de transport collectif urbaines et interurbaines contribue à la constitution d'un réseau maillé performant, améliorant les conditions de connexion à l'échelle de la métropole de Toulon.

Les projets structurants de transport collectif se concentrent majoritairement à court et moyen terme, avec une forte concomitance des opérations à l'horizon moyen terme.

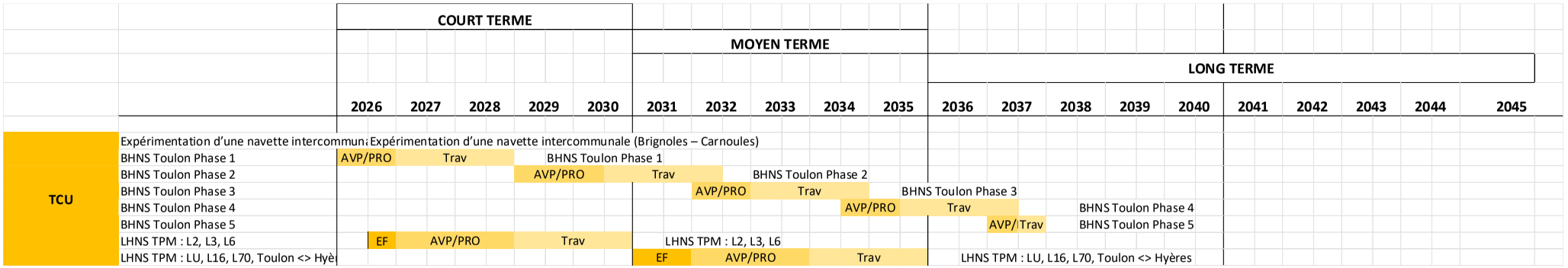
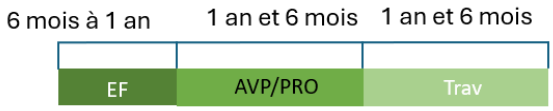


Figure 93 - Ordonnancement des lignes de transport collectif urbain

8. Le vélo

Avant la réalisation des études de faisabilité des lignes cyclables, des études opérationnelles de déploiement devront être menées à l'échelle de chaque EPCI. Trois scénarios distincts ont été définis, notamment en fonction du linéaire cyclable à aménager et des potentiels complexités des études à mener notamment sur le volet environnemental. Il convient de préciser que l'ensemble des itinéraires sur départementale ont fait l'objet d'une discussion avec le CD83 afin d'ajuster l'ordonnancement.

	Définition	Phasage des objets
Scénario court	Tronçon inférieur à 5 km en milieu urbain (faible d'impact environnemental)	
Scénario intermédiaire	Tronçon supérieur à 6 km interurbain (départementale)	
Scénario long	Aménagement supérieur à 10 km avec nombreux enjeux (topographie, départementale)	

En raison de leur **complexité technique** et de la longueur de certains itinéraires cyclables, les études de **faisabilité des tronçons suivants devront être engagées dès 2026** afin de permettre leur réalisation et leur mise en service à l'horizon 2031 :

- Le Luc <> Gonfaron,
- Puget-Ville <> Les Défens,
- Flassans-sur-Issole <> Le Cannet-des-Maures,
- Liaisons cyclables internes au territoire de TPM.

Par ailleurs, la section de la Véloroute 65 entre Saint-Cyr/Mer et Sanary/Mer nécessite le lancement d'une phase d'études approfondies à court terme. À ce stade, aucun tracé n'est en effet arrêté et la multiplicité des acteurs concernés (collectivités, département, communes) complexifie le processus de définition du projet. Les travaux correspondants sont ainsi envisagés à moyen terme.

Une articulation spécifique de ce tronçon devra également être étudiée avec le SERM de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence afin d'assurer la continuité cyclable vers La Ciotat.

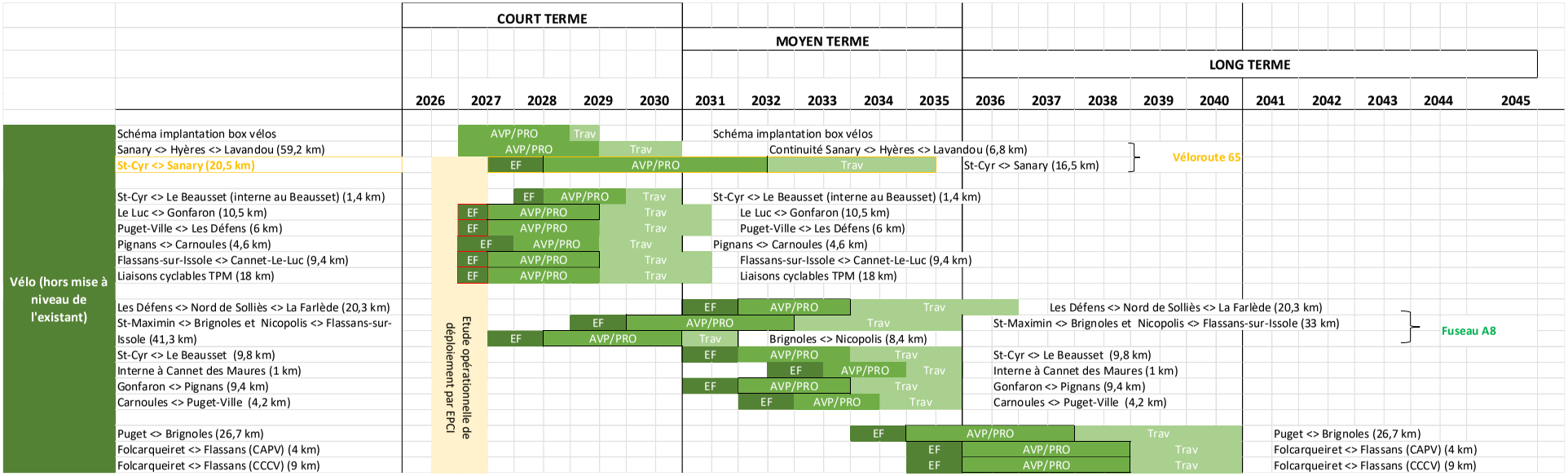


Figure 94 - Ordonnancement des itinéraires cyclables

L'ordonnancement retenu pour le SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit dans une logique progressive et opérationnelle, visant à concilier la montée en puissance de l'offre de transport et les investissements avec la faisabilité des projets. Le phasage proposé permet d'assurer dès le court terme, la mise en service des offres les plus structurantes, tout en anticipant les besoins engendrés par l'intermodalité. Cette approche prend en compte les différents objets du SERM (navette toulonnaise, BHNS, LHNS, PEM, car express).

L'ordonnancement ainsi défini offre un cadre lisible et évolutif, compatible avec les objectifs de performance, de maillage et d'accessibilité portés par le SERM de l'aire toulonnaise.

PARTIE 7 : Une réponse aux enjeux du territoire : les impacts du SERM

Le chapitre 7 présente une première évaluation préliminaire des impacts environnementaux, ainsi que des effets socio-économiques et urbains du SERM de l'aire toulonnaise. L'analyse environnementale devra être précisée au fur et à mesure de l'avancement des études, en lien avec les opérations et leur phasage (cf. parties 6 et 11).

Les analyses mettent en évidence les effets socio-économiques attendus du SERM : hausse de la fréquentation et des parts modales des transports collectifs, renforcement de la couverture territoriale et amélioration de la desserte des principales zones génératrices de flux.

Le chapitre 7 permet également d'analyser les potentiels de densification urbaine au droit des gares du territoire, sont également abordés deux points particuliers du SERM de l'aire toulonnaise :

- ***La desserte des sites militaires de la ville de Toulon qui sont les premiers pôles d'emplois du territoire avec un besoin de rabattement important sur tout le bassin de vie.***
- ***La desserte des zones d'emplois déconnectées du réseau ferroviaire par une offre interurbaine de qualité.***

Les études conduites au cours de la phase de préfiguration, et résumées dans la présente partie sont de niveau préliminaire, elles permettent de dégager des tendances, qu'il faudra conforter dans la suite de l'avancement des projets.

A. Éviter-Réduire-Compenser- Accompagner : le SERM une approche intégrée des impacts environnementaux du projet

Dans le cadre de la démarche de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise, un état initial environnemental du territoire a été réalisé, afin d'identifier les principaux enjeux environnementaux et les sensibilités du territoire. Celui-ci ne comprend ni analyse détaillée des impacts environnementaux du SERM, ni propositions de mesures Eviter-Réduire-Compenser- Accompagner (ERC-A) adaptées. **Lors des phases réglementaires ultérieures, il conviendra de compléter cette étude par une analyse des impacts environnementaux du SERM.**

Le chapitre propose ainsi une lecture qualitative des impacts potentiels du SERM et définit un cadre méthodologique pour les futures analyses, qui seront conduites à des échelles plus fines en phase post-statut. L'analyse menée dans le cadre du présent dossier prend en compte l'intégralité du territoire du SERM. Des études environnementales complémentaires sont prévues en phase post-statut (voir parties 6 et 11) et porteront sur des périmètres plus ciblés des composantes du SERM.

Enfin, il est à noter qu'au regard des enjeux environnementaux recensés du territoire, les partenaires du SERM de l'aire toulonnaise ont intégré dès la phase de préfiguration et de conception du schéma d'ensemble l'objectif et la priorité d'une sobriété foncière et l'optimisation

d'infrastructures et d'aménagements déjà existants. **Cette démarche s'inscrit pleinement en cohérence avec les dossiers cadres des territoires tels que les 3 SCoT du territoire de l'aire toulonnaise et le SRADDET de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur qui structurent le développement du territoire.**

1. La séquence ERC – A des mesures pour « *éviter, réduire, compenser, accompagner* » appliquées aux principaux impacts

Le choix des mesures E, R, C et A est abordé selon la séquence « *éviter, réduire, compenser, accompagner* » (ERC-A), détaillée en annexe. Il est à noter qu'à ce stade d'avancement des études du SERM de l'aire toulonnaise, il est complexe de proposer des mesures de compensation, celles-ci seront définies lors des phases réglementaires ultérieures.

Les mesures proposées ont vocation à constituer une base à la mise en œuvre lors des différentes phases de conception, puis de réalisation des projets constituant le SERM.

2. Présentation des opérations a priori les plus sensibles

Le territoire du SERM de l'aire toulonnaise se caractérise par un contexte environnemental fortement contraint, marqué par de forts enjeux liés à l'eau, aux risques naturels et à la biodiversité, dans un cadre géographique méditerranéen soumis à de fortes pressions anthropiques.

À l'échelle du SERM de l'aire toulonnaise, les composantes susceptibles de générer des incidences environnementales potentielles peuvent être distinguées selon leur nature.

Opérations ferroviaires : nouvelles infrastructures et évolution de l'offre

Création de nouvelles lignes ferroviaires

De manière générale, la création de nouvelles lignes ferroviaires est susceptible de générer des incidences environnementales significatives, en particulier lorsqu'elle implique des emprises nouvelles. Ces incidences potentielles concernent notamment :

- La consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers et l'artificialisation des sols,
- La fragmentation des habitats naturels et des continuités écologiques,
- Les interactions avec les milieux aquatiques et les zones humides, en particulier en fonds de vallées,
- Les nuisances temporaires liées aux phases de travaux (bruit, poussières, circulation de chantier),
- Les modifications durables du paysage et du cadre de vie local.

Dans une logique de séquence Éviter – Réduire – Compenser-Accompagner (ERC-A), les principes généraux applicables à ce type d'opérations reposent prioritairement sur :

- L'évitement des secteurs à forts enjeux environnementaux par le choix des tracés et des implantations ainsi que des périodes à enjeux pour les espèces pour la phase travaux,

- La recherche de solutions d'insertion privilégiant les emprises déjà artificialisées ou les infrastructures existantes,
- La réduction des emprises, des nuisances et des effets de coupure par des choix techniques et des mesures adaptées.

Concernant le schéma d'ensemble du SERM de l'aire toulonnaise, il apparait que les nouvelles infrastructures ou gares projetées aux différents horizons du SERM correspondent au développement phasé du projet LNPCA. Le volet environnemental du projet LNPCA a fait l'objet d'études et de publications dédiées.

Augmentation des dessertes et intensification de l'exploitation ferroviaire

L'augmentation des dessertes ferroviaires, lorsqu'elle repose sur l'optimisation d'infrastructures existantes, présente globalement un potentiel d'effets environnementaux positifs à long terme, notamment en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air par le report modal depuis la voiture individuelle.

Elle peut néanmoins générer des incidences locales à prendre en compte, en particulier :

- Une évolution des nuisances sonores et vibratoires le long des lignes concernées,
- Une augmentation des besoins énergétiques liés à l'exploitation,
- Des effets indirects sur le cadre de vie à proximité des infrastructures.

La préservation de la biodiversité dans les travaux ferroviaires de la SNCF : un enjeu environnemental majeur

La biodiversité, essentielle à l'équilibre des écosystèmes, est aujourd'hui mise à rude épreuve par les activités humaines. Dans ce contexte, la SNCF, acteur clé du transport ferroviaire en France, s'engage à intégrer la préservation de la biodiversité dans ses projets et travaux. Cet engagement repose sur une prise en compte systématique des enjeux environnementaux, visant à minimiser les impacts sur les écosystèmes tout en assurant le développement et la maintenance de ses infrastructures.

Dans le cadre de ses travaux, la SNCF adopte des pratiques rigoureuses pour limiter les perturbations sur les écosystèmes locaux. Avant chaque chantier, des études environnementales approfondies sont menées pour identifier les zones sensibles et les espèces protégées. Ces diagnostics permettent de planifier les interventions en tenant compte des cycles biologiques, comme les périodes de nidification ou de reproduction, afin de réduire les impacts sur la faune et la flore. Par exemple, les débroussaillages sont limités aux surfaces strictement nécessaires, et la terre végétale est soigneusement stockée pour être réutilisée lors des phases de revégétalisation. Ces pratiques témoignent d'une volonté de préserver les habitats naturels tout en maintenant les activités ferroviaires.

Les abords des voies ferroviaires, souvent perçus comme des espaces dégradés, peuvent constituer des corridors écologiques pour de nombreuses espèces et jouer un rôle positif dans la préservation de la biodiversité. Ces zones peuvent permettre aux animaux de se déplacer et de se reproduire, leur offrant des refuges en milieu urbain. La SNCF travaille sur la valorisation de ces espaces en les réensemençant avec des plantes locales après les travaux, favorisant ainsi la régénération des écosystèmes. De plus, l'entreprise lutte activement contre les espèces exotiques envahissantes, qui menacent la biodiversité locale, en mettant en place des protocoles spécifiques pour limiter leur propagation.

L'engagement de la SNCF en faveur de la biodiversité ne se limite pas aux chantiers. Depuis 2018, l'entreprise est signataire de l'initiative internationale Act4Nature, qui vise à intégrer la biodiversité dans les stratégies des entreprises. Cet engagement se traduit par des actions concrètes sur le terrain, mais aussi par une sensibilisation accrue des équipes et des partenaires. Par exemple, des formations spécifiques sont proposées aux agents de terrain pour les sensibiliser aux enjeux écologiques et leur permettre d'adopter des pratiques respectueuses de l'environnement. Ces efforts témoignent d'une volonté de faire de la préservation de la biodiversité une priorité partagée à tous les niveaux de l'entreprise.

Aménagement des pôles d'échanges multimodaux et des infrastructures associées

Les pôles d'échanges multimodaux constituent des éléments structurants du SERM, en favorisant l'intermodalité entre les différents modes de transport. Sur le SERM de l'aire toulonnaise, le développement de l'offre de services ferroviaires et de cars express implique l'aménagement ou l'adaptation des PEM – ferroviaires et routiers – et des espaces d'interconnexion.

Ces aménagements sont susceptibles de générer des incidences environnementales potentielles liées :

- A l'occupation et à l'imperméabilisation des sols,
- A la gestion des eaux pluviales,
- Aux nuisances en phase travaux et en phase d'exploitation (bruit, flux de circulation),
- A l'insertion paysagère et urbaine des équipements.

Les principes ERC-A applicables à ces opérations reposent notamment sur :

- L'implantation préférentielle sur des sites déjà artificialisés ou anthropisés,
- La limitation des emprises et de l'imperméabilisation,
- L'intégration de solutions de gestion alternative des eaux pluviales,
- Une attention particulière portée à l'insertion urbaine, paysagère et au cadre de vie.

Aménagements dédiés aux lignes de Car Express

Concernant le schéma d'ensemble du SERM de l'aire toulonnaise, sont prévues 8 lignes de car express. Les aménagements dédiés sur ces lignes sont limités avec à ce stade 3,8 km d'aménagements envisagés, hors le projet VRTC Ouest porté par la métropole de Toulon.
Une étude de faisabilité sera menée pour les lignes de cars express et leurs aménagements associés qui permettra :

- De quantifier au plus juste le besoin d'aménagement,
- De fluidifier pour ne pas créer de l'infrastructure surnuméraire,
- D'analyser les variantes de tracés / aménagements permettant de privilégier à ce stade la séquence Eviter.

Les différentes pollutions influant sur le cadre de vie et la santé humaine devraient connaître une stabilisation voire une certaine amélioration. En effet, à l'horizon 2035 les nuisances sonores, routières ne devraient pas évoluer significativement et la qualité de l'air devrait être améliorée, notamment au sein de la métropole, grâce à la mise en place de mesures ayant pour objectif la réduction des émissions des automobiles et grâce à la réduction de l'usage de la voiture en ville et au renouvellement du parc automobile, devenu moins carboné

Aménagements cyclables et d'intermodalité

Le SERM de l'aire toulonnaise se caractérise par un développement important des aménagements cyclables, visant à renforcer l'intermodalité et les mobilités du quotidien.

À l'horizon de long terme, le SERM de l'aire toulonnaise se caractérise par 287 km d'aménagements cyclables dont : 100 km de renforcement d'aménagements cyclables existants et 177 km de nouveaux aménagements, sont également prévus 10 kilomètres de nouveaux aménagements cyclables en lien avec les PEM.

À l'échelle d'un SERM, cette composante peut représenter des linéaires significatifs et constitue, à ce titre, un **enjeu environnemental structurant**, en particulier dans un contexte de sobriété foncière et d'objectif de limitation de l'artificialisation des sols.

Les incidences environnementales potentielles des aménagements cyclables dépendent fortement des choix d'insertion et peuvent se rapprocher des impacts d'insertion routière avec :

- La consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers lorsque des emprises nouvelles sont mobilisées,
- Les interactions avec les continuités écologiques, les milieux naturels et les zones humides.

À ce stade de préfiguration, les principes ERC-A applicables reposent prioritairement sur :

- L'évitement des secteurs à forts enjeux environnementaux ainsi que des périodes à enjeux pour les espèces pour la phase travaux,
- La recherche de solutions d'insertion dans l'emprise de voiries ou d'infrastructures existantes,
- Le recours à des aménagements sobres lorsque le contexte le permet,
- L'adaptation des projets aux sensibilités locales identifiées à l'état initial.

Concernant le mode cyclable, pour limiter les incidences potentielles le schéma d'ensemble du SERM de l'aire toulonnaise développe principalement une **nouvelle répartition des espaces circulés déjà artificialisés** en zones urbaines pour intégrer les aménagements dédiés aux vélos. En ce qui concerne les zones peu denses, le SERM a l'ambition de limiter l'artificialisation des sols et de privilégier des voies vertes préexistantes ou l'optimisation de l'espace viaire existant. Le développement interurbain représente un enjeu important, car la création de nouveaux aménagements peut entraîner des répercussions sur des zones naturelles sensibles.

Cependant les aménagements cyclables ne sont pas à intégrer dans l'enjeu d'« artificialisation des sols ».

Encadré : Décret[8] ZAN et aménagements cyclables en zones peu denses

Le décret précise que l'« appréciation des surfaces artificialisées est réalisée en fonction de seuils de référence, définis par un arrêté du ministre en charge de l'urbanisme et révisés

[8] Décret n° 2022-763 du 29 avril 2022 relatif à la nomenclature de l'artificialisation des sols pour la fixation et le suivi des objectifs dans les documents de planification et d'urbanisme

autant que de besoin en fonction de l'évolution des standards du Conseil national de l'information géographique. »

A l'heure actuelle, ces standards SIG ne permettent pas d'identifier des objets linéaires de moins de 5 mètres de large. Tout aménagement (cyclable ou non) de moins de 5 mètres de large ne sera pas identifiable au titre du ZAN. Cependant, il est possible que les critères techniques puissent évoluer et abaissent ce seuil.

Par ailleurs, la création d'un aménagement cyclable isolé en zone naturelle ou forestière ne rentre pas dans la définition de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers au regard la loi Climat et résilience (5° du III de l'article 194 de la loi).

Les projets de gares ferroviaires et de pôles d'échanges multimodaux

Les projets de gares et pôle d'échanges peuvent également avoir un impact environnemental en entrainant une artificialisation des sols. Une analyse préliminaire de cet impact est proposée en annexe.

À l'échelle du SERM de l'aire toulonnaise, certaines opérations de mobilité sont susceptibles d'interagir avec un territoire marqué par des enjeux environnementaux élevés, notamment en lien avec la ressource en eau, le risque incendie, les risques naturels, la biodiversité et les continuités écologiques, dans un contexte de fortes contraintes physiques et climatiques.

Dans ce contexte, les opérations constitutives du SERM devront privilégier, dans les phases ultérieures, des logiques d'évitement des secteurs à forts enjeux, de mobilisation prioritaire des infrastructures existantes et de réduction des vulnérabilités, en cohérence avec la séquence Eviter-Réduire-Compenser-Accompagner.

Ces éléments appellent une vigilance particulière dans l'identification des opérations a priori sensibles, sans préjuger des incidences effectives, qui devront être appréciées ultérieurement au regard des choix techniques, des tracés retenus et des principes d'évitement et de réduction mobilisables.

Le schéma d'ensemble du SERM de l'aire toulonnaise s'est développé essentiellement sur des infrastructures existantes, qu'elles soient ferroviaires ou routières, pour le déploiement de l'offre supplémentaire. Cette stratégie permet de limiter les impacts environnementaux des projets qui le constituent, quel que soit l'horizon, sur les milieux physiques, naturels et humains.

Dès la conception des différentes briques techniques du SERM, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation de leurs impacts devront être mise en place par les différents maîtres d'ouvrage.

Ce cadre méthodologique, s'il est respecté tout au long de la démarche, offre de solides garanties pour que le SERM devienne un modèle de mobilité durable, conciliant développement territorial et préservation des milieux naturels.

B. Une méthodologie spécifique mise en œuvre pour estimer la demande sur le SERM de l'aire toulonnaise

1. Étude de marché et modèle de demande[9]

Pour étudier les scénarios d'offre sur le SERM de l'aire toulonnaise, un modèle de demande de déplacements simplifié a été créé. En effet, aucun modèle de trafic préexistant n'était disponible sur l'intégralité du périmètre du SERM. Ce modèle de demande a été élaboré sur la base du travail réalisé lors de l'étude Transitec : les matrices de demande de déplacement et le macro-zonage élaborés alors ont été repris et affinés selon les corridors SERM identifiés.

Ce modèle retranscrit le fonctionnement routier et la structure du réseau TC sur un périmètre géographique un peu plus large que le périmètre SERM. **Le modèle a été établi pour retranscrire les volumes de déplacements sur les principales origines-destinations par la voiture ou les transports en commun et les temps de parcours associés.** Ces origines-destinations sont des déplacements entre macrozones, les déplacements internes à chaque macro-zone n'étant pas modélisés.

Le modèle a été établi pour retranscrire le choix modal, en se basant sur les paramètres de temps de parcours, de fréquence et la concurrence avec la voiture. L'accessibilité aux TC est prise en considération, notamment pour accroitre la zone de chalandise des gares au gré des projets.

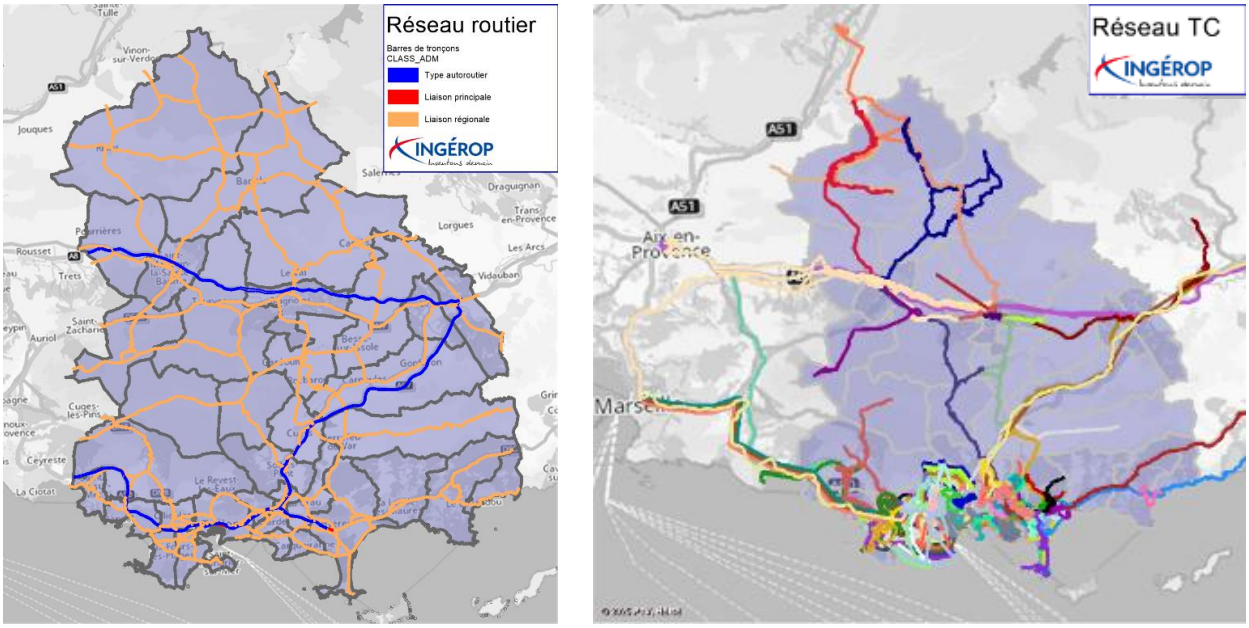


Figure 95 | Périmètre d'étude de marché, réseau viaire considéré et réseau TC

[9] Les analyses socio-économiques présentées dans ce chapitre ont été réalisées sur la base du schéma d'ensemble disponible en février 2026, qui a depuis fait l'objet d'évolutions limitées.

Évolutions démographiques et territoriales

Les effets du SERM sont évalués aux horizons prospectifs court terme (CT), moyen terme (MT) et long terme (LT).

La construction des scénarios prospectifs aux différents horizons a nécessité la prise en compte d'hypothèses sur les évolutions territoriales à venir. Ces hypothèses sont détaillées dans les chapitres ci-dessous.

Sur le territoire du SERM de l'aire toulonnaise, les données disponibles concernant les projections de population sont les données OMPHALE de l'INSEE. Aucune donnée fine de l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise et du Var (audat.var) n'est disponible.

Les données des projections OMPHALE 2022 de l'INSEE pour le Var donnent une très légère croissance de la population (20-70 ans) de 0,07%/an entre 2025 et 2030, puis une baisse de -0,09%/an entre 2030 et 2040. Ces évolutions de population étant très faibles (<0.1%/an), il est considéré une matrice de demande en déplacements constante aux différents horizons. Cette simplification est justifiée par le stade très amont de l'étude et le niveau de détail du modèle.

Cette approche permet également une comparaison facilitée entre les scénarios, pour visualiser les effets propres à l'offre SERM déployée.

	Population	Population 20-70ans	
Département	2025-2040	2025-2030	2030-2040
Var	+0,24%/an	+0,07%/an	-0,09%/an

Tableau 4 | Évolutions de population à l'échelle départementale selon les projections OMPHALE de l'INSEE (2022)

Choix modal aux horizons prospectifs

Le calcul du choix modal aux horizons prospectifs prend en considération deux éléments essentiels :

- Le gain de temps et de coût généré par le renforcement de l'offre TC grâce au projet SERM,
- Le choc d'offre permis par le SERM impactant le potentiel de report modal du fait de l'amélioration forte et globalisée du réseau de transport en commun.

L'effet du choc d'offre en TC est intégré dans le modèle de choix modal en modulant l'a priori du mode TC (notamment effet image et effets psychologiques du type de mode) auprès des habitants du territoire du SERM. Ces modulations sont appliquées, à chaque horizon, sur les Origines-Destinations concernées par l'offre SERM. Ces travaux reposent notamment sur des enquêtes de préférences déclarées permettant de percevoir les effets d'évolution de l'offre, notamment par la mise en place de voies réservées et services. Les paramètres utilisés restent pertinents pour le périmètre de Toulon en raison des fortes similitudes des paramètres modaux de valorisation du gain de temps et gain de coût avec ceux du modèle MM06[10].

[10] Dans le modèle MM06 (MM06 modèle des Alpes-Maritimes), le paramètre modal de valorisation des gains de temps est de -0.075 min^{-1} pour l'utilité des TC, et -0.05 min^{-1} pour l'utilité des VP, comme dans le présent modèle en situation actuelle. De même, le paramètre modal de valorisation des gains de coûts est de -0.3 $€^{-1}$ pour l'utilité des TC, et -0.2 $€^{-1}$ pour l'utilité des VP, comme dans le présent modèle en situation actuelle et future.

La constante modale des TC (a priori sur le mode de transport, intégrant un effet psychologique révélant l'image du mode de transport dans les comportements de choix modal) est ainsi modulée de -1,4 en situation actuelle à -1,0 en situation future, pour tenir compte de cet effet choc d'offre. Les fonctions d'utilité utilisées pour le modèle de choix modal aux horizons futurs sont les suivantes :

- VP = 0 - 0,05 * temps - 0,2 * coût,
- TC = -1,0 - 0,050 * temps - 0,3 * coût.

Il est également pris en compte, la croissance du taux d'accessibilité TC de chaque déplacement avec le déploiement de l'offre SERM. En effet, ce taux initialement calculé sur la base de l'offre TC actuelle est recalculé à chaque horizon en tenant compte de l'offre TC à cet horizon et des solutions de rabattement offertes. La part des déplacements captifs à la voiture et des déplacements soumis au choix modal évolue donc d'un horizon à l'autre, en fonction de l'offre de transport.

Avantages et limites de la démarche

Un des principaux défis de la modélisation des trafics dans les projets de SERM, consiste à traduire l'effet du renforcement de l'offre multimodale sur le report modal en faveur des transports collectifs. Certaines des caractéristiques de l'offre SERM restent difficiles à intégrer dans les modèles de choix modal classiques, notamment la multimodalité de l'offre SERM permettant d'améliorer le rabattement et la qualité de l'offre proposée en termes de cadencement, d'amplitude horaire, de régularité.

La démarche vise à évaluer le potentiel maximal de voyageurs susceptibles d'être captés par le projet SERM. Elle n'a pas pour objectif de faire des prévisions précises de la fréquentation future des lignes, mais plutôt d'en estimer une borne haute à travers une fourchette indicative du potentiel associé aux lignes proposées.

Ce travail permet à la fois de vérifier la pertinence des lignes proposées et de répondre aux questions et enjeux soulevés dans le cadre des études de préfiguration du SERM. En revanche, il ne permet pas de fournir des prévisions de fréquentation précises. Cela nécessitera un approfondissement du travail sur la modélisation afin d'améliorer la finesse des prévisions.

Par ailleurs, la démarche d'analyse de marché réalisée ici se concentre sur les flux ciblés par l'approche SERM. Il ne s'agit donc pas d'une approche exhaustive de l'ensemble de la demande de déplacement, mais bien d'une analyse de potentiel de flux pour des lignes de cars express et lignes ferroviaires. Les déplacements pertinents à pied, à vélo ou bus local ne sont pas intégrés à la réflexion. Cela se retranscrit notamment sur le maillage assez large utilisé sur les origines/destinations.

2. Fréquentation du SERM

Le projet permet une évolution notable de la fréquentation des transports en commun concernant le schéma d'ensemble retenu. Le tableau ci-dessous illustre l'évolution de la fréquentation sur les corridors SERM par rapport à la situation de référence présentée en partie 5, en présentant la variation du nombre de déplacements en TC pour chaque corridor. Pour les trois horizons d'étude (court, moyen et long terme), cette situation de référence correspond à une situation future où le projet de SERM n'est pas réalisé. Les projets identifiés pour le scénario de référence sont des projets de développement urbain du territoire et

d'aménagements modes actifs. Du fait de la structure du modèle de déplacement, ces projets ne sont donc pas intégrés. L'offre de transport en situation de référence dans le modèle est donc la même que celle de la situation actuelle. L'exercice d'estimation de potentiel de demande se concentre sur les mobilités disposants d'un flux suffisant. A noter que cela n'enlève en rien l'intérêt de développer des infrastructures pour les modes actifs dont l'approche méthodologique reste distincte.

Les déplacements considérés correspondent uniquement aux trajets de moyennes et longues distances entre les bassins du périmètre identifiés comme cibles du SERM, à l'exclusion des déplacements locaux de courte distance.

En termes de fréquentation, le **saut le plus important est visible entre le court terme et le moyen terme (+30 000 voyageurs/jour),** cela étant dû au déploiement de l'offre ferroviaire à moyen terme.

L'évolution de la fréquentation journalière (exprimée en nombre de voyageurs TC) à long terme est importante par rapport à la référence, de l'ordre de **+45 000 voyageurs/jour.**

Indicateur	Court Terme (CT)	Moyen Terme (MT)	Long Terme (LT)
Évolution de la fréquentation TC par rapport à la référence (en voyageurs)	13 000	43 000	45 000
Évolution de la fréquentation TC par rapport à la référence (en voyageurs.km)	255 000	684 000	739 000
Évolution de la distance moyenne des déplacements en TC par rapport à la référence (en km)	19,6	15,9	16,4

Le potentiel de personnes captées par le projet SERM est également analysé par corridor comme le présente le tableau suivant. L'échelle de modélisation étant très macroscopique à ce stade de l'étude, des valeurs exactes de potentiels captables par corridor ne sont pas fournies, mais des fourchettes de potentiels captables par corridor sont utilisées. Nous distinguons ainsi trois catégories permettant d'évaluer le niveau de sensibilité du potentiel :

- Niveau de sensibilité « **Moyen** » : corridor permettant de capter entre 1 000 et 2000 déplacements,
- Niveau de sensibilité « **Fort** » : corridor permettant de capter entre 2 000 et 10 000,
- Niveau de sensibilité « **Très fort** » : corridor permettant de capter plus de 10 000 déplacements.

	Nombre de déplacements cibles tous modes par corridor	*Estimation personnes captées / corridor à CT*	*Estimation personnes captées / corridor à MT*	*Estimation personnes captées / corridor à LT*
Globale sur les corridors SERM	381 000	13 000	43 000	45 000
Saint-Cyr <> La Pauline (via Toulon)	*63 000*			
Toulon <> Le Cannet-le-Luc	*78 000*			
La Pauline <> Hyères	*12 000*			
Toulon <> Lavandou (via Hyères)	*148 000*			
Plateau de Signes <> Toulon	*32 500*			

	Nombre de déplacements cibles tous modes par corridor	Estimation personnes captées / corridor à CT	Estimation personnes captées / corridor à MT	Estimation personnes captées / corridor à LT
Belgentier <> Toulon	*52 500*			
Toulon <> Brignoles	*80 000*			
Le Cannet (Varécopole) <> Hyères	*20 000*			
St-Maximin-la-St-Baume <> Le Cannet-le-Luc (via Brignoles)	*7 000*			

Les corridors où l'offre SERM semble être la plus pertinente au regard du potentiel de fréquentation sont :

- Toulon <> Le Cannet-le-Luc,
- Toulon <> Lavandou (via Hyères).

du fait d'un potentiel captable élevé à long terme (>10 000 personnes supplémentaires par rapport à aujourd'hui). Ceci s'explique par la **demande élevée sur ces corridors**, notamment entre les centralités de Toulon et Hyères, à laquelle répond le choc d'offre TER et car express.

Deux corridors présentent un potentiel globalement moyen :

- La Pauline <> Hyères,
- Saint-Maximin-la-Sainte-Baume <> Le Cannet-le-Luc (via Brignoles).

Analyse des fréquentations par corridor SERM

Corridor Saint-Cyr – La Pauline

À court terme, la croissance des déplacements captés en TC sur le corridor Saint-Cyr – La Pauline est due à la mise en service de l'offre de car express Toulon <> Le Beausset et à la nouvelle ligne BHNS Ollioules <> Toulon.

À moyen terme, le renfort de l'offre ferroviaire augmente significativement les déplacements en TC.

Le corridor passe d'un corridor à potentiel moyen à CT (entre 1 000 et 2 000 voyageurs captables à court terme) à un corridor à potentiel fort dès le moyen terme (entre 2 000 et 10 000 voyageurs captables à moyen terme).

Corridor Toulon – Le Cannet

À court terme, la croissance des déplacements captés en TC est due à l'offre de car express Toulon <> Belgentier et Toulon <> Brignoles avec des arrêts sur les communes de Solliès et Cuers.

À moyen terme, les déplacements en TC augmentent grâce à la mise en service du projet ferré LNPCA phase 1.

À long terme, le potentiel capté augmente légèrement grâce à la mise en service de la ligne de car express Hyères – Le Cannet.

Le corridor passe d'un corridor à potentiel fort à CT (4 000 voyageurs captables) à un corridor à potentiel très fort dès le moyen terme (plus de 10 000 voyageurs captables). Il possède un des plus forts volumes de déplacements TC actuels parmi les corridors étudiés, et présente dès le moyen terme un potentiel fort de captage de passagers.

Corridor La Pauline – Hyères

La croissance des déplacements TC à moyen terme est due au renfort de l'offre ferroviaire.

Ce corridor accuse une faible évolution du potentiel à l'heure de pointe (renfort ferroviaire à l'heure creuse uniquement).

Corridor Toulon – Le Lavandou (via Hyères)

La croissance des déplacements TC sur le moyen terme est très forte grâce à la mise en service de la ligne de car express Toulon – Lavandou et la ligne LHNS de Toulon – Hyères (fréquence de 12 min), ainsi qu'au renfort de l'offre ferroviaire jusqu'à Hyères (sur la portion ouest de ce corridor).

Ce corridor fait partie de ceux ayant un des plus forts volumes de déplacement TC actuels et qui présente dès le moyen terme un potentiel très fort de captage de passagers (19 000 voyageurs captables à moyen terme).

Corridor Plateau de Signes – Toulon

À court terme, la croissance des déplacements TC est due à la mise en service de la ligne car express Le Beausset – Toulon.

À moyen terme, la croissance est due à la prolongation de la ligne car express Le Beausset – Toulon jusqu'au Plateau de Signes et au renfort de l'offre ferroviaire sur Saint-Cyr.

L'offre proposée est adaptée au potentiel limité du corridor (moins de 5 000 voyageurs captables à long terme). Ce dernier présente une sensibilité forte en termes de potentiel du projet SERM.

Corridor Belgentier – Toulon

À court terme, la croissance des déplacements TC est due à la mise en service de la ligne de car express Belgentier – Toulon et à moyen terme, elle est due au renfort de l'offre ferroviaire sur une partie du corridor.

Sur ce corridor, le potentiel des usagers captés à court terme révèle d'une sensibilité moyenne qui se transforme en forte à moyen terme avec le renforcement de l'offre SERM.

L'offre proposée est adaptée au potentiel du corridor. Le potentiel obtenu confirme la pertinence du projet ferroviaire LNPCA.

Corridor Toulon – Brignoles

À court terme, la croissance des déplacements TC est due à la mise en service de la ligne de car express Brignoles-Toulon et à moyen terme, la croissance est due au renfort de l'offre ferroviaire sur une partie du corridor.

Ce corridor présente une sensibilité forte à l'offre SERM déployée dès le court terme.

L'offre proposée est adaptée au potentiel du corridor (environ 9 000 voyageurs captables à long terme).

Corridor Le Cannet (Varécopole) – Hyères

À moyen terme, la croissance des déplacements TC est due au renfort de l'offre ferroviaire sur une partie du corridor.

À long terme, la croissance de la part modale TC est due à la mise en service de la ligne car express Hyères – Cannet.

L'offre proposée est adaptée au potentiel du corridor.

Corridor Saint-Maximin-la-Sainte-Baume – Le-Cannet-le-Luc

À court terme, la croissance des déplacements TC est due à la mise en service de la ligne car express Aix – Saint-Maximin – La-Sainte-Baume – Le Cannet.

Ce corridor présente un faible potentiel pour sa partie incluse dans le périmètre d'étude (Saint-Maximin – Le Cannet). Le vrai potentiel de cet axe est-ouest se situe en direction ou en provenance d'Aix-en-Provence, pôle générateur de déplacements voisins.

Le temps de parcours entre Brignoles et Le Cannet-le-Luc est impacté par la desserte du pôle d'emploi de Nicopolis en passant par la RN7 (non pas par l'autoroute), ce qui réduit la vitesse de la ligne et la rend moins attractive que le mode VP. Un projet d'échangeur sur l'A8 est prévu en dehors du projet SERM pour desservir Nicopolis, cela pourra augmenter l'attractivité de la ligne.

Il est important de noter que cette ligne est la seule desserte interurbaine sur ce corridor (pas d'offre ferroviaire), donc son enjeu principal est le désenclavement des territoires du corridor.

Le SERM du bassin de l'aire toulonnaise, grâce à une desserte ferroviaire cadencée et robuste, complétée par des lignes de cars express et une intermodalité renforcée, permet d'augmenter significativement la fréquentation des transports collectifs interurbains par rapport à une situation future sans projet sur les corridors SERM pour les déplacements de moyennes et longues distances : +13 000 voyages/jour à court terme et +45 000 voyages/jour à long terme.

Le modèle de trafic, bien que limité dans certaines dimensions locales, fournit une base solide pour orienter la planification et la priorisation des investissements. Les prochaines étapes consisteront à poursuivre ces travaux et améliorer les outils de prévisions de trafic.

C. Les effets socio-économiques du SERM

L'analyse des effets socio-économiques vise à décrire tous les effets attendus du projet, en cohérence avec les objectifs du projet. À ce stade de l'étude, certains effets ont pu faire l'objet d'une analyse quantifiée, et en particulier le développement de la fréquentation dans les trains et dans les cars ; pour d'autres effets, l'analyse reste à ce stade qualitative, l'évaluation quantitative sera développée dans les phases ultérieures des études.
Les effets attendus sont de plusieurs natures :

- **Un report modal et une maîtrise de l'usage de la voiture :**
    - Vers le train et les cars, avec un développement de l'offre qui permet une augmentation de la fréquentation et un report depuis la voiture : **les effets de ces améliorations ont été quantifiés grâce à la modélisation de trafic.** On peut toutefois noter que les prévisions de trafics réalisées présentent certaines limites méthodologiques qui conduisent à penser qu'elles sont sous-estimées à ce stade d'étude,
    - Le SERM prévoit aussi des mesures de développement du covoiturage et du vélo, qui n'ont pas été intégrées à ce stade aux estimations de fréquentation ;
    - L'amélioration de la coordination entre modes prévue dans le SERM permettra de renforcer davantage leur attractivité vis-à-vis de l'autosolisme,
- **Des effets sur l'aménagement du territoire et sur l'articulation urbanisme / transport** : comme indiqué dans les parties précédentes, le SERM devra permettre de désenclaver les communes isolées et lutter contre l'étalement urbain en structurant le développement autour des gares et des arrêts de cars express. Le projet permet de favoriser une urbanisation compacte, intégrant logements, services et mobilités douces, tout en améliorant l'accessibilité aux bassins d'emplois et en revitalisant les quartiers. Du point de vue socio-économique on peut traduire ces impacts en termes d'effet d'agglomération, le développement plus compact permettant des gains économiques et de productivité, et des sols maîtrisés.

La partie suivante illustre et quantifie les effets, estimés à ce stade, liés aux volets ferroviaires et cars, pour les trois phases court terme, moyen terme et long terme. En complément à l'estimation des fréquentations présentées ci-dessus, l'analyse socio-économique ci-dessous présente :

- L'élargissement des territoires desservis avec un bon niveau de desserte en transport collectifs,
- L'amélioration des temps de parcours,
- Les volumes de déplacements directement concernés,
- L'amélioration de la part modale des transports collectifs et les impacts environnementaux associés,
- Les gains de temps pour les usagers des transports collectifs et voyageurs reportés.

1. Reports modaux attendus et baisse des circulations routières

Parmi tous les déplacements effectués par les usagers sur le territoire du SERM, les services SERM visent à améliorer la part modale en TC de certains déplacements en particulier : ainsi, les déplacements moyenne et longue distance sont ciblés par les services SERM, les déplacements courte distance n'étant pas intégrés aux analyses. De plus, pour l'analyse des reports modaux de la voiture particulière vers les transports en commun, seuls les déplacements pour lesquels la mise en place de transports collectifs est envisageable ont été pris en compte.

Ainsi, pour observer les impacts des services SERM, les déplacements potentiellement intéressés ont été ciblés : on retient les déplacements entre bassins définis par les macrozones du modèle (déplacements moyenne et longue distance) et pour lesquels une offre SERM est proposée. Les autres déplacements sont exclus des analyses présentées ci-dessous.

Sur ces déplacements cibles (moyenne et longue distance, le long des corridors SERM), **le projet permet au global un report modal permettant de passer de 9% à 21% de part modale TC journalière à long terme**. Cela correspond à un passage de 34 300 déplacements en TC effectués chaque jour en situation actuelle, à 79 400 déplacements journaliers en TC à long terme (+45 100 déplacements TC).

Le SERM génère donc, pour ces déplacements cibles, **une croissance de la part modale TC globale de 12 points sur le long terme par rapport à l'actuel**, et une multiplication par 2,3 du nombre de déplacements effectués en TC chaque jour à long terme.

Indicateur	Actuel	Référence	Court Terme	Moyen Terme	Long Terme
Globale sur les corridors SERM	**9%**	**9%**	**12%**	**20%**	**21%**
Saint-Cyr <> La Pauline (via Toulon)	13%	13%	16%	25%	25%
Toulon <> Le Cannet-le-Luc	13%	13%	18%	**28%**	28%
La Pauline <> Hyères	7%	7%	7%	9%	10%
Toulon <> Lavandou (via Hyères)	13%	13%	13%	**26%**	**26%**
Plateau de Signes <> Toulon	9%	9%	16%	22%	22%
Belgentier <> Toulon	10%	10%	13%	21%	21%
Toulon <> Brignoles	11%	11%	15%	23%	23%
Le Cannet (Varécopole) <> Hyères	7%	7%	12%	17%	23%
St-Maximin-la-St-Baume <> Le Cannet-le-Luc (via Brignoles)	2%	2%	7%	7%	7%
Km VP évité annuel			-4%	-11%	-12%

NB : la part modale affichée correspond à celle des déplacements cibles, à savoir les déplacements moyenne et longue distance localisés le long des corridors SERM, et non pas à la part modale de l'ensemble du territoire.

Sur l'ensemble des déplacements intégrés à la présente analyse, le report modal vers les transports collectifs permet des baisses de circulations routières de l'ordre -4% à -12% par rapport à la référence.

Ces volumes de circulation évités quotidiennement correspondent à des effets relativement importants en économies d'émissions de gaz à effet de serre. Avec les améliorations des moteurs thermiques et l'électrification progressive du parc automobile, les émissions du trafic routier devraient baisser dans le futur. L'estimation des émissions évitées est présentée ici avec deux hypothèses de facteurs d'émissions :

- Sur la base des taux d'émissions fournis dans la fiche-outil 2019 de la DGITM pour les calculs socio-économiques[11], ce report modal correspond à une économie de 9 960 tonnes de CO_2 à long terme,
- Sur la base des taux d'émissions prévus pour 2040 dans l'outil CarbOptimum pour le Grand Paris Express, ce report modal correspond à une économie de 23 000 tonnes de CO_2 à long terme.

Au-delà des aspects de gain de carbone, le report de la voiture vers le train permet aussi d'autres gains dits d'externalités :

- **Des gains de pollution** : avec moins de véhicules, ce sont aussi moins d'émissions de différents polluants, induisant moins d'impact sur la santé, comme les pathologies respiratoires ou la surmortalité, moins d'impacts sur l'environnement, comme l'eutrophisation ou l'acidification des milieux, moins d'impacts sur les bâtiments, comme la dégradation des façades…,
- **Des gains de sécurité** : les trajets routiers induisent des accidents potentiellement graves bien plus fréquemment que les trajets en train. Ces gains par rapport à l'insécurité routière évitent des dépenses de santé et des pertes économiques,
- **Des gains liés au bruit de la circulation routière** : malgré l'électrification du parc, le bruit routier reste pratiquement du même niveau sur les sections où le trafic s'écoule sans congestion (bruit lié au roulement). La limitation du trafic routier limite le bruit ambiant.

Ces gains seront intégrés sous forme monétarisée, selon le cadrage national en vigueur, lors de l'étape de bilan monétarisé, qui sera réalisée ultérieurement.

Le SERM de l'aire toulonnaise permet d'augmenter le report modal des déplacements faits en transport collectif grâce à l'offre proposée. Le SERM génère donc une croissance de la part modale TC de 12 points sur le long terme par rapport à l'actuel, pour les déplacements moyenne et longue distance ayant lieu le long des corridors SERM. En parallèle, le développement des infrastructures cyclables proposées devrait contribuer à une augmentation de la part modale du vélo.

Ce report modal entraîne une diminution des déplacements en voiture et par conséquent réduit les émissions de GES et de polluants, en lien avec la baisse des kilomètres parcourus en voiture particulière.

2. Gain de temps pour les usagers

La mise en place des composantes du SERM de l'aire toulonnaise permet aux voyageurs utilisant déjà les transports en commun de gagner du temps, que ce soit en train ou en car.

[11] Émissions citées dans la fiche-outils 2019 de la DGITM pour les calculs socio-économiques « Cadrage du scénario de référence », p.7

Cela est dû à la fois à la proposition d'une offre plus rapide que l'existante (cars express) et à la diminution des temps d'attente par l'augmentation des fréquences des lignes SERM.

En revanche, les usagers reportés depuis la voiture ne gagnent pas de temps du fait d'un temps de parcours d'une origine à une destination plus long sur les lignes SERM que dans la voiture même avec le renforcement de l'offre TC.

Indicateur	Court Terme	Moyen Terme	Long Terme
Gain de temps moyen des anciens usagers TC par rapport à la référence (en min)	0,12	0,11	0,11
Gain de temps moyen des nouveaux usagers reportés de la voiture par rapport à la référence (en min)	-1,3	-1,4	-1,5

L'analyse socio-économique met en évidence les impacts positifs du SERM de l'aire toulonnaise : un report modal significatif vers les transports en commun et une amélioration marquée de l'accessibilité territoriale.

Le SERM permet d'élargir fortement la population et les emplois desservis à pied, à vélo ainsi qu'en voiture dès le court terme. Cette amélioration se poursuit ensuite à moyen et long terme avec une extension progressive des territoires desservis. Sur les déplacements moyenne et longue distance ciblés par les services SERM, il permet également d'augmenter la part modale des TC de 12 points à long terme et de réduire sensiblement le trafic routier (jusqu'à -12% de trafic routier à long terme).

De plus, les effets du SERM sont positifs d'un point de vue environnemental, avec une économie de 9 900 à 23 000 équivalents tonnes de CO_2 chaque année à long terme (selon les méthodes utilisées).

D. Articulation entre le SERM et l'aménagement du territoire

L'inscription d'un projet de SERM dans le territoire interroge nécessairement les dynamiques d'aménagement et d'urbanisation qui l'entourent. Sur l'aire toulonnaise, cette articulation devra tenir compte de contextes très urbanisés à proximité des gares, avec des marges de manœuvre limitées en termes de disponibilité du foncier, mais aussi et des espaces agricoles et naturels à sanctuariser.

1. Une desserte de centralités déjà urbanisées que le projet de SERM peut intensifier

Le projet de SERM desservira des centralités identifiées dans le cadre de l'armature urbaine projetée et décrite dans le chapitre 2, en particulier :

- Une centralité autour de la commune de Toulon
- 4 centralités de niveau 1 : Saint-Maximin, Brignoles, Le Cannet et Hyères
- 13 centralités de niveau 2 : Carnoules, Le Pradet, Sanary-sur-Mer, Saint-Cyr-sur-Mer, Bandol, La Crau, La Londe-les-Maures, Le Lavandou, Cuers, Carqueiranne, Flassans-sur-Issole, Rocbaron et Garéoult

Il desservira également l'entièreté des grands projets urbains et économiques identifiés dans le cadre des diagnostics en chapitre 2.

Le projet de SERM s'inscrit donc dans une logique de desserte des centralités existantes, déjà identifiées et qui s'inscrivent dans des contextes urbains denses. À l'échelle du périmètre, et selon les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) en vigueur (à l'exception de Gonfaron qui est soumis au Règlement National d'Urbanisme en attendant l'approbation de son PLU), 78% des unités foncières sont classées en zone urbaine (U) et 3% en zone à urbaniser (AU).

De plus, à cette même échelle, près de 80% des logements situés à proximité des gares sont des logements collectifs, bien que la gare de Toulon « écrase » légèrement ce ratio global.
Ainsi, au regard de ces morphologies urbaines, des réflexions pourront être menées, afin d'encourager des logiques d'intensification de ces quartiers de gare présentant d'ores et déjà des densités élevées.

Les gares de Cuers-Pierrefeu et de la CC Cœur du Var (Puget-Ville, Carnoules, Pignans, Gonfaron et Le Luc – Le Cannet) sont quant à elle majoritairement situées au sein d'un tissu de logements individuels. Dans ces territoires, la périurbanisation qui a eu lieu à la faveur du développement de l'accessibilité routière, a créé des secteurs résidentiels avec une forte dépendance à la voiture pour les ménages. Dans un contexte où le coût de cette dépendance automobile augmente, le risque que ces ménages soient "pris au piège" par le coût de la mobilité individuelle est palpable. Le SERM apparaît comme une opportunité d'atténuer les coûts individuels et collectifs de cette mobilité interurbaine.

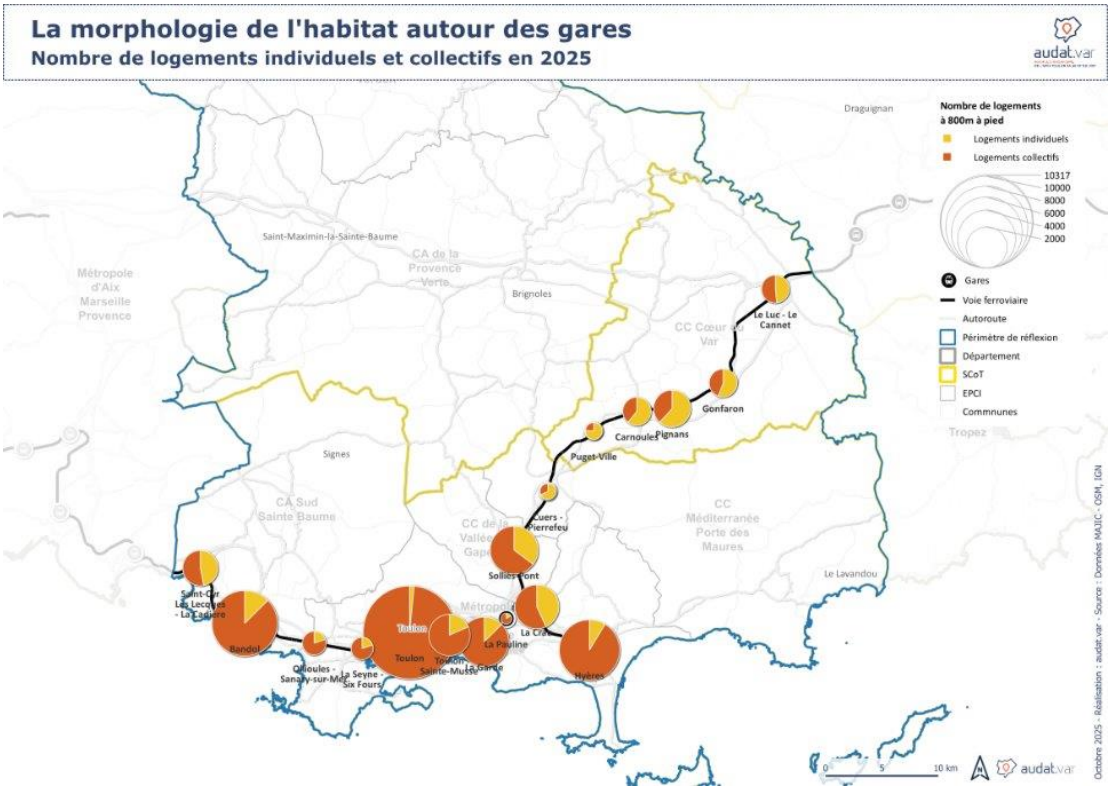


Figure 96 : Type de logement autour des gares (source : audat.var, 2025)

2. Des potentiels fonciers limités au regard des zonages actuels, mais des objectifs de production de logement importants inscrits dans les SCoT

Objectifs de production de logements et SERM

Les SCoT prévoient la réalisation de logements pour répondre à la croissance démographique observée. À l'échelle du périmètre du SERM, les SCoT (Provence Verte Verdon, Coeur du Var, Provence Méditerranée) définissent un objectif total de **4510 nouveaux logements produits par an**, dont un certain nombre sont fléchés vers des centralités desservies par le SERM, notamment :

- 2100 logements sur la métropole TPM,
- 322 logements sur Le Luc/Le Cannet et les pôles relais piliers (Carnoules et Flassans).

Ces objectifs de production de logement s'inscrivent toutefois dans des contextes de rareté foncière. Un travail a été mené par l'audat.var, afin d'estimer le potentiel foncier théorique qui pourrait être employé pour produire de nouveaux logements autour des gares du SERM.

Méthodologie d'identification du potentiel foncier par l'audat.var

L'estimation du potentiel foncier autour des gares repose sur une méthode exploratoire, développée par l'audat.var, qui croise l'analyse des contraintes réglementaires et environnementales (PPRI, Natura 2000, sites classés, etc.) avec l'identification des unités foncières peu ou non bâties. Cette approche traduit davantage des marges de manœuvre

théoriques que des potentiels de développement absolus, et ne préjuge pas des réflexions en cours à l'échelle communale. Le détail de la méthodologie et des hypothèses retenues est présenté en annexe.

Selon cette analyse de l'audat.var, **les superficies représentant un potentiel de développement urbain (sans contrainte et peu bâti) ne représentent que 7% des unités foncières** situées à 800 m autour des gares du périmètre d'étude.

La très grande majorité des superficies (79% des unités foncières) sont déjà situées en zone A/AU, sous contrainte forte, et/ou déjà bâtie.

Bien que ces chiffres puissent être affinés et modulés en fonction des niveaux de contraintes pris en compte et des seuils d'emprises au sol utilisés, ils traduisent néanmoins un contexte foncier déjà globalement bien exploité et, pour certaines des gares, des équilibres à considérer avec précaution pour ce qui concerne l'activité agricole (et en l'occurrence celle viticole) à forte valeur ajoutée, ainsi que les risques environnementaux (zones inondables) et les enjeux de protection associés.

L'exercice de projection ainsi mené a abouti à des volumes de logements supplémentaires très faibles, de l'ordre d'environ 4% des volumes déjà existants, ce qui représenterait, selon cette méthode, 1744 logements supplémentaires desservis par le SERM.

L'analyse traduit un haut degré de mobilisation du foncier. Les différents contextes urbains, et notamment les morphologies résidentielles, pourront néanmoins être étudiées et interrogées dans le détail pour définir les conditions de leur devenir dans les échéances envisagées dans les SERM. Les PLU(i) à venir, et les réflexions techniques et politiques afférentes, auront donc un rôle à jouer en ce sens, afin d'orienter la production de nouveaux logements ciblée par la planification vers les secteurs desservis par les infrastructures de transport en commun.

Gare	Logements actuels	Logements supplémentaires théoriques bruts
Saint-Cyr Les Lecques - La Cadière	1759	165
Bandol	5852	212
Ollioules - Sanary-sur-Mer	822	93
La Seyne - Six Fours	1311	107
Toulon	10908	84
Toulon Sainte-Musse	3266	171
La Garde	3634	146
La Pauline	161	6
La Crau	2495	175
Hyères	5752	92
Cuers - Pierrefeu	392	22
Solliès-Pont	2922	106
Puget-Ville	373	64
Carnoules	1048	34
Pignans	1704	135
Gonfaron (RNU)	997	-
Le Luc - Le Cannet	961	132
Périmètre scénarios SERM	44357	1744

Figure 97 : Nombre de logements potentiels supplémentaires estimés selon la méthode exploratoire (source : audat.var, 2026)

3. Une desserte améliorée pour les zones où l'immobilier est plus accessible

Les écarts de prix de l'immobilier sont très marqués à l'échelle du périmètre du SERM. La fracture entre littoral et arrière-pays se renforce, et, au sein des communes les plus importantes, des différences nettes apparaissent également entre le centre-ville et les différents secteurs résidentiels.

Par ailleurs, sur la période 2020-2024, l'inflation immobilière s'est traduite par une hausse moyenne de 26 % du prix de vente des maisons et de 18 % du prix au m² des appartements. Elle affecte la majorité des communes du périmètre et s'accompagne d'une chute des transactions : en 2024, le nombre de maisons vendues recule de 80 % par rapport à 2020, ce qui met en évidence un enjeu de solvabilisation des ménages.

Les communes les plus accessibles financièrement sont également plus éloignées des bassins d'emploi, impliquant une forte dépendance à la voiture pour les ménages. La nouvelle desserte de certaines de ces communes par les cars express du SERM peut constituer l'opportunité d'une meilleure accessibilité pour les ménages souhaitant se loger à des prix plus abordables.

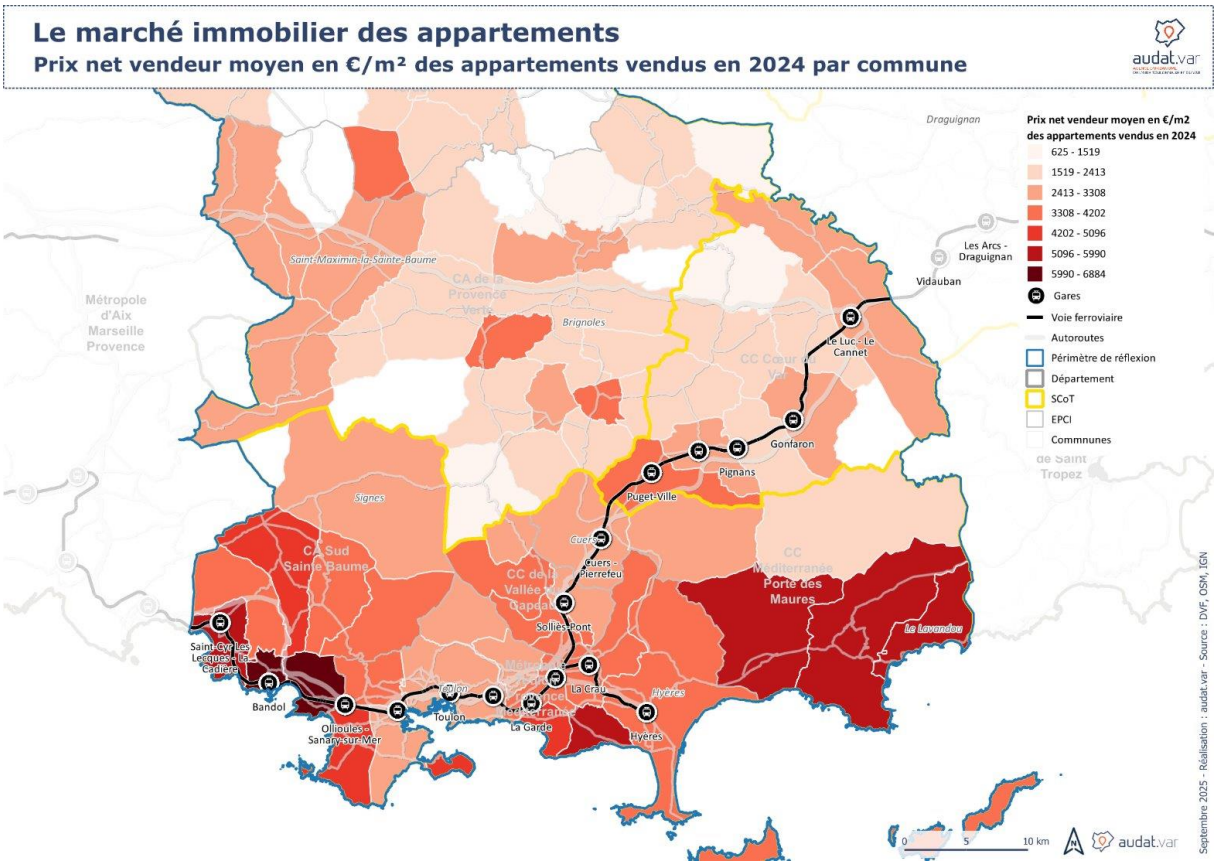


Figure 98 : Prix net vendeur moyen au €/m² en 2024 par commune (source audat.var 2025)

4. Des secteurs agricoles et naturels à préserver

Sur l'ensemble des gares, huit d'entre elles sont situées dans un contexte relativement agricole présentant une proportion de foncier agricole supérieure à 10%, et pouvant atteindre jusqu'à 43% pour la gare de Cuers-Pierrefeu. Ces espaces, souvent associés à une activité viticole structurante, traduisent des formes urbaines plus diffuses et des niveaux de densité plus faibles. Ils constituent à la fois une contrainte forte en matière d'urbanisation — en raison des enjeux économiques, paysagers et environnementaux associés — et un facteur limitant le développement d'une urbanisation dense à proximité immédiate des gares.

Au regard du zonage règlementaire, les superficies en zones A et N sont significatives pour 6 gares : Saint-Cyr Les Lecques, Ollioules – Sanary-sur-Mer, Cuers-Pierrefeu, La Pauline, La Garde et Puget-Ville.

La gare de La Garde se distingue avec 42% du foncier proche qui est identifié en zone N, essentiellement relatif à l'espace naturel sensible (zone humide) du « plan de La Garde ».

Une attention particulière devra donc être portée à la sanctuarisation des espaces naturels et agricoles sur le périmètre du SERM.

Pour la suite, les enseignements présentés dans cette partie devront être déclinés à une échelle plus fine, au travers d'études quartier de gare par quartier de gare, afin d'en identifier les contraintes, les potentiels et les leviers d'action propres à chaque contexte local.

En conclusion, le SERM va apporter une desserte améliorée des centralités du territoire qui sont déja relativement denses, ouvrant ainsi des marges d'intensification a proximité des pôles de transport. Toutefois, les potentiels fonciers mobilisables autour des gares apparaissent, en première approche, limités au regard des zonages et contraintes actuellement identifiés.

Ces premiers constats devront être approfondis par des études spécifiques, menées gare par gare, afin de préciser les potentiels d'intensification, les contraintes foncières et réglementaires, ainsi que les effets attendus en matière d'accessibilité résidentielle.

E. Une desserte de la population et des emplois

L'analyse des quartiers de gare permet de définir la fonction prioritaire de chaque gare — rabattement ou diffusion — et d'orienter les choix d'aménagement intermodal. Elle révèle également le rôle que le SERM peut jouer en matière d'inclusion sociale, en desservant des territoires où résident des populations pour lesquelles l'accès à une offre de transport performante constitue un levier majeur d'insertion.

1. Un fort potentiel de rabattement pour le SERM, dans des contextes de quartiers de gare résidentiels

Les gares du périmètre du SERM sont situées dans les tissus urbains dont la fonction est en grande partie résidentielle, ce qui en fait, a priori, des gares de rabattement plutôt que de diffusion.[12]

Par ailleurs, les données d'usages des montées et descentes aux gares durant les heures de pointe confirment cette analyse ; à l'échelle des 16 gares analysées, 59% des mouvements en gares en heures de pointe du matin (entre 6h et 9h) sont des montées, ce qui traduit une tendance générale à l'usage des gares varoises en rabattement plutôt qu'en diffusion. **11 gares enregistrent plus de 80% de montées**.

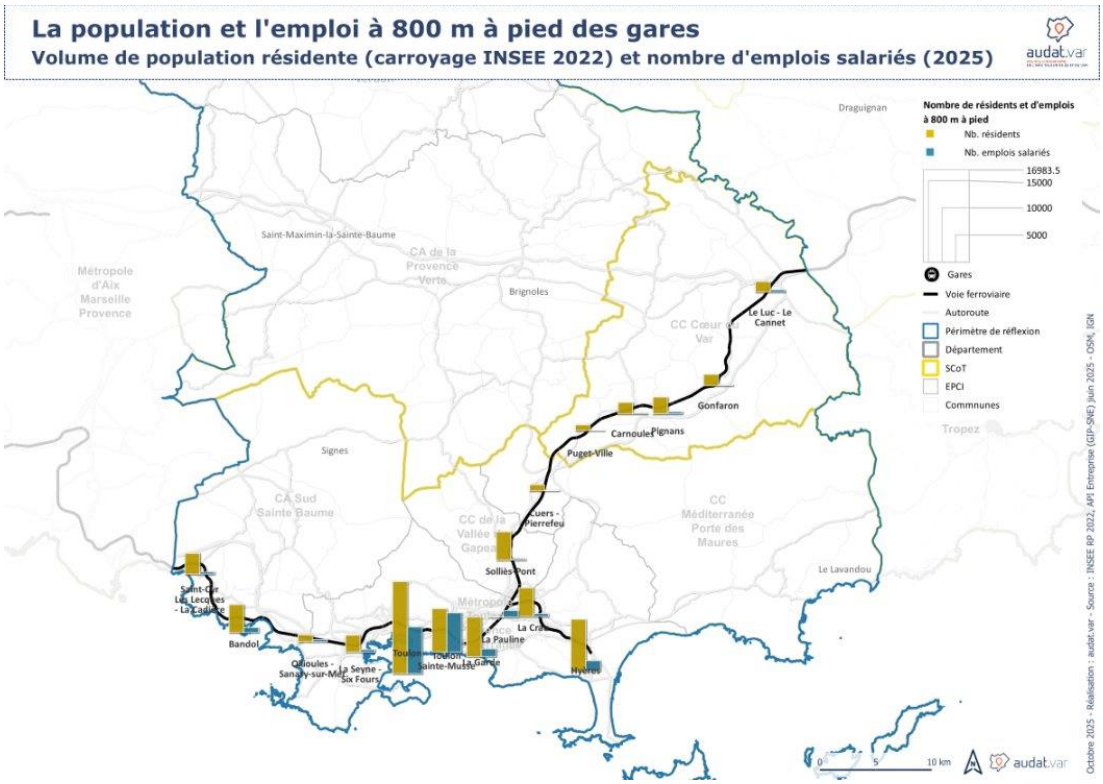


Figure 99 : Répartition de la population et de l'emploi autour des gares (source : audat.var, 2025)

Ces éléments traduisent le caractère majoritairement habité des quartiers de gare, confirmant leur rôle essentiel comme espaces de vie et réservoirs de population susceptibles d'alimenter les usages ferroviaires, notamment pour les déplacements du quotidien.

Le travail mené par l'audat.var distingue deux cas de figure parmi les quartiers de gare « résidentiels », qui impliquent des modes de rabattement différents :

- Un nombre de logements élevé à proximité directe de la gare, dans un contexte résidentiel dense :

[12] A l'échelle du périmètre d'étude du SERM de l'aire toulonnaise, et selon les définitions de l'Occupation du sol à grande échelle (OCS GE), la moitié du foncier accessible à 800m à pied est occupé par un usage résidentiel.

    - Fonction de gare de rabattement prioritairement en modes actifs,
    - Réseau cyclable et capacité de stationnement sécurisé pour les vélos à évaluer et à dimensionner,
- Un nombre de logements faible à proximité directe de la gare (contexte résidentiel peu dense) :
    - Fonction de gare de rabattement prioritairement en voiture et/ou en TC si bon niveau de service et coordination avec des horaires de départ,
    - Capacité de stationnement voiture à dimensionner

2. Un potentiel de desserte des emplois et des zones d'activités en diffusion

Le SERM desservira efficacement les zones d'emploi du territoire ; au total, près de **25 000 emplois sont situés dans un rayon de 800 mètres autour des gares.**

Parmi elles, deux se distinguent par un bassin d'emplois à proximité directe : **Toulon** (17 000 résidents pour plus de 8 500 emplois)[13] et **Sainte-Musse**, avec près de 8 000 résidents pour plus de 7 000 emplois (proximité immédiate de l'Hôpital). La présence d'équipements structurants, de services et de zones d'activités contribue à y renforcer la concentration d'emplois.

Parallèlement, six gares situées au sein de la Métropole — Ollioules – Sanary-sur-Mer, La Seyne–Six-Fours, Toulon, Toulon Sainte-Musse, La Garde et La Pauline — se distinguent par une présence significative d'activités économiques, représentant entre 23 % et 38 % des unités foncières. La gare de La Pauline, située dans la zone d'activités du pôle Est de la Métropole, présente des usages en montées essentiellement liés au rabattement automobile (très peu de logements à proximité directe).

Les gares citées ci-avant pouvant générer d'importants flux domicile-travail, elles présentent donc un potentiel pour renforcer leur fonction de gare de diffusion. Les modes actifs devront y être particulièrement travaillés.

[13] La gare de Toulon est par ailleurs la seule gare davantage utilisée en diffusion qu'en rabattement, avec une part des descentes s'élevant à 64 %.

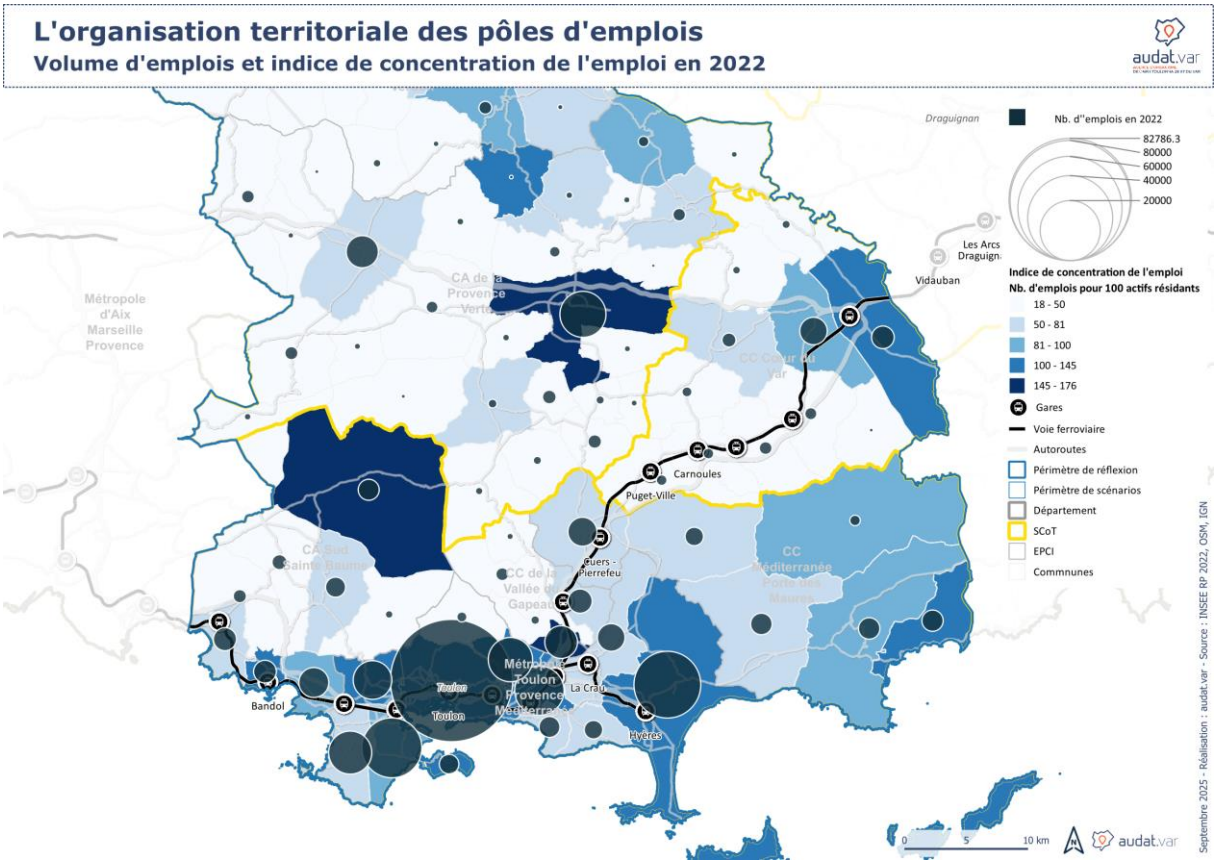


Figure 100 : L'organisation territoriale des pôles d'emplois (source : audat.var, 2025)

Par ailleurs, le SERM veille à renforcer l'accessibilité de plusieurs **pôles d'emplois stratégiques** pour le territoire :

Les pôles militaires

L'Arsenal de Toulon, site stratégique national et 1er pôle d'emploi du territoire avec une estimation de près de 20 000 emplois liés à l'activité militaire, se situe à proximité immédiate du centre de Toulon. Aujourd'hui, l'accès s'effectue principalement via deux entrées : à l'Ouest par la Porte de Malbousquet (au niveau de l'échangeur autoroutier) et à l'Est par la Porte principale (musée de la Marine), située à environ 1 kilomètre de la gare de Toulon.

Il est prévu que les lignes de car express desservant la gare de Toulon desservent directement l'Arsenal afin d'éviter une rupture de charge pénalisante — le site étant vaste, les salariés et militaires ont déjà un rabattement important depuis les portes d'entrée. À horizon moyen terme (réalisation complète du SERM), pas moins de **6 lignes de car express** desserviront directement l'Arsenal :

- **Via la Porte de Malbousquet :**
  - Ligne Toulon ↔ Le Beausset (court terme)
  - Ligne Toulon ↔ PA Signes (moyen terme)
- **Via la Porte Principale :**
  - Ligne Toulon ↔ Belgentier (court terme)
  - Ligne Toulon ↔ Brignoles (court terme)
  - Ligne Toulon ↔ Le Lavandou (moyen terme)

À noter : la réalisation du BHNS de Toulon permettra également une desserte de l'Arsenal au niveau du rond-point de la Pyrotechnie sur la commune de La Seyne-sur-Mer, donnant accès à une troisième porte d'entrée.

En plus de l'Arsenal de Toulon, un autre pôle militaire en devenir sera desservi par les lignes Car Express.

- Naval Group à la Londes-les-Maures :
    - Ce site bénéficiera dès son ouverture à court terme d'une navette entre la gare de Hyères et le futur site militaire,
    - A moyen terme, Naval Group bénéficiera d'une desserte directe aux heures de pointes du matin et du soir depuis Toulon via la ligne Toulon <> Le Lavandou. La ligne présentera une amplitude de 5h à 23h avec une fréquence de 30 minutes en HP et toutes les heures en heures creuses.

Les autres pôles d'emplois stratégiques

Deux zones d'emplois importantes du territoire, non desservies par le train et situées dans des secteurs isolés de l'urbanisation, bénéficieront d'une desserte renforcée :

- **Nicopolis :** la ZAC connaîtra une double amélioration de sa desserte — d'une part via la future ligne de car express à court terme Aix-en-Provence ↔ Le Cannet, permettant une connexion avec le territoire d'Aix-Marseille Métropole ; d'autre part via la future ligne de car express à moyen terme Toulon ↔ Brignoles, connectant la ZAC au littoral et à la centralité toulonnaise.
- **Plateau de Signes :** le Pôle d'Activités sera connecté directement à moyen terme à la polarité toulonnaise via la future ligne de car express Toulon ↔ PA Signes, extension de la ligne C5a Toulon reliant la gare de Toulon à la halte routière du Beausset. Cette offre prolongée jusqu'au parc d'activités, en projet de développement, permettra de désenclaver ce pôle d'emplois majeur du territoire

3. Une desserte des Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville par le SERM

La présence de populations précaires à proximité immédiate des gares constitue un enjeu important en matière d'équité territoriale et d'accès à la mobilité. Les gares peuvent jouer un rôle clé dans l'inclusion de ces populations, en facilitant l'accès à l'emploi, aux services et aux équipements.

Le SERM desservira 18 QPV (quartiers prioritaires de la politique de la ville) au total, majoritairement concentrés autour de l'agglomération toulonnaise, comme présenté sur la cartographie ci-dessous.

Par ailleurs, au-delà de l'indicateur des QPV, la part des ménages pauvres résidant à proximité des gares s'élève à environ 18% à l'échelle du périmètre. Elle varie entre 13% pour les gares de la CA Sud Sainte Baume et 20% pour les gares de la Métropole.

Cette situation souligne également la nécessité d'adapter les politiques de mobilité et d'aménagement, afin de répondre aux besoins spécifiques de ces publics, notamment en termes d'accessibilité tarifaire, de qualité des cheminements piétons et de desserte en transports collectifs.

Gare	Nb. Ménages à 800 m	Nb. Ménages pauvres à 800 m	Part des ménages pauvres
Saint-Cyr Les Lecques - La Cadière	1 857	201	11%
Bandol	2 989	437	15%
Ollioules - Sanary-sur-Mer	682	113	17%
La Seyne - Six Fours	1 526	282	18%
Toulon	9 271	2 475	27%
Toulon Sainte-Musse	3 728	688	18%
La Garde	3 521	755	21%
La Pauline	49	8	16%
La Crau	2 327	266	11%
Hyères	5 197	587	11%
Cuers - Pierrefeu	480	59	12%
Solliès-Pont	2 457	372	15%
Puget-Ville	433	49	11%
Carnoules	875	128	15%
Pignans	1 306	221	17%
Gonfaron	977	214	22%
Le Luc - Le Cannet	869	132	15%
Périmètre scénarios SERM	**38 542**	**6 984**	**18%**

Figure 101 : Population résidente à 800 m à pied d'une gare en 2022 (source : audat.var, 2025)

Le SERM de l'aire toulonnaise répond pleinement aux enjeux d'amélioration de l'accessibilité à l'emploi au-delà des limites de la métropole. L'offre de Car Express développée va permettre une desserte immédiate des sites en lien avec l'activité militaire ainsi que la desserte de deux zones d'emplois isolées du territoire.

Le projet contribue également à améliorer l'accessibilité de plusieurs quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en renforçant la desserte de secteurs résidentiels non desservis par les transports en commun.

PARTIE 8 : Financement

La trajectoire financière prévisionnelle du SERM de l'aire toulonnaise traduit l'ambition des partenaires de proposer aux habitants du territoire un choc d'offre des transports collectifs urbains, interurbains routiers et ferroviaires, notamment par la mise en place de la navette toulonnaise à l'issue de la réalisation de la phase 1 du projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), prérequis au SERM, au service des mobilités du quotidien.

Le schéma d'offre cible du SERM de l'aire toulonnaise ambitionne de répondre aux besoins de déplacements croissants sur le littoral et dans l'arrière-pays ainsi que de renforcer l'accessibilité des pôles d'emploi majeurs situés en dehors de la métropole de Toulon, en déployant des services tous modes de transports : ferroviaire, cars express interurbains, transports collectifs urbains (bus à haut niveau de service – BHNS, lignes à haut niveau de service – LHNS) et cyclable.

Un ensemble de projets majeurs programmés au cours des prochaines années et déjà financé, pour un montant total d'investissements de près de 668 M€$_{2025}$, concourra à structurer une armature robuste des mobilités sur le territoire, notamment ferroviaire grâce à la LNPCA. S'il n'est pas intégré au sein de la trajectoire financière du SERM, ce prérequis permettra d'accueillir les nouvelles offres de service du SERM de l'aire toulonnaise.

A horizon 2040, les investissements requis pour assurer le déploiement du SERM de l'aire toulonnaise s'élèvent à 698,4 M€$_{2025}$ (acquisition de matériel roulant comprise). Ils sont associés, à terme (2040), à 93 M€$_{2025}$ de coûts d'exploitation bruts par an de l'offre supplémentaire pour atteindre l'offre de service cible pour l'ensemble des modes concernés.

Cette trajectoire financière est raisonnable et construite pour répondre aux besoins de mobilité du territoire. Elle est phasée entre différents horizons (d'ici 2030, 2030-2035, 2035-2040) qui correspondent aux mises en services des phases 1 et 2 de la LNPCA, prévues respectivement aux horizons 2030 et 2035. Ce phasage permet de répondre aux enjeux locaux de façon prioritaire et en cohérence forte avec les projets de mobilités du territoire.

Les partenaires du SERM de l'aire toulonnaise retiennent des principes directeurs concernant le financement du projet, selon lesquels, notamment, le financement des investissements ne pourra être engagé qu'à la condition de partager préalablement les bases d'un plan de financement de l'exploitation des services associés, d'une part, et la contribution financière de chaque partenaire sera définie en fonction des modes, objets et opérations considérés, de la compétence de chaque acteur et des bénéfices apportés à son territoire par chaque objet, sur la base de critères de répartition qui devront être précisés, d'autre part.

La trajectoire financière prévisionnelle du SERM et les modalités de financement associées pourront faire l'objet de revues périodiques, afin de les ajuster aux priorisations des différentes composantes du projet par les partenaires et au cadre de financement des SERM. En particulier, les partenaires ont d'ores et déjà indiqué que certaines composantes du court terme du SERM feraient l'objet d'une attention particulière. La poursuite des études permettra d'affiner la priorisation de ces différentes composantes.

A. L'aire toulonnaise s'est d'ores et déjà engagée dans la construction d'une armature robuste des mobilités, permettant d'accueillir les nouveaux services du SERM sur le territoire.

Les partenaires du SERM de l'aire toulonnaise se sont déjà fortement engagés, au cours des prochaines années, pour la réalisation de projets visant à renforcer l'armature des mobilités sur le territoire, pour un montant total de 667,8 M€$_{2025}$ d'investissements (hors projet « Haute Performance Marseille Vintimille » - HPMV). Ces projets constitueront le prérequis au déploiement des nouvelles offres de service du SERM, notamment ferroviaires.

Ces projets sont retranscrits dans le tableau suivant, pour information :

Mode	Projet	Coût en €$_{2025}$	Horizon de réalisation
Réaliser les projets structurants sur le réseau ferré national :			
Haute Performance Marseille-Vintimille et Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (prérequis)			
Ferroviaire	Haute Performance Marseille Vintimille (HPMV) – *montant à l'échelle régionale*	700 M€	Court terme
	Projet LNPCA Phase 1 (infrastructures, ERTMS, quais, *etc.*)[14]	203,5 M€	Court terme
	Projet LNPCA Phase 2 (infrastructures, ERTMS, quais, *etc.*)	464 M€	Moyen terme
Développer l'offre de covoiturage			
Covoiturage	Expérimentation de la ligne de covoiturage Cuers-Toulon	0,3 M€	Court terme

[14] Dont les pôles d'échange multimodaux (PEM) ferroviaires de Saint-Cyr-sur-Mer et de La Pauline

Cet ensemble de projets structurants, déjà programmés et réputés financés, n'est pas intégré à la trajectoire financière du SERM bien qu'il y contribue directement. Il doit être noté que, dans ce cadre, si les investissements prévus sur le territoire de l'aire toulonnaise au titre du projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) ne sont pas inscrits au sein de la trajectoire financière du SERM, les coûts d'exploitation issus du renfort d'offre ferroviaire permise par la LNPCA, et en particulier la mise en place de la « navette toulonnaise » à moyen terme (2030-2035)[15], y sont eux inclus.

Encadré n°1 : Le financement des projets de « Haute Performance Marseille Vintimille » et de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Le déploiement des projets de « Haute Performance Marseille Vintimille » (HPMV) et de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) constituent l'épine dorsale ferroviaire du SERM de l'aire toulonnaise. Ces projets visent à améliorer la capacité, la régularité et la performance du réseau ferré sur le territoire et sont nécessaires à l'augmentation de l'offre ferroviaire prévue par le SERM.

D'une part, le projet HPMV, vise au déploiement de l'ERTMS[16] et de la commande centralisée du réseau (CCR) entre Marseille et Vintimille. Il est constitué de trois lots, dont la mise en service est programmée entre 2028 et 2030 et constitue un prérequis au projet LNCPA. Il représente un montant total d'investissements de 700 M€$_{2025}$ à l'échelle régionale. Le deuxième lot du projet HPMV, concernant le département du Var, est financé par l'Union européenne, l'État et SNCF Réseau.

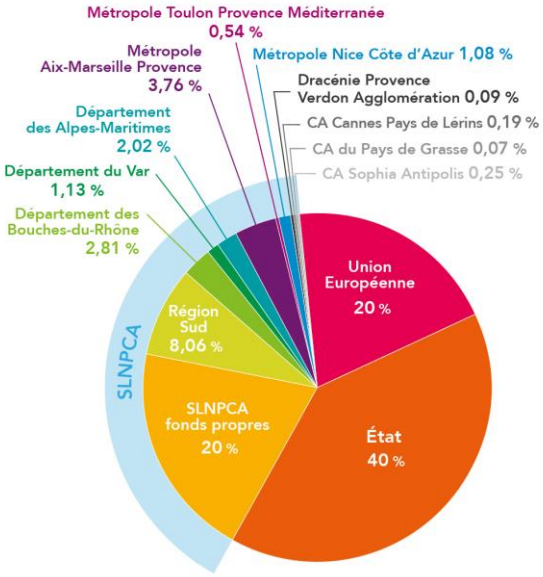
D'autre part, le projet LNPCA, entre Marseille et Nice, vise à augmenter de 66 % sur le territoire le nombre de trains du quotidien grâce à l'aménagement du réseau et des gares existants et la création d'infrastructures ferroviaires et gares nouvelles. Le coût total de la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA, dont les mises en services sont respectivement prévues en 2030 et en 2035, est estimé à 3,64 Md€$_{2020}$ et réévalué, en août 2025, à 4,6 M€$_{2025}$.

Le protocole de financement des phases 1 et 2 du projet, signé le 21 décembre 2021 entre l'État, les collectivités territoriales concernées par le projet, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, prévoit la clé de répartition suivante pour les financements de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur :

- L'État, à hauteur de 40 % ;
- Les collectivités territoriales, à hauteur de 40 % ;
- L'Union européenne (UE), à hauteur de 20 %.

La répartition des financements entre les collectivités territoriales repose sur un modèle spécifique basé sur la pondération de 4 critères objectifs : population (30 %), potentiel fiscal (2 5%), retombées fiscales (20 %) et retombées en nombre de voyageurs supplémentaires (25 %). A noter que la Région prend à sa charge un tiers de la quotité afférente aux communautés d'agglomération.

[15] Développement d'une fréquence de 4 trains par heure et par sens entre les gares de Saint-Cyr-sur-Mer et de La Pauline aux heures de pointe, contre 2 aujourd'hui
[16] European Rail Traffic Management System, système européen de gestion de trafic



Sur le territoire du SERM, les partenaires ont décidé l'affectation de recettes d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour (TA-TS) de 34 % et d'une taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, locaux commerciaux, locaux de stockage et surfaces de stationnement (TSB) à l'établissement public local Société de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA)[17], permettant de lever un emprunt au titre du financement de 50 % de la part des collectivités territoriales.

Pour le territoire du SERM de l'aire toulonnaise, les coûts de la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA sont estimés à 667,5 M€$_{2025}$ d'investissements, tous financeurs confondus. A noter, il s'agit d'un coût théorique, dont le détail de calcul est décrit dans le chapitre 6.

Dans son rapport d'avril 2026, *Grands projets : le temps des choix*, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI), réaffirme l'importance de la LNPCA pour le développement du mode ferroviaire sur le territoire, notamment au service du SERM de l'aire toulonnaise, et préconise de sécuriser le financement du projet :

« *Le Conseil estime que les phases 1 et 2 du projet LNPCA :*

- *constituent la colonne vertébrale des 3 futurs SERM d'Aix-Marseille-Provence, de l'aire toulonnaise et de l'aire azuréenne (Cannes – Nice - Monaco) et des liaisons rapides entre les 3 métropoles régionales ;*
- *permettent la progression et l'amélioration de la desserte du territoire au-delà de Marseille par les services longue distance à l'échelle nationale ;*
- *conditionnent le développement des liaisons ferroviaires internationales et transfrontalières, fret et voyageurs, avec l'Espagne, l'Italie et le nord de l'Europe.*

Le Conseil recommande :

[17] Etablissement public local créé par ordonnance (n° 2022-306 du 2 mars 2022), en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019

- *de poursuivre la réalisation des travaux de la phase 1 et d'engager sans attendre les travaux de la phase 2 du projet LNPCA pour une mise en service en 2035 ;*
- *de mettre en place les financements complémentaires de la phase 1 (deux conventions de financement) pour ne pas retarder la signature des marchés à venir en 2026 et 2027 ;*
- *d'arrêter rapidement un plan de financement afin de couvrir les besoins des phases d'études projet et la réalisation de la phase 2, prenant en compte l'objectif d'une mise en service en 2035 ;*
- *de solliciter les financements de l'Europe dans le cadre du MIE 3 à venir.* »

En complément de ces projets, des projets d'aire de covoiturage sont en cours d'étude par le concessionnaire autoroutier ESCOTA. Au moment de la rédaction du présent dossier de demande de statut de SERM, les études relatives à ces projets ne sont pas abouties, leurs plans de financement ne sont pas consolidés et leur réalisation non programmée à court terme. Aux horizons de moyen terme et long terme du SERM, ces projets pourraient toutefois renforcer l'armature du réseau d'infrastructures nécessaire au développement du covoiturage à l'échelle du SERM de l'aire toulonnaise. Il s'agit de l'aménagement :

- D'un PEM sur l'aire de la Garde de l'autoroute A57 (*(pôle d'échange multimodal de l'aire autoroutière d'A57*), pour un montant prévisionnel d'investissements de 15 M€$_{2025}$;
- De l'aire de covoiturage de Solliès Pont (90 places), pour un montant prévisionnel d'investissements de 1,0 M€$_{2025}$;
- De l'aire de covoiturage de l'échangeur du Cannet-des-Maures (Varécopole), (110 places) pour un montant prévisionnel d'investissements de 2,6 M€$_{2025}$;
- Du P+R de Le Castellet, pour un montant prévisionnel d'investissements de 0,5 M€$_{2025}$.
- De l'aire de covoiturage située à proximité immédiate de l'échangeur d'Ollioules/Sanary sur A50 (diffuseur 12.1) (50 places) pour un montant prévisionnel d'investissements de 0,9 M€$_{2025}$.

B. La trajectoire financière prévisionnelle du SERM de l'aire toulonnaise traduit l'ambition de développer une offre de transports multimodale au service de la mobilité du quotidien sur l'ensemble du territoire.

Encadré n° 2 : Éléments méthodologiques de construction de la trajectoire financière prévisionnelle du SERM

Les coûts composant la trajectoire financière du SERM de l'aire toulonnaise, évalués aux conditions économiques de janvier 2025, ont été construits et consolidés avec l'ensemble des partenaires de la phase de préfiguration. La partie 6 du présent dossier de demande de statut de SERM détaille les principes d'élaboration des coûts, et elle est complétée par une annexe des coûts. Les coûts sont issus :

- Des estimations à dire d'expert de SNCF Gares & Connexions pour les aménagements d'amélioration des PEM ferroviaires. Ces montants sont estimés toutes natures de dépenses comprises, dont les aléas ;
- Des estimations à dires d'experts fournies par la SGP pour les autres aménagements, les coûts d'acquisition de matériel roulant associés et leurs coûts d'exploitation, en particulier pour les modes routier (cars express) et cyclable et les infrastructures de rabattement vélo et piéton. Les coûts d'acquisition foncière ne sont pas inclus dans ces chiffrages.

Ils prennent en compte des hypothèses notamment liés aux frais de MOA et MOE, et aux aléas et incertitudes.

Certains coûts sont issus d'études fournies par les partenaires du SERM dans le cadre de la phase de préfiguration. Il s'agit des coûts :

- De l'acquisition du matériel roulant ferroviaire et d'exploitation sur le réseau ferré national (RFN), fournis par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Des aménagements pour le bus à haut niveau de service (BHNS) et les lignes à haut niveau de service (LHNS) de la Métropole de Toulon, de l'acquisition des matériels roulants associés et des coûts de leur exploitation, fournis par Toulon Provence Méditerranée (TPM) ;
- De l'exploitation des lignes de car express par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, incluant notamment la mise à disposition du matériel roulant car et des dépôts associés
- Des investissements relatifs à la brique servicielle du SERM (information voyageurs, billettique et tarification) et de son exploitation, fournis par la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur ;

L'ensemble des coûts présentés sont issus de chiffrages préliminaires et ne sont pas engageants.

La construction du schéma d'ensemble a permis aux partenaires de construire une trajectoire financière prévisionnelle pour le SERM de l'aire toulonnaise. Cette trajectoire prévisionnelle correspond **aux investissements nécessaires au développement des transports collectifs urbains et interurbains et à l'accompagnement de la réalisation de la LNPCA par l'acquisition de matériel roulant ferroviaire et l'aménagement de PEM ferroviaires, ainsi qu'aux coûts d'exploitation issus des chocs d'offre de transport attendus sur l'ensemble du territoire du SERM.**

Le **montant total des investissements nécessaire au déploiement effectif du SERM de l'aire toulonnaise s'élève à 698,4 M€$_{2025}$ entre 2026 et 2040**, dont 546,8 M€$_{2025}$ pour l'aménagement ou la création d'infrastructures, 4,8 M€$_{2025}$ pour la brique servicielle du projet (information voyageurs, billettique et tarification) et 146,8 M€$_{2025}$ pour l'acquisition de matériel roulant.

A terme, en 2040, les renforts d'offre pour l'ensemble des modes concernés engendreront des coûts d'exploitation bruts annuels de l'offre supplémentaire évalués à 93 M€$_{2025}$. Le développement de l'offre de transports prévu par le projet de SERM créera des recettes tarifaires nouvelles, estimées, à politique tarifaire inchangée, à 25 M€$_{2025}$ par an à terme[18], minorant les déficits annuels d'exploitation, qui s'élèveraient à terme à 68 M€$_{2025}$ par an.

Ces besoins de financement, détaillés dans la suite de la présente partie, sont dimensionnés à la mesure des besoins de l'aire toulonnaise en termes de mobilité. Leur phasage prévisionnel, en lien fort avec la réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA, vise à créer les conditions de renforts d'offre rapides et cohérents. Pour rappel, les investissements et les renforts d'offre inscrits au sein du schéma d'ensemble du SERM visent à développer une offre de transports multimodale performante pour répondre à l'augmentation continue des besoins de mobilité à l'échelle de l'ensemble du bassin de vie, et en particulier :

- Au sein du cœur littoral de la métropole toulonnaise, caractérisée par une forte concentration des emplois (près de la moitié des emplois salariés du département du Var) et d'importants déplacements domicile-travail ;

- Vers les pôles économiques et d'emplois majeurs situés hors de la métropole Toulon Provence Méditerranée (Signes, Nicopolis, Varécopole et le site Naval Group de La Londe-les-Maures), qui restent insuffisamment connectés aux principaux réseaux de transports structurants ;

- Entre le littoral et l'arrière-pays, en forte croissance démographique et qui accueille une part croissante des ménages (développement des communes péri-métropolitaines).

La trajectoire financière prévisionnelle du SERM de l'aire toulonnaise retranscrit cette volonté des partenaires du projet de rééquilibrer la desserte du territoire. Elle traduit le renforcement souhaité des infrastructures de transports de l'aire toulonnaise, en agissant sur l'ensemble des modes de transports, et notamment les transports collectifs urbains et interurbains ainsi que le ferroviaire avec la mise en place d'une « navette toulonnaise », par le biais d'investissements projetés dans :

- **Les transports collectifs urbains (TCU)**, à l'échelle de la métropole toulonnaise, avec le déploiement du bus à haut niveau de service (BHNS) et la création de sept lignes à haut niveau de service (LHNS), représentant un total de 437,1 M€$_{2025}$ d'investissements (aménagement de voirie et acquisition du matériel roulant associé compris) ;

[18] Sur la base des taux de recouvrement actuels (R/D) observés pour chacun des modes de transport concernés.

- Les **infrastructures cyclables**, avec le développement d'aménagements cyclables et la mise à niveau du réseau existant pour créer un réseau interurbain structurant et optimiser le rabattement vers les pôles du SERM, représentant un total de 113,5 M€$_{2025}$ d'investissements ;

- L'**acquisition de matériel roulant (MR) ferroviaire**, pour accompagner l'augmentation d'offre permis par la réalisation de la LNPCA, représentant un total de 60 M€$_{2025}$ d'investissements ;

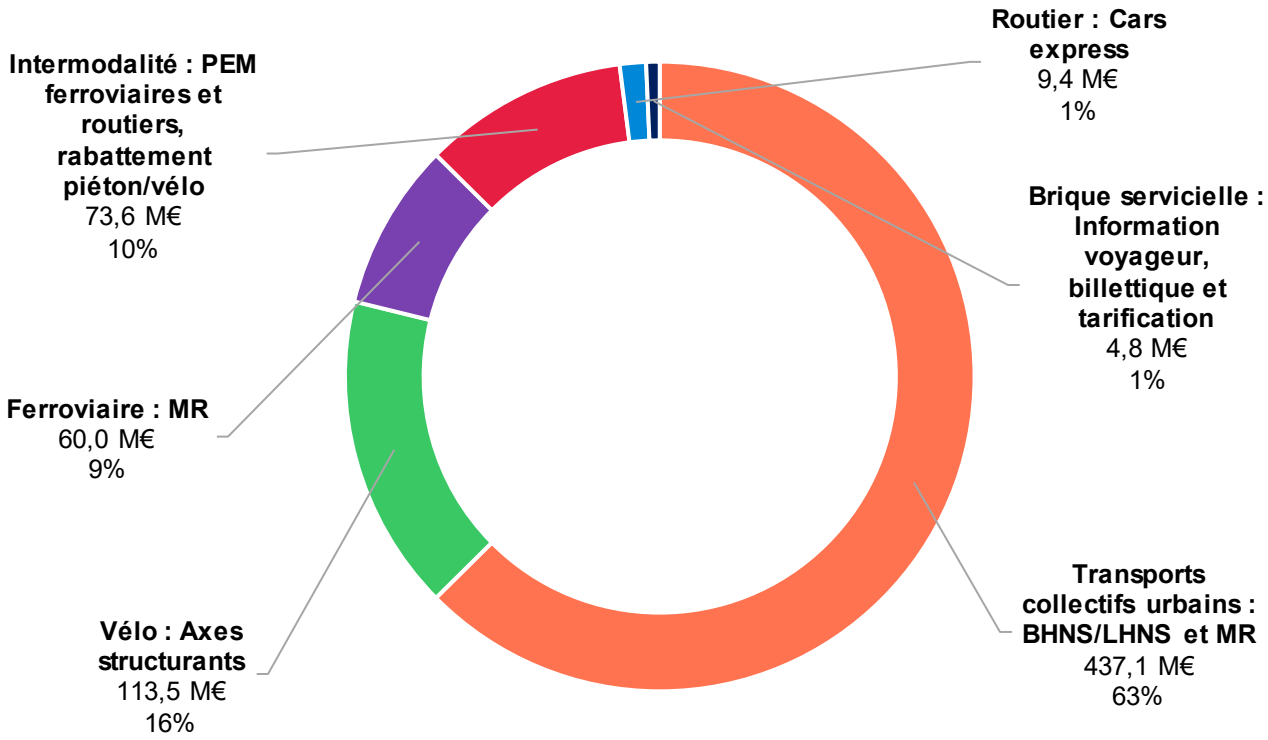
- L'**intermodalité**, pour permettre le rabattement et la diffusion des déplacements à plus grande échelle, avec notamment l'aménagement en pôles d'échange multimodaux (PEM) de treize gares ferroviaires, et l'aménagement de six PEM et haltes routières, représentant un total de 73,6 M€$_{2025}$ d'investissements ;

- Les **infrastructures routières**, avec la création phasée de sept lignes de car express et les aménagements routiers associés (voies réservées, priorité aux feux), représentant un total de 9,4 M€$_{2025}$ d'investissements ;

- L'**information voyageurs, la billettique et l'intégration tarifaire,** en vue d'améliorer les services autour de l'offre de transport au bénéfice des usagers, représentant un total de 4,8 M€$_{2025}$ d'investissements.

La répartition des investissements prévisionnels nécessaires au déploiement du SERM de l'aire toulonnaise par mode de transport est la suivante :

Répartition des investissements prévisionnels du SERM par mode de transport à horizon 2040 (en €$_{2025}$)



Total : 698,4 M€

Le déploiement du SERM de l'aire toulonnaise s'appuie également sur une amélioration structurante de l'offre de transport sur l'ensemble du territoire, engendrant des **coûts d'exploitation annuels de l'offre supplémentaire**. Il s'agit :

- **Pour l'offre ferroviaire**, de l'augmentation du nombre de trains journaliers entre les gares de La Pauline et de Toulon, du déploiement de la « navette toulonnaise » à l'issue de la mise en service de la phase 1 de la LNPCA, prérequis au développement du SERM (quatre trains par heure et par sens entre les gares de Saint-Cyr-sur-Mer et de La Pauline aux heures de pointe) et de la liaison directe de Toulon à Avignon et Miramas (deux trains par heures à l'issue de la réalisation de la phase 2 de la LNPCA, grâce à l'aménagement de la gare Saint-Charles de Marseille et la traversée souterraine du territoire de Marseille), représentant un total de 43,6 M€$_{2025}$ de coûts d'exploitation bruts par an à terme (2040) ;

- **Pour les transports routiers**, de la mise en service des nouvelles lignes ou section de lignes de cars express, représentant un total de 26,8 M€$_{2025}$ de coûts d'exploitation bruts par an à terme (2040) ;

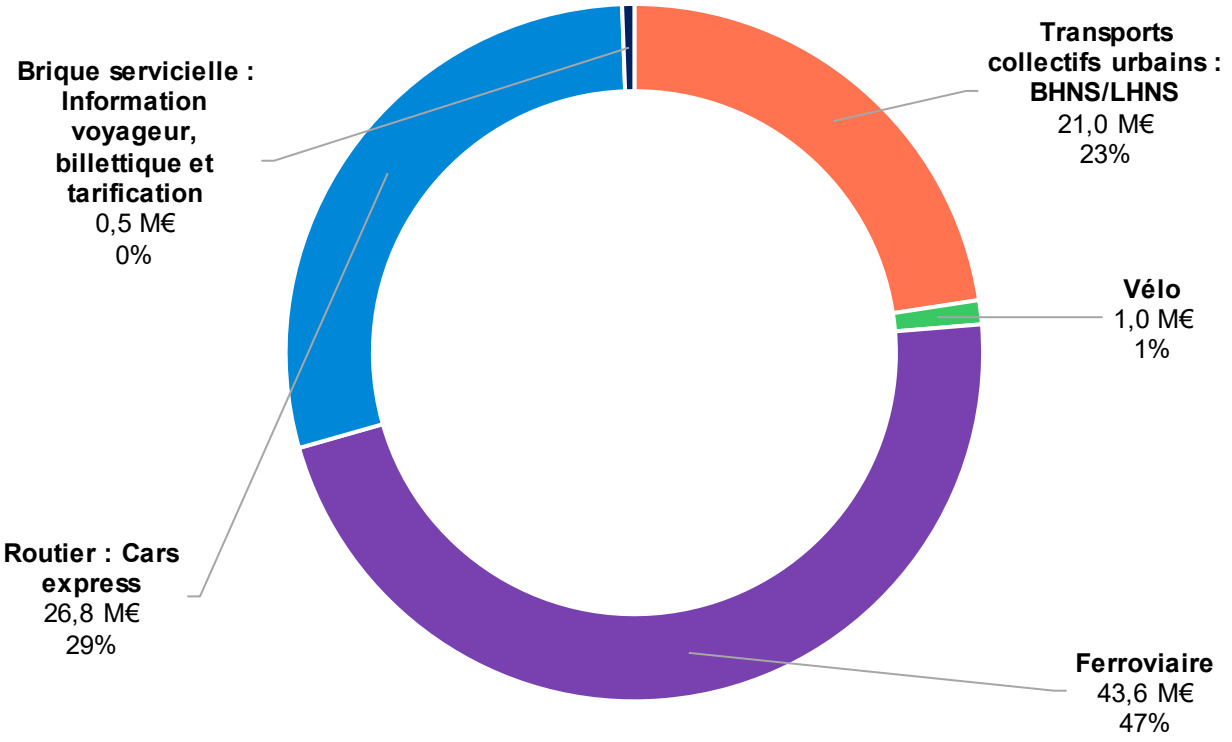
- **Pour les transports collectifs urbains**, de l'offre supplémentaire issue du déploiement, au sein de la métropole toulonnaise, du BHNS et des LHNS, représentant un total de 21 M€$_{2025}$ de coûts d'exploitation bruts par an à terme (2040) ;

- De l'exploitation et de l'entretien des **infrastructures cyclables**, représentant un total de 1 M€$_{2025}$ de coûts d'exploitation bruts par an à terme (2040) ;

- Des coûts de fonctionnement de la **brique servicielle** du SERM (information voyageurs, billettique et tarification), représentant un total de 0,5 M€$_{2025}$ de coûts d'exploitation bruts par an à terme (2040).

La répartition des coûts d'exploitation de l'offre supplémentaire issus du déploiement du SERM de l'aire toulonnaise par mode de transport est la suivante :

Répartition des surcoûts d'exploitation bruts prévisionnels du SERM par mode de transport à terme, en 2040 (en €$_{2025}$)



Total : 93 M€

C. Le programme d'investissements du projet démontre le caractère résolument multimodal de l'ambition de service cible et la cohérence de son déploiement dans le temps.

1. Les besoins d'investissement identifiés pour le SERM de l'aire toulonnaise sont dimensionnés par le renforcement des transports collectifs urbains et interurbains à l'échelle du territoire et le développement de l'intermodalité.

Le développement ci-dessous vise à présenter les montants d'investissements prévisionnels nécessaires au déploiement effectif du SERM de l'aire toulonnaise par type d'objet. Le chapitre 6 du présent dossier de demande de statut de SERM détaille les montants d'investissement prévisionnels de chaque opération.

La trajectoire financière prévisionnelle du SERM traduit tout d'abord la volonté des partenaires de renforcer l'offre de transports urbains à l'échelle de la métropole toulonnaise. Elle inclut à ce titre les investissements correspondants aux projets suivants, qui sont inscrits au Plan de Mobilité (PDM) de Toulon Provence Méditerranée (TPM) :

- Le déploiement du bus à haut niveau de service (BHNS), infrastructure structurante du système de mobilité à l'échelle métropolitaine, pour un montant total de 378 M€$_{2025}$, dont 316 M€$_{2025}$ d'investissements d'aménagement de voirie et 62 M€$_{2025}$ pour l'acquisition du matériel roulant associé ;

- La création de sept lignes à haut niveau de service (LHNS) – lignes L2, L3, L4, LU, L16, L70, L103 – directement connectées aux pôles d'échange multimodaux (PEM) et aux gares ferroviaires du territoire, pour un montant total de 59,5 M€$_{2025}$, dont 34,5 M€$_{2025}$ pur d'investissements d'aménagement de voirie et 25 M€$_{2025}$ pour l'acquisition du matériel roulant associé.

Cette trajectoire financière prévisionnelle retrace également le souhait partagé par les partenaires de développer un réseau d'axes cyclables attractifs, connectés aux pôles de transport collectif et visant à renforcer les liaisons interurbaines et le rabattement, pour un montant total d'investissements dans les infrastructures cyclables de 113,5 M€$_{2025}$ (dont la Véloroute 65).

En vue d'accompagner l'augmentation de l'offre ferroviaire prévue à l'issue de la réalisation prérequis des phases 1 et 2 de la LNPCA et atteindre les objectifs d'augmentation de capacité et de fréquence de circulation des trains partagés par les partenaires[19], la trajectoire financière du SERM inclut en outre l'acquisition de matériel roulant ferroviaire, pour un montant de 60 M€$_{2025}$.

Elle matérialise de même l'effort anticipé par les partenaires pour développer l'intermodalité à travers un réseau de PEM ferroviaires et routiers sur l'ensemble du territoire de l'aire toulonnaise, en réponse à la hausse attendue de la fréquentation des transports ferroviaire et routier permise par le renforcement de l'offre prévu par le SERM. Il s'agit des investissements suivants :

- L'amélioration de l'aménagement des PEM (dont infrastructures de rabattement à pied et à vélo) de treize gares ferroviaires (La Garde, Cuers, Toulon, La Seyne-Six-Fours, Ollioules-Sanary-sur-Mer, Puget Ville, Solliès-Pont, Bandol, Gonfaron, Pignans, Le-Luc-Le-Cannet, La Crau, Hyères), pour un montant total de 57,6 M€$_{2025}$;

- La réalisation d'infrastructures de rabattement à pied et à vélo pour deux PEM ferroviaires des projets prérequis du territoire de l'aire toulonnaise (La Pauline et Saint-Cyr-sur-Mer), pour un montant total de 2,3 M€$_{2025}$;

- L'aménagement de six PEM ou haltes routières (Belgentier, PA Signes, Le Beausset, Lavandou, Brignoles, Saint-Maximin-la-Sainte-Baume), pour un montant total de 13,7 M€$_{2025}$.

La trajectoire financière prévisionnelle du SERM inclut également les investissements dans les infrastructures routières (voies réservées, priorité aux feux) nécessaires à la création de sept lignes de car express (Toulon – Le Beausset, Toulon – Belgentier *via* Solliès-Pont, Toulon – Le Lavandou *via* Hyères, La Garde – Le Cannet *via* Cuers et Carnoules, Toulon – Brignoles *via* Cuers, Hyères –Le-Cannet *via* Cuers et Carnoules, Aix – Le-Cannet *via* Saint-Maximin et Brignoles) et le prolongement de la ligne de car express entre Toulon et le Plateau de Signes

[19] Pour rappel, en moyenne 1,9 million de trains.km supplémentaire par rapport à l'offre de l'année 2024 est prévu à long terme dans le cadre du déploiement du SERM de l'aire toulonnaise.

via le littoral et Le Beausset, qui visent notamment à répondre à l'enjeu de périurbanisation vers les moyen et arrière-pays toulonnais, pour un montant total de 9,4 M€$_{2025}$.

Elle contient enfin l'ensemble des investissements de la brique servicielle du SERM, visant à améliorer les services autour de l'offre de transport (information voyageurs, billettique et tarification), au bénéfice des usagers (lancement d'une charte « Information voyageurs », publication en *open data* des données uniformisées et contrôlées de chacun des réseaux de transports en commun, diffusion des informations voyageurs multimodales en temps réel sur l'ensemble des canaux de diffusion, déploiement du pass Var comme produit tarifaire multimodal à l'échelle du SERM associé à une gamme tarifaire multimodale complète), pour un montant total de 4,8 M€$_{2025}$.

2. Le phasage des investissements retenu par les partenaires vise à garantir la cohérence du déploiement du SERM, notamment vis-à-vis de la réalisation de la LNPCA, et à créer les conditions de renforts d'offre rapides.

Le développement ci-dessous présente les montants d'investissements prévisionnels nécessaires au déploiement effectif du SERM de l'aire toulonnaise par type d'objet pour chacun des trois horizons retenus. Le chapitre 6 du présent dossier de demande de statut de SERM détaille les montants d'investissement prévisionnels des opérations relatives à chacun des trois horizons retenus.

Pour assurer un déploiement progressif des différentes briques opérationnelles du SERM, en lien étroit avec la réalisation des phases 1 et 2 du projet LNPCA, prérequis du SERM, prévues respectivement aux horizons 2030 et en 2035, une priorisation et un phasage des différents investissements est anticipé par les partenaires. Les mises en services échelonnées des différents projets composant le SERM de l'aire toulonnaise permettront de répondre de façon prioritaire aux besoins du territoire en termes de mobilités et de créer les conditions de renforts d'offre rapides.

Encadré n° 3 : Exemples de phasage des investissements du SERM de l'aire toulonnaise

Les partenaires du SERM ont souhaité prioriser les investissements compris au sein de la trajectoire financière du projet avec les objectifs de répondre dès le court terme aux enjeux de mobilité de l'aire toulonnaise et de s'appuyer sur les autres projets structurants du territoire. Ces objectifs se matérialisent par exemple avec :

- Pour les transports collectifs urbains, le déploiement progressif du BHNS et des LHNS, en termes d'aménagements de voirie et d'acquisition de matériel roulant ;
- L'amélioration de l'offre de transport collectif interurbain à court terme, par la création de quatre lignes de car express sur les axes non desservis par une offre ferroviaire (Toulon – Le Beausset, Toulon – Belgentier *via* Solliès-Pont, Toulon – Brignoles *via* Cuers, Aix – Le-Luc-Le-Cannet *via* Saint-Maximin et Brignoles) ;

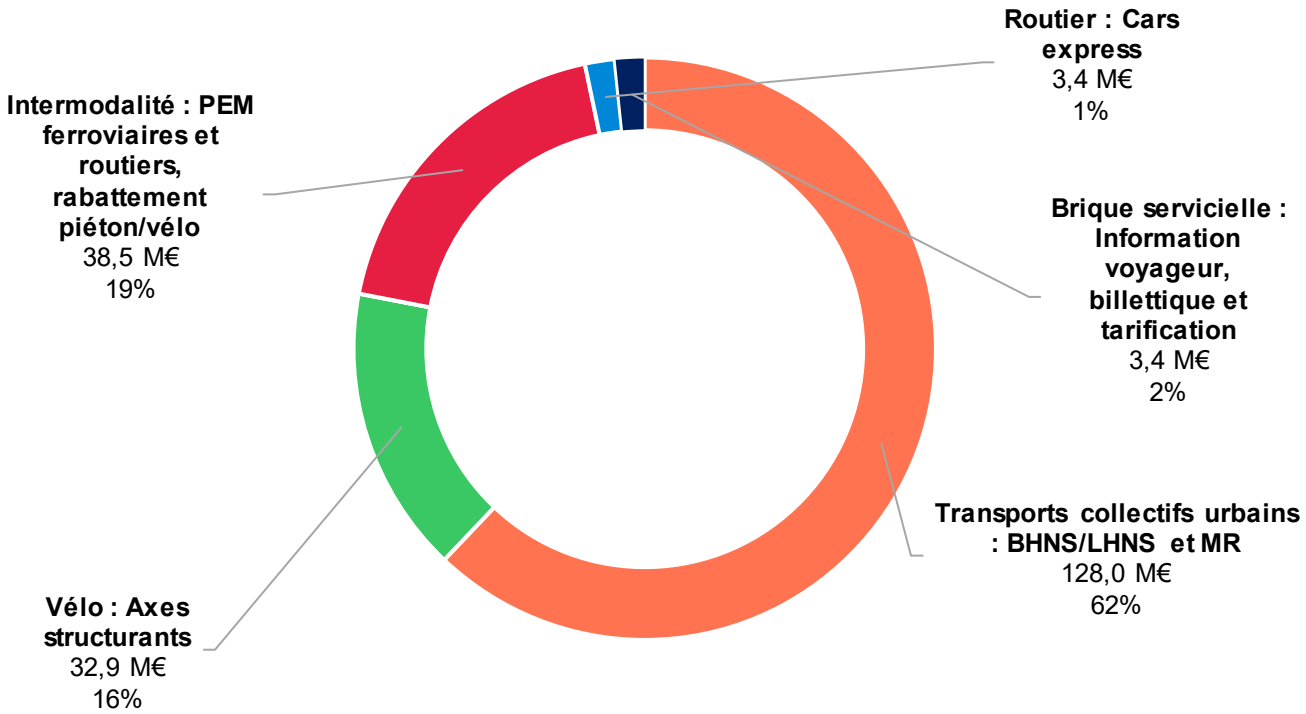
- Le phasage des aménagements de PEM ferroviaires et routiers en lien avec le développement des liaisons structurantes interurbaines ferroviaire et routière : à ce titre, les gares faisant prioritairement, à court terme, l'objet d'un aménagement en PEM sont notamment celles permettant l'anticipation de la « navette toulonnaise » rendue possible par la réalisation de la LNPCA (Bandol, Ollioules-Sanary-sur-Mer, La Seyne-Six-Fours et La Garde) ainsi que Le Luc-Le Cannet et Hyères, tout comme l'aménagement des PEM en destination des lignes de car express déployées à court terme (Brignoles, Belgentier, Le Beausset) ;

- L'acquisition de matériel roulant ferroviaire à moyen terme, en cohérence forte avec le calendrier de réalisation des phases 1 et 2 de la LNPCA.

Suivant cette logique, trois horizons sont retenus pour la trajectoire financière prévisionnelle du SERM de l'aire toulonnaise, correspondant aux horizons des renforts d'offre du SERM : court terme (d'ici 2030), moyen terme (2030-2035) et long terme (2035-2040). Les investissements pour atteindre l'ambition de court terme s'élèvent à 206,2 M€$_{2025}$, celle de l'horizon de moyen terme à 390,9 M€$_{2025}$ et celle de l'horizon de long terme à 101,3 M€$_{2025}$.

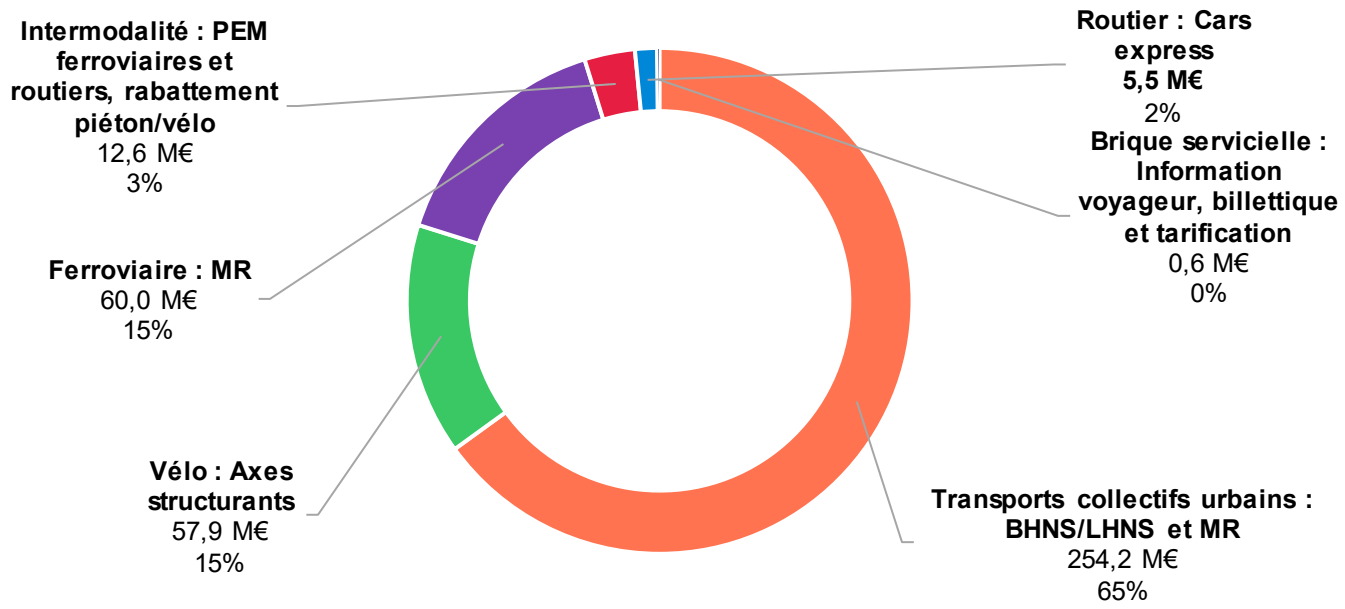
La répartition des investissements par mode de transport pour chacun de ces trois horizons du SERM est la suivante :

Répartition des investissements du SERM par mode pour atteindre l'ambition de court terme (d'ici 2030) en €$_{2025}$



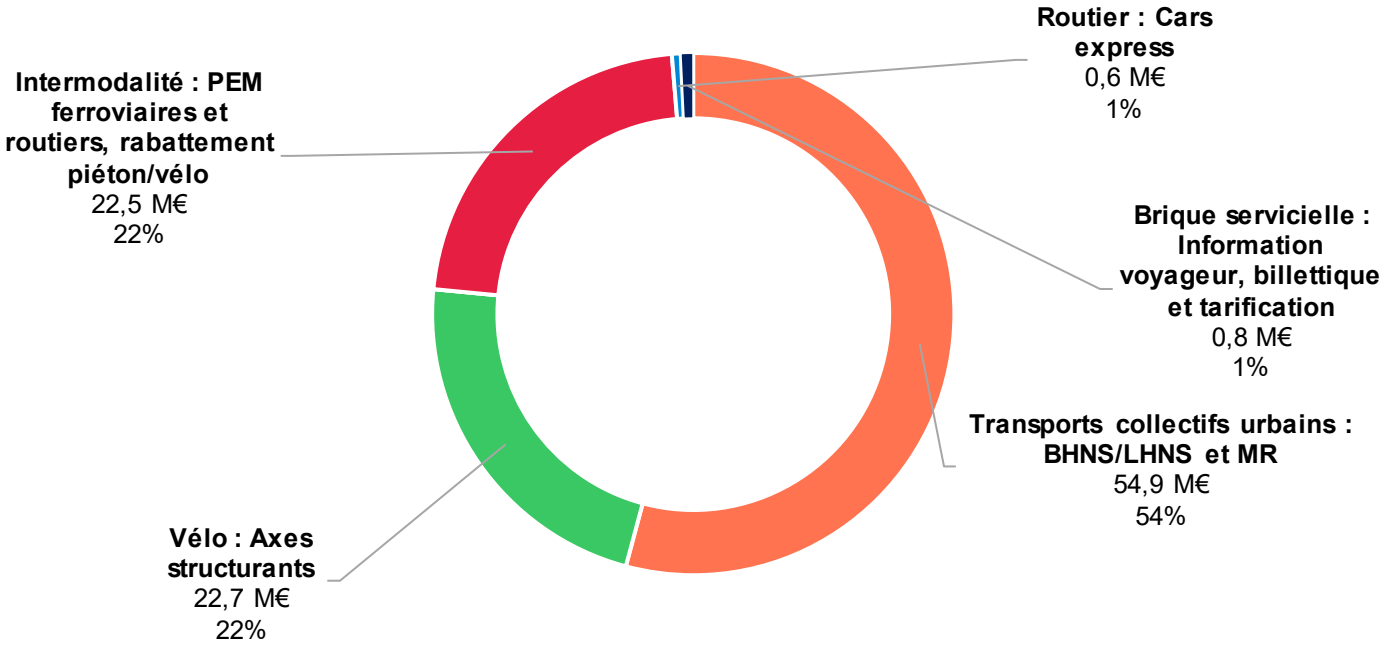
Total : 206,2 M€

Répartition des investissements du SERM par mode pour atteindre l'ambition de moyen terme (2030-2035) en €2025



Total : 390,9 M€

Répartition des investissements du SERM par mode pour atteindre l'ambition de long terme (2035-2040) en €2025



Total : 101,3 M€

À partir de la priorisation et du phasage retenus par les partenaires du SERM de l'aire toulonnaise, les coûts prévisionnels d'investissement des différents horizons du projet (court terme, moyen terme, long terme), répartis par type d'opération, sont les suivants (en €$_{2025}$) :

Type d'opération	Court terme (d'ici 2030)	Moyen terme (2030-2035)	Long terme (2035-2040)	Total
Déployer de nouvelles lignes de transports collectifs urbains				
BHNS – Aménagements de voirie	80,8 M€	193,5 M€	41,5 M€	315,8 M€
BHNS – Matériel roulant (MR)	18,6 M€	29,9 M€	13,3 M€	61,8 M€
LHNS – Aménagements de voirie	18,0 M€	16,5 M€	-	34,5 M€
LHNS – Matériel roulant (MR)	10,8 M€	14,3 M€	-	25 M€
Renforcer les services ferroviaires sur le territoire				
Matériel roulant (MR) ferroviaire	-	60 M€	-	60 M€
Développer des lignes de cars express maillant le territoire				
Cars express – Infrastructures routières	3,4 M€	5,5 M€	0,6 M€	9,4 M€
Structurer un réseau cyclable performant				
Vélo : infrastructures cyclables	32,9 M€	57,9 M€	22,7 M€	113,5 M€
Favoriser l'intermodalité autour des pôles d'échanges				
PEM ferroviaires	30,4 M€	7,0 M€	22,5 M€	59,9 M€
PEM et haltes routiers	8,1 M€	5,6 M€	-	13,7 M€
Fluidifier le parcours usager (information voyageurs, billettique, tarification)				
Brique servicielle du SERM	3,4 M€	0,6 M€	0,8 M€	4,8 M€
Total	***206,2 M€***	***390,9 M€***	***101,3 M€***	***698,4 M€***

Cette répartition des coûts permet d'avoir une vision des financements nécessaires pour atteindre les objectifs de chacun des trois horizons du SERM[20].

Les partenaires ont identifié un premier ensemble de priorités à mettre en œuvre pour apporter des améliorations visibles et rapides aux usagers, détaillées au sein de la partie E du présent chapitre.

3. La trajectoire financière prévisionnelle du SERM de l'aire toulonnaise peut compter sur des engagements financiers des partenaires déjà actés, réduisant les coûts restant à financer.

Les aménagements de court terme relatifs au BHNS de Toulon, pour un coût total de 80,7 M€$_{2025}$, sont réputés financés par Toulon Provence Méditerranée (TPM) à hauteur de 33 M€$_{2025}$, par l'État à hauteur de 40 M€$_{2025}$ de subventions et par la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur à hauteur de 10 M€$_{2025}$ de subventions, tout comme les acquisitions de matériel roulant associées à court terme, pour un coût total de 18,6 M€$_{2025}$, financées en totalité par Toulon Provence Méditerranée (TPM). Cela permet d'assurer la mise en œuvre de la première phase du BHNS et des services associés pour les usagers.

Le montant total réputé financé de la trajectoire financière du SERM par les partenaires est ainsi évalué à 99,3 M€$_{2025}$. Le reste à financer total s'élève à 599,1 M€$_{2025}$ sur l'ensemble de la trajectoire financière prévisionnelle du SERM.

Les montants d'investissement restant à financer pour atteindre les ambitions des trois horizons du SERM sont les suivants (en €$_{2025}$) :

Horizon	Court terme (d'ici 2030)	Moyen terme (2030-2035)	Long terme (2035-2040)	Total
Montant total d'investissements	206,2 M€	390,9 M€	101,3 M€	698,4 M€
Coûts déjà financés	99,3 M€	-	-	99,3 M€
Montant restant à financer	***106,9 M€***	***390,9 M€***	***101,3 M€***	***599,1 M€***

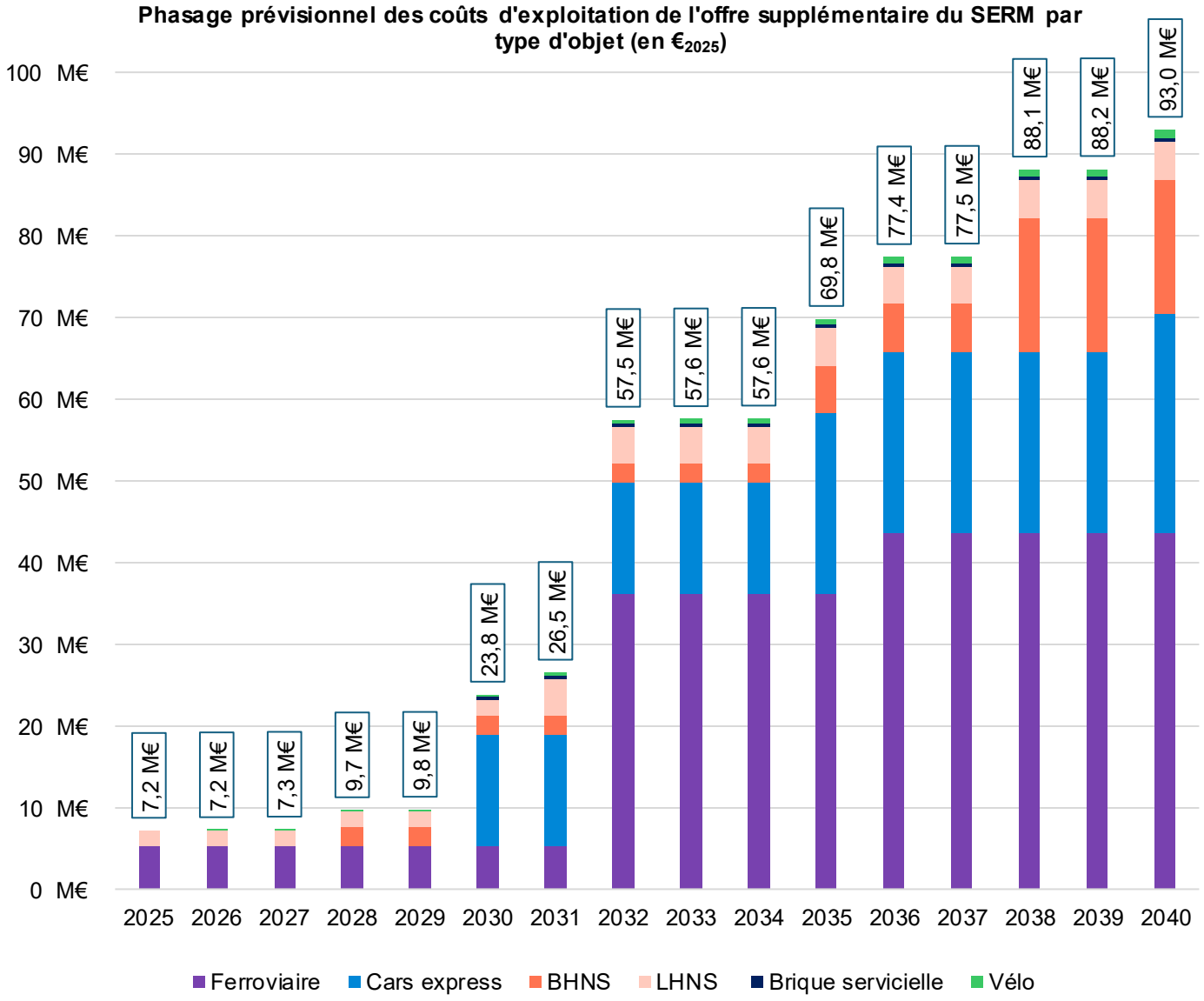
[20] Les volumes d'investissements correspondant à chaque horizon sont ainsi composés des coûts d'études et d'aménagements intervenant au cours du ou des horizons précédents et des coûts intervenant au cours de l'horizon concerné. Par exemple, les investissements nécessaires pour atteindre l'ambition de l'horizon de moyen terme (entre 2030 et 2035) sont composés de coûts devant intervenir entre 2030 et 2035 (horizon concerné) et de coûts devant intervenir d'ici 2030 (horizon précédent).

D. Les renforts d'offre nécessaires à l'atteinte de l'ambition de service cible du SERM engendreront une augmentation progressive des coûts d'exploitation, qui sera minorée de recettes tarifaires nouvelles issues de l'offre supplémentaire

1. Les coûts d'exploitation de l'offre supplémentaire concernent l'ensemble des modes de transport du SERM de l'aire toulonnaise.

Les renforts d'offre contribuant à atteindre l'ambition de service cible du SERM de l'aire toulonnaise engendreront une augmentation des coûts annuels d'exploitation. Ils sont évalués, pour l'ensemble des modes (ferroviaire, routier, transports collectifs urbains, infrastructures cyclables), à 23,8 M€$_{2025}$ en 2030 (court terme), à 69,8 M€$_{2025}$ en 2035 (moyen terme) et à 93 M€$_{2025}$ par an à terme en 2040 (long terme).

Le phasage prévisionnel des coûts d'exploitation de l'offre supplémentaire du SERM par type d'objet est le suivant :



Comme indiqué dans la partie C.2. du présent chapitre, les différents projets composant le SERM de l'aire toulonnaise, notamment les transports collectifs urbains (BHNS et LHNS) et interurbains (cars express) seront mis en service de manière échelonnée. **Les sauts d'offre associées à leur déploiement progressif se matérialiseront donc tout au long de la trajectoire du SERM et permettent d'obtenir des gains d'offre rapides**. En ce qui concerne le volet ferroviaire, la montée en charge de l'offre s'inscrit dans une logique progressive, articulée autour du calendrier de réalisation des phases 1 et 2 du projet LNPCA, prérequis du SERM, générant des coûts d'exploitation de l'offre supplémentaire ferroviaire intégrés à la trajectoire financière du SERM de l'aire toulonnaise.

Un travail d'optimisation et de rationalisation des lignes et services existants par rapport aux offres renforcées ou nouvellement déployées dans le cadre du SERM pourrait être mené, notamment pour le réseau de transport collectif de cars express ZOU!.

Encadré n° 4 : Progressivité des coûts d'exploitation de l'offre supplémentaire ferroviaire du SERM de l'aire toulonnaise

Un premier renforcement de l'offre ferroviaire est d'ores et déjà mis en œuvre à l'est du territoire, avec une augmentation de 10 trains par jour entre les gares de La Pauline et de Toulon[21]. A ce jour, les évolutions du SA2025 sont financées par la Région.

A moyen terme (2030-2035), à la suite de la mise en service de la phase 1 de la LNPCA, une « navette toulonnaise » pourra être mise en œuvre et se traduira par le renforcement de l'offre ferroviaire sur l'axe littoral pour atteindre une fréquence de 4 trains par heure et par sens entre les gares de Saint-Cyr-sur-Mer et de La Pauline aux heures de pointe, contre 2 aujourd'hui[22].

A long terme (après 2035), la réalisation de la phase 2 de la LNPCA, avec l'aménagement de la gare Saint-Charles de Marseille et la traversée souterraine du territoire de Marseille permettra de relier plus directement Toulon à Avignon, Miramas et Valence[23] et de renforcer l'offre ferroviaire.

Dans ce cadre, les coûts d'exploitation de l'offre supplémentaire associés à ces renforts d'offre sont progressifs et atteindront leur niveau nominal SERM en 2040.

Les coûts d'exploitation de l'offre supplémentaire répartis selon les trois horizons du SERM (court terme – en 2030, moyen terme – en 2035, long terme – en 2040) et par type d'objet sont les suivants (en €$_{2025}$) :

Type d'objet	Court terme En 2030	Moyen terme En 2035	Long terme A terme, en 2040
BHNS	2,3 M€	5,8 M€	16,4 M€
LHNS	2 M€	4,6 M€	4,6 M€
Ferroviaire	5,2 M€	36,1 M€	43,6 M€
Cars express	13,6 M€	22,2 M€	26,8 M€
Vélo	0,3 M€	0,7 M€	1 M€
Brique servicielle	0,4 M€	0,4 M€	0,5 M€
Total	***23,8 M€***	***69,8 M€***	***93 M€***

[21] Soit une augmentation de 0,3 million de trains.km supplémentaires par rapport à 2024 en moyenne.
[22] Soit une augmentation de 1,3 million de trains.km par rapport au court terme.
[23] Soit une augmentation de 0,3 millions de trains.km supplémentaire par rapport au moyen terme.

2. Des nouvelles recettes tarifaires sont attendues du développement de l'offre de transport prévue par le SERM.

Le développement de l'offre prévue par le SERM de l'aire toulonnaise créera des recettes tarifaires nouvelles. En se fondant sur les taux de recouvrement (ratio R/D) actuels observés par les partenaires pour chacun des modes de transport concernés par le SERM[24], **ces recettes tarifaires nouvelles sont estimées à 25 M€$_{2025}$ par an à terme, en 2040**. Elles permettront de minorer ces coûts d'exploitation bruts de l'offre supplémentaire.

A terme, les déficits annuels d'exploitation prévisionnels, nets des recettes tarifaires (dans l'hypothèse d'une politique tarifaire constante), par type d'objet, sont les suivants (en €$_{2025}$) :

Type d'objet	**Coûts annuels bruts d'exploitation de l'offre supplémentaire à terme** (2040)	**Taux de recouvrement** (R/D)	**Recettes tarifaires prévisionnelles à terme**	**Déficit annuel d'exploitation prévisionnel**
BHNS	16,4 M€	22 %	3,6 M€	12,8 M€
LHNS	4,6 M€	22 %	1 M€	3,6 M€
Ferroviaire	43,6 M€	35 %	15,3 M€	28,3 M€
Cars express	26,8 M€	19 %	5,1 M€	21,7 M€
Vélo	1 M€	-	-	1 M€
Brique servicielle	0,5 M€	-	-	0,5 M€
Total	***93 M€***		***25 M€***	***68 M€***

Déduction faite des recettes tarifaires potentielles supplémentaires issues de la mise en œuvre de l'offre de service cible, le déficit d'exploitation prévisionnel engendré par le SERM de l'aire toulonnaise s'élève, à long terme, à 68 M€$_{2025}$ par an pour l'ensemble des modes concernés.

Il doit être noté que les coûts de l'exploitation à court terme du BHNS (phase 1), sont réputés entièrement financés et pris en charge par Toulon Provence Méditerranée (TPM).

[24] Les taux de recouvrement actuels des modes BHNS/LHNS a été fourni par Toulon Provence Méditerranée (TPM). Les taux de recouvrement actuels des modes ferroviaire et cars express ont été fournis par la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

E. Les partenaires du SERM de l'aire toulonnaise ont identifié des objets et des offres de service prioritaires dont le déploiement et le financement sont à engager à très court terme

Les partenaires du SERM ont identifié un **programme commun de travail à engager dès la fin de l'année 2026 dans la continuité de la phase de préfiguration**, fondé sur un ensemble d'études et de travaux permettant d'assurer le déploiement du SERM.

Ce programme de travail s'appuie principalement sur des études techniques relatives à l'offre cible du SERM, notamment sur le volet serviciel pour tendre vers une intégration tarifaire et informationnelle dès le court terme, à la poursuite du travail sur les volets financement et gouvernance et aux premières réalisations permettant l'amélioration des services aux usagers dès le court terme, notamment les premières lignes de car express prioritaires, les PEM routiers associés et les aménagements cyclables les plus avancés, notamment autour de la Véloroute 65.

Les priorités identifiées pour l'horizon de court terme d'ici 2030, d'un montant total d'investissements de 106,9 M€$_{2025}$ (hors première phase du BHNS de Toulon, en ce que les investissements associés sont réputés financés) et représentant des coûts d'exploitation prévisionnels bruts totaux de l'offre supplémentaire de 23,8 M€$_{2025}$ par an (dont le BHNS de Toulon), sont les suivantes :

- **Concernant la brique servicielle,** la mise en œuvre de l'intégration tarifaire *via* un pass Var, pour un montant d'investissement de 3 M€$_{2025}$ et un coût de fonctionnement de 0,3 M€$_{2025}$ par an. Ces montants seront affinés dans le cadre de la mise à jour qui sera menée à court terme de l'étude pour la mise en œuvre du pass Var ;

- Concernant l'**offre de transports collectifs urbains**, le déploiement :

    - De la première phase du BHNS de Toulon, dont les aménagements de voirie et les acquisitions de matériel roulant associés à court terme, représentant un montant total d'investissement de 99,3 M€$_{2025}$, sont réputés financés, comme indiqué dans la partie C.3. du présent chapitre, pour un coût d'exploitation prévisionnel brut de 2,3 M€$_{2025}$ par an à court terme ;

    - De la première phase des LHNS (L2, L3, L6), pour un montant d'investissement de 30,8 M€$_{2025}$ et un coût d'exploitation prévisionnel brut de 2 M€$_{2025}$ par an ;

- Concernant l'**offre de cars express**, le déploiement des lignes :

    - Toulon – Brignoles *via* Cuers, pour un montant d'investissement de 0,65 M€$_{2025}$ et un coût d'exploitation prévisionnel brut de 4,1 M€$_{2025}$ par an ;

    - Aix – Le Cannet *via* Saint-Maximin et Brignoles, pour un montant d'investissement de 0,55 M€$_{2025}$ et un coût d'exploitation prévisionnel brut de 4,8 M€$_{2025}$ par an

    - Toulon – Belgentier via Solliès-Pont, pour un montant d'investissement de 1,55 M€$_{2025}$ et un coût d'exploitation prévisionnel brut de 2,3 M€$_{2025}$ par an ;

- Toulon – Le Beausset, pour un montant d'investissement de 0,65 M€$_{2025}$ et un coût d'exploitation prévisionnel brut de 2,5 M€$_{2025}$ par an ;

Ce déploiement se réalisera avec les aménagements routiers associés à ces lignes et l'aménagement conjoint des PEM routiers en destination de ces lignes de cars express. Il s'agit des PEM routiers :

- De Brignoles, pour un montant d'investissement de 4,5 M€$_{2025}$;
- De Belgentier, pour un montant d'investissement de 2,4 M€$_{2025}$;
- Du Beausset, pour un montant d'investissement de 1,2 M€$_{2025}$;

Cette nouvelle offre devra être articulée et complémentaire avec l'offre ZOU! existante sur les mêmes corridors.

Une **phase d'études complémentaires pour la définition précise de la desserte des lignes de cars express** (opérationnalisation des lignes de car express identifiées prioritaires et des PEM routiers associés) est programmée dans la première phase d'opérationnalisation du SERM, post-dépôt du dossier de demande de statut de SERM ;

- Concernant les **PEM ferroviaires,** les études et aménagements en gares :
  - De Hyères, pour un montant d'investissement de 20,6 M€$_{2025}$;
  - D'Ollioules-Sanary-sur-Mer, pour un montant d'investissement de 4,5 M€$_{2025}$;
  - De La Garde, pour un montant d'investissement de 0,8 M€$_{2025}$;
  - De La Seyne-Six-Fours, pour un montant d'investissement de 0,8 M€$_{2025}$;
  - De Bandol, pour un montant d'investissement de 0,5 M€$_{2025}$.
  - Du Luc-Le Cannet phase 1, pour un montant d'investissement de 1,2 M€$_{2025}$.
- Concernant **l'offre cyclable**, le déploiement du réseau vélo SERM, en priorisant notamment la continuité de l'axe littoral avec la Véloroute 65, pour un montant d'investissement de 32,9 M€$_{2025}$ et un coût d'exploitation prévisionnel brut de 0,4 M€$_{2025}$ par an. Des études seront également menées à court terme pour l'opérationnalisation des premiers corridors structurants pour le réseau express vélo du SERM. Elles permettront également de fiabiliser le montant des investissements nécessaires au déploiement du réseau vélo SERM à court terme ainsi que les priorités éventuelles.

Le programme de travail identifié par les partenaires du SERM de l'aire toulonnaise inclut également des missions liées à la gouvernance et au financement du SERM, décrites dans le chapitre 11 du présent dossier de demande de statut de SERM. En particulier, l'approfondissement des études relatives au SERM, incluant le volet financement, permettra notamment

d'alimenter les discussions des partenaires sur la priorisation entre les différents objets du SERM et, ainsi, d'affiner sa trajectoire financière et ses modalités de financement.

F. L'élaboration du cadre de financement du SERM de l'aire toulonnaise a fait l'objet d'un travail approfondi des partenaires pour l'ensemble des horizons du projet.

1. Le cadre de financement du SERM comprend plusieurs principes structurants ayant été partagés par l'ensemble des partenaires.

Différents principes directeurs concernant le financement du SERM de l'aire toulonnaise ont d'ores et déjà été identifiés par les partenaires. Il s'agit des orientations suivantes :

- Engager le financement des investissements **uniquement à condition de partager préalablement les bases d'un plan de financement de l'exploitation** des services associés ;

- Adopter une approche de financement de l'investissement et de l'exploitation **par mode, par nature d'opérations et acteurs concernés ;**

- Mobiliser **des mécanismes traditionnels pour le financement du court terme**, avec une priorisation des objets et des offres de service à déployer, et rechercher de nouvelles modalités de financement pour les horizons suivants (moyen terme et long terme) ;

- **Intégrer des clauses de revoyur**e (éventuellement à échéance périodique) des modalités de financement, en fonction de la conjoncture et du cadre de financement des objets SERM.

Les approches suivantes ont également été retenues pour le financement de certains objets et offre de service du SERM :

- Les coûts d'exploitation de l'offre relatifs au saut d'offre ferroviaire programmé à partir de l'horizon de moyen terme seraient financés par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur à hauteur d'un montant de base en cours de définition, dans la limite de ses capacités de financement[25] ;

- Les coûts d'exploitation relatifs à l'offre nouvelle de cars express pourraient faire l'objet de cofinancements entre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et certains territoires directement bénéficiaires sous réserve d'adaptation de l'offre ZOU! existante, d'un intérêt confirmé par les EPCI et d'une contribution proportionnée des territoires sur les lignes prioritaires, en fonction des bénéfices respectifs apportés aux territoires, sur la base de critères de répartition à préciser ;

- Au moment de la rédaction du présent dossier de demande de statut de SERM, Toulon Provence Méditerranée ne souhaite pas participer au cofinancement de l'offre de cars express ;

[25] A ce jour, les évolutions du SA2025 sont financées par la Région.

- Les besoins de financement relatifs au développement des transports collectifs urbains (BHNS, LHNS) de la métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) ne seront pas intégrés dans un mécanisme de solidarité inter-EPCI à l'échelle du territoire du SERM.

Les partenaires se sont enfin accordés sur les principes suivants concernant le financement des objets et offres de service du SERM dont le déploiement est prévu à court terme :

- Prise en charge actuelle par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur des coûts d'exploitation issus du saut d'offre ferroviaire de court terme,

- Principe de prise en charge financière du volet TCU par TPM (BHNS – 1ère phase) en investissement (dont des subventions de l'État et de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur) et en exploitation ;

- Priorisation du financement de TPM vers l'offre de BHNS et de LHNS ;

- Concernant l'offre de cars express de court terme, principe de cofinancement des PEM routiers prioritaires et de l'exploitation des lignes de cars express considérées prioritaires entre la Région, la communauté d'agglomération Sud Sainte Baume (CASSB), la communauté d'agglomération Provence Verte (CAPV), la communauté de communes Méditerranée Porte des Maures (CCMPM) et la communauté de communes de la Vallée du Gapeau (CCVG) et la communauté de communes Cœur du Var (CCCV), dans le respect des conditions précédemment énoncées ;

- Principe de cofinancement de l'investissement des infrastructures cyclables et routières ainsi que des PEM *via* la maquette du Contrat de Plan État-Région (CPER), des appels à projet et des contributions budgétaires des partenaires, sous réserve de disponibilité et éligibilité des dépenses au cadre en vigueur.

Le financement des études techniques et de pilotage pré-identifiées et prioritaires pourront faire l'objet d'une consommation de crédits du CPER actuel pour la ligne dédiée aux études SERM (sous réserve de disponibilité et éligibilité des dépenses au cadre en vigueur).

2. Les modalités de financement du SERM de l'aire toulonnaise envisagées par les partenaires pourraient être évolutives selon les différents horizons du projet.

Pour construire les contours du plan de financement du SERM de l'aire toulonnaise, les partenaires ont pris en compte l'ensemble des modalités de financement possibles. Dans ce cadre, comme indiqué dans la partie F.1. du présent chapitre, ils souhaitent :

- D'abord mobiliser des mécanismes traditionnels pour le financement des objets et des offres de service de court terme, comme les contributions budgétaires des partenaires et le CPER (sous réserve de disponibilité de crédits et d'éligibilité des dépenses au cadre en vigueur) ;

- Puis, dans la mesure où les partenaires reconnaissent que les besoins de financement pour les horizons de long terme sont supérieurs aux capacités contributives actuelles

du territoire à droit et à fiscalité constants, rechercher de nouvelles modalités de financement pour les horizons suivants, de moyen terme et de long terme.

Les partenaires soulignent que le plan de financement du SERM pourra faire l'objet de discussions et d'évolutions complémentaires après le dépôt du présent dossier de demande de statut.

La trajectoire financière prévisionnelle du SERM de l'aire toulonnaise retranscrit l'ambition des partenaires pour le territoire : structurer une armature des mobilités articulant saut d'offre ferroviaire, déploiement de lignes de transports collectifs urbains en cœur de métropole et de cars express interurbains ainsi que développement d'un réseau cyclable structurant autour de pôles d'échanges restructurés et adaptés. Cette trajectoire est dimensionnée aux besoins de rééquilibrage de la desserte du territoire et phasée pour améliorer rapidement l'offre de transport.

Pour assurer le financement du SERM (698,4 M€$_{2025}$ d'investissements à horizon 2040 et 93 M€$_{2025}$ par an de coûts d'exploitation de l'offre supplémentaire à terme), les partenaires ont défini des principes directeurs communs pour le financement des investissements et des déficits d'exploitation.

Les principes et les modalités de financement des investissements et des coûts d'exploitation de l'offre supplémentaire feront l'objet de discussions et de travaux complémentaires entre les partenaires, notamment dans le cadre de l'approfondissement des études relatives au SERM prévu dans le programme de travail qui sera engagé à très court terme, dans la continuité de la phase de préfiguration du projet.

PARTIE 9 : La gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise

Le déploiement du SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit dans un contexte institutionnel et territorial marqué par une coopération croissante et à renforcer. Dans ce cadre, le SERM constitue une opportunité pour poursuivre ces démarches, avec un cadre de gouvernance adapté aux enjeux du territoire et en articulation avec les gouvernances des mobilités déjà en place.

Ce chapitre présente le schéma de gouvernance retenu par les partenaires du SERM.

A. S'inscrire dans la continuité des démarches ancrées localement à l'échelle du bassin de mobilité K

1. Historique des organisations et des coopérations territoriales : une dynamique territoriale en essor

La mise en œuvre d'une gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit dans une dynamique partenariale en développement, notamment autour de l'élaboration et du suivi du contrat opérationnel de mobilité du bassin K signé fin 2025, ainsi que par le portage de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) sur le territoire. La comitologie associée à la préfiguration du SERM est venue renforcer cette dynamique.

Organisations des mobilités à l'échelle du territoire du SERM

Au sein du département du Var, la constitution des principales autorités organisatrices de mobilité (AOM) structure l'organisation et l'évolution des mobilités sur le territoire.

AOM ferroviaire et cheffe de file des mobilités à l'échelle régionale, la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur est à l'initiative des contrats opérationnels de mobilités (COM) sur son territoire et collabore à ce titre avec l'ensemble des AOM locales. Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM), elle a par ailleurs repris la compétence d'organisation des transports routiers interurbains et scolaires, précédemment exercée par le Département du Var à l'échelle du l'aire toulonnaise.

A l'échelle de l'aire toulonnaise, trois des six EPCI exercent les compétences d'AOM : Toulon Provence Méditerranée, la CA Sud Sainte Baume et la CA Provence Verte.

- **La métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM) a été créée en 2001.** A ce jour, elle rassemble 12 communes et 450 000 habitants. Toulon Provence Méditerranée a structuré un Plan de Mobilités et un réseau de transport urbain (réseau Mistral) en développant notamment des lignes de bus et de navettes maritimes.
- La **CA Sud Sainte Baume (CASSB)** est composée aujourd'hui de 9 communes et 65 000 habitants. Elle est située à l'extrémité ouest du Var, limitrophe de la Métropole Aix-Marseille-Provence, entre le littoral et le parc naturel régional de la Sainte-Baume. En tant qu'AOM sur son territoire, les transports urbains circulant sur le territoire Sud Sainte Baume sont gérés par la CASSB depuis le 1er janvier 2018.

- **La CA Provence Verte (CAPV)** regroupe 28 communes de l'arrière-pays varois et 103 000 habitants. Issue d'une fusion des trois communautés de communes Comté de Provence, Sainte-Baume Mont-Aurélien et du Val d'Issole en 2017, elle organise les transports urbains sur son territoire via le réseau Mouv'enbus.

Pour les territoires non couverts par une AOM locale, la Région peut exercer la compétence d'AOM locale de substitution. C'est ainsi le cas sur le ressort territorial de trois communautés de communes sur le périmètre opérationnel de l'aire toulonnaise :

- **La CC Cœur du Var (CCCV)** regroupe onze communes de l'arrière-pays toulonnais et 46 000 habitants. Elle porte des navettes à desserte intra EPCI, par délégation de compétence de la Région.
- **La CC Vallée du Gapeau (CCVG)** regroupe cinq communes, et 33 000 habitants, en périphérie de la métropole toulonnaise.
- **La CC Méditerranée Porte des Maures (CCMPM)** est située sur le littoral est de l'aire toulonnaise et est composée de 6 communes, regroupant environ 47 000 habitants.

La gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise doit assurer la bonne coordination et le cadre partenarial adéquat, entre les différents acteurs de la mobilité, notamment la Région, AOM locales et EPCI non AOM.

Des démarches partenariales historiques à deux niveaux : opérationnelles à travers le grand projet ferroviaire LNPCA et transversales via les contrats opérationnels de mobilité

Le développement du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et la mise en place du contrat opérationnel de mobilité (COM) sur le périmètre du SERM ont construit de nouvelles formes de gouvernance structurantes pour les mobilités du territoire.

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), grand projet ferroviaire structurant à l'échelle régionale et nationale, constitue un cadre de gouvernance spécifique et autonome pouvant servir de référence à la démarche SERM. La gouvernance du projet est structurée autour de l'Etat, la Région, les départements et EPCI finançant le projet et de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Des instances de gouvernance dédiées rassemblent les parties prenantes du projet mentionnées préalablement : comité de pilotage, comité technique, comités de coordination métropolitains. Par ailleurs, un établissement public local a été créé, la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA), pour structurer le financement de la part des collectivités au projet LNPCA. A ce titre, la SLNPCA est également associée aux instances de gouvernance du projet. Dans le cadre du SERM, l'enjeu de la coordination entre les instances de gouvernance *ad hoc* et la gouvernance LNPCA a été mis en exergue et articulé de telle sorte que les deux démarches seront toujours dissociées mais formellement coordonnées. La représentation de cette articulation des gouvernances spécifiques est développée en section 4.1.

Les Contrats Opérationnels de Mobilité (COM), sont des cadres de coopération territoriale, issus de la loi d'orientation des mobilités (LOM), conclus à l'échelle des bassins de mobilité. Ils constituent un espace de coopération privilégié entre la Région et les AOM locales du territoire, avec la mise en place d'actions communes. Ils visent à construire une vision partagée et opérationnelle des mobilités du quotidien, en coordonnant les actions, les services et les investissements. Ils sont définis au sein de l'article L.1215-2 du code des transports.

Signé en 2025, le COM K intègre dans son périmètre la totalité du périmètre du SERM. Est également signataire du contrat, la CC Provence Verdon, située dans l'arrière-pays, associé

à la démarche SERM dans le cadre du dialogue territorial, mais présentant peu d'enjeux de liaisons pendulaires avec la métropole toulonnaise.

En instaurant des rendez-vous réguliers, Comités de bassin (COBASS), Comités techniques (COTECHBASS) et groupes de travail thématiques, les COM ont permis de construire une culture de coopération sur les enjeux de mobilité et de faire émerger des priorités collectives à l'échelle du bassin.

2. Un grand nombre d'acteurs engagés pour déployer le SERM de l'aire toulonnaise

Le schéma de gouvernance de l'aire toulonnaise doit refléter la volonté des acteurs engagés pour déployer le SERM. Il doit en particulier associer les nombreux acteurs engagés qui prennent part aux travaux de définition du SERM, au premier rang desquels :

- **L'État,** définissant le cadre législatif et réglementaire des SERM. Il instruit et octroie le statut officiel de SERM et intervient comme cofinanceur du projet.
- **La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,** en tant qu'autorité organisatrice régionale du transport ferroviaire et routier interurbain et cheffe de file des mobilités, qui assure de facto le rôle de chef de file de la gouvernance des mobilités à l'échelle régionale. Elle est également cofinanceur du SERM.
- Les **EPCI disposant de la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité** : Toulon Provence Méditerranée, la CA Provence Verte et la CA Sud Sainte Baume.
- **Les CC Cœur du Var, Vallée du Gapeau et Méditerranée Porte des Maures,** qui n'exercent pas la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (exercée par la Région)
- **Le Département du Var,** notamment en tant que gestionnaire et maître d'ouvrage des routes départementales.

Ces partenaires pourraient intervenir comme cofinanceurs et maitres d'ouvrage sur des composantes du SERM.

Plus largement, d'autres acteurs, déjà associés à la phase de préfiguration, doivent également continuer d'être pleinement associés à la phase d'opérationnalisation du SERM :

- **SNCF Réseau** et **SNCF Gares & Connexions,** maîtres d'ouvrage des infrastructures ferroviaires et des gares, haltes et pôles d'échange multimodaux ferroviaires.
- **L'audat.var,** agence d'urbanisme pouvant appuyer les collectivités par la conduite d'expertises spécifiques, notamment quant à l'articulation avec les documents de planification.
- **La Société des grands projets,** opérateur de l'Etat pouvant intervenir comme maitre d'ouvrage et cofinanceur des SERM, selon le souhait des partenaires.

- **Les opérateurs des services de transports des AOM locales,** des services routiers régionaux Zou ! ainsi que les opérateurs de services ferroviaires afin d'assurer une coordination forte, y compris sur les enjeux d'exploitation. En particulier, l'ouverture à la concurrence des services TER par la Région s'est traduite par la mobilisation d'un nouvel opérateur : Transdev Rail Sud Inter-métropoles (exploitant les liaisons ferroviaires Marseille-Toulon-Nice).
- Le **concessionnaire autoroutier intervenant sur le territoire, ESCOTA** jusqu'en 2032 puis, le cas échéant, le futur concessionnaire, pourra être associé aux travaux et aux échanges de la gouvernance. La direction interdépartementale des routes (DIR) Méditerranée, en tant que gestionnaire des routes nationales du périmètre du SERM, pourra également être associé.

Au-delà, d'autres acteurs, qui ne sont pas directement membres du pilotage du SERM au stade de la phase de préfiguration, pourraient être associés et participer pleinement à la phase d'opérationnalisation du SERM, en fonction du souhait des partenaires. Il pourrait s'agir des acteurs économiques notamment autour des zones d'activités économiques majeurs comme le Plateau de Signes, des associations, des instances de dialogue territorial locale (comités des partenaires, conseils de développement, conseil économique, social et environnemental régional) ou bien des EPCI limitrophes (la CC Provence Verdon et la CA Dracénie Provence agglomération). Ces acteurs pourraient être concernés par des composantes du SERM, et pourraient être associés à certaines réflexions les concernant.

B. Le SERM de l'aire toulonnaise : un cadre de gouvernance pérenne et opérationnelle, pour déployer progressivement une offre à l'échelle du bassin de mobilité K

1. Une gouvernance prête à accompagner la mise en œuvre du SERM de l'aire toulonnaise dès le court terme

Dès l'obtention du statut, le schéma de gouvernance décidé par les partenaires du SERM de l'aire toulonnaise doit s'appuyer sur la mise en place d'une structure locale de coordination, composée des maîtres d'ouvrage (MOA) et d'une convention de suivi au sens de l'article L.1215-8 du code des transports.

La structure locale de coordination doit permettre aux MOA qui concourent à la mise œuvre des différentes composantes du SERM de l'aire toulonnaise de se coordonner efficacement entre eux, sous la surveillance des financeurs.

S'appuyant sur le retour d'expérience de la gouvernance du projet LNPCA qui concerne en premier lieu le territoire toulonnais, et celle du COM du bassin K, et sur la volonté d'un fonctionnement souple, efficace et sobre en charges de fonctionnement, les partenaires ont fait à court terme le choix d'une comitologie sans personnalité morale dans la continuité des instances mises en place pour la phase de préfiguration. Cette comitologie prolonge le cadre partenarial existant qui a permis une connaissance partagée des enjeux de chaque territoire. Elle rend possible à la fois une mise en œuvre rapide d'une offre SERM ambitieuse à court terme et l'intégration, le cas échéant, de nouveaux acteurs de l'aire

toulonnaise encore non associés à la démarche partenariale existante. Cette organisation est compatible avec le projet de loi-cadre relatif au développement des transports tel qu'adopté par le Sénat.

Selon le cadre fixé par la loi, cette structure locale de coordination s'appuiera sur les objectifs du SERM déterminés sur la base de l'arrêté d'octroi du statut de SERM, définissant la feuille de route du SERM, et formalisés dans le cadre d'une convention de suivi de la réalisation des infrastructures et ouvrages du SERM à conclure entre cette SLC, l'État, les AOM concernées ainsi que – lorsqu'ils participent au financement du SERM – les autres collectivités territoriales ou leurs groupements.

Le schéma de gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise conçu pour assurer efficacement le pilotage stratégique et opérationnel du SERM

Fondé sur une structure de coordination simple et en capacité d'évoluer, le schéma de gouvernance du SERM constitue un cadre efficace pour piloter sa mise en œuvre, déployer une offre de service ambitieuse dès le court terme, assurer la cohérence entre ses différentes composantes et les projets en interfaces et accompagner la concrétisation du report modal à l'échelle de l'aire toulonnaise. Cette gouvernance se compose :

- **D'un organe de surveillance composé de deux comités stratégiques** : un comité de pilotage (COPIL), instance de décision et d'arbitrage au niveau « élus » qui assure notamment le respect du cadre et des orientations du SERM et un comité technique (COTECH) qui valide le reporting et les arbitrages portés au COPIL.
- **D'un organe de pilotage** : organe composé de MOA assurant les missions dévolues à la SLC sous le contrôle de l'organe de surveillance. L'organe de pilotage est au cœur de la démarche de coordination qui assure la transmission des informations aux comités stratégiques et organise les groupes de travail. L'organe de pilotage reporte au comité technique, en vue du passage d'arbitrages en COPIL. Ainsi, les partenaires considèrent qu'il s'agit pour l'organe de pilotage d'exercer une mission de coordination du SERM.
- **De plusieurs groupes de travail**, avec une dimension géographique et/ ou thématique, qui ont pour objectif de suivre le déploiement des différentes composantes du SERM avec l'ensemble des acteurs concernés

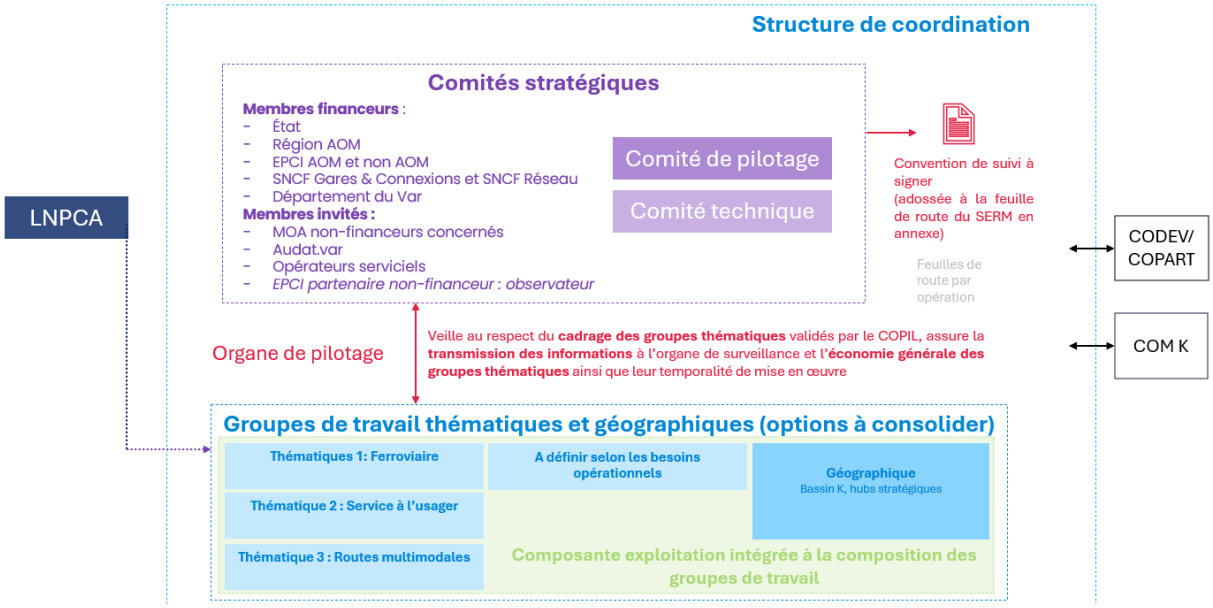


Figure 102 : Schéma de la gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise

2. Un ensemble d'instances complémentaires

Les comités stratégiques

Le **comité de pilotage (COPIL)** de la structure locale de coordination permet de réunir notamment les personnes morales concourant au financement du SERM. Le comité de pilotage est l'instance de décision et d'arbitrage au niveau « élus » qui assure notamment le respect du cadre et des orientations du SERM.

Il dispose d'une vision consolidée de l'avancement des opérations, des coûts, des délais et des risques. La fréquence et l'étendue de ce reporting seront à définir dans la convention de suivi (détaillée ci-dessous) à l'issue de la phase d'élaboration concertée du dossier de demande de statut de SERM. Les opérations sont susceptibles d'évoluer en fonction des étapes de conception et de réalisation et de la multiplicité des opérations du SERM. Le comité de pilotage disposera d'une information consolidée (*i.e.* de l'ensemble des composantes du SERM, tous MOA confondus) :

- Du suivi de l'avancement de la passation des principaux marchés nécessaires à la conception et à la réalisation du SERM ;
- Du suivi de l'avancement de la maîtrise foncière du SERM ;
- Du suivi de l'avancement physique (études, procédures et travaux) de la réalisation du SERM ;
- Des coûts et délais avérés à jour ;
- De la cartographie des risques identifiés, évalués en coûts et en délais ainsi que des plans d'actions mis en œuvre pour réduire les incidences des risques identifiés ;
- Et de tout autre sujet transverse qui aurait pu être contractualisé dans la convention de suivi.

Le comité de pilotage pilote également la résolution des enjeux d'interfaces entre les différentes composantes du SERM, avec le Contrat opérationnel de Mobilité (COM) du bassins K et les projets de mobilités structurants et complémentaires du SERM.

Le COPIL réunit les acteurs suivants :

- Les membres financeurs : l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les six EPCI du périmètre SERM ;
- Les maîtres d'ouvrage concernés au premier rang desquels le département du Var, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ;
- Les membres invités : les parties prenantes spécifiques, les membres avec un statut d'observateur et, possiblement, les opérateurs serviciels.

Un statut d'observateur, avec voix consultative, est en effet créé pour les territoires non-financeurs souhaitant participer à la démarche, comme les EPCI voisins du bassin de mobilité K notamment, par exemple la Communauté de communes Provence Verdon ou Dracénie Provence Verdon Agglomération. Ce statut devra être sollicité par courrier auprès des partenaires du SERM et sera validé par le comité de pilotage.

Les décisions prises par le COPIL seront à traduire par les financeurs des opérations concernées au titre des leviers dont ils disposent.

Le comité de pilotage est précédé d'un **comité technique (COTECH)**, visant à valider le reporting et à préparer les arbitrages portés au COPIL. Le comité technique assure ainsi l'articulation entre l'organe de pilotage, opérationnel, et le comité de pilotage, stratégique. Les membres du comité technique sont des représentants des services techniques des entités et financeurs composant le comité de pilotage.

L'organe de pilotage au cœur de la démarche de coordination

L'organe de pilotage, composé de MOA, veille au respect du **cadrage des groupes thématiques** validés par le COPIL, assure la **transmission des informations** aux comités stratégiques et l'**économie générale des groupes thématiques** ainsi que leur temporalité de mise en œuvre.

Sans se substituer aux MOA des différentes opérations du SERM, l'organe de pilotage assure les missions dévolues à la structure locale de coordination au regard des engagements des MOA et s'assure de leur bonne articulation entre eux, conformément aux missions confiées à la structure locale de coordination prévue par l'article L.1215-8 du code des transports :

1. Suivi du respect des *Feuilles de route des MOA (définie dans la partie 4)* : l'organe de pilotage assure un suivi régulier, dans le cadre d'un dialogue avec les MOA concernés, des engagements qui ont été pris par ces derniers dans le cadre de leur Feuille de route de MOA.

Dans le cadre de son suivi, l'organe de pilotage instruit, avec les MOA concernés, les évènements qui seraient susceptibles d'avoir une incidence significative sur la Feuille de route du SERM et les interfaces structurantes avec les autres opérations du SERM.

A ce titre, certaines évolutions des Feuilles de route du MOA, en fonction de leur importance, devront faire l'objet d'une instruction par le comité de pilotage ou par le comité technique. Cette instruction, menée avec le MOA concerné, visera à évaluer les éventuelles incidences, notamment :

- S'assurer que les opérations restent cohérentes avec les orientations des schémas de planification territoriale régionaux et locaux ;
- Analyser leurs conséquences sur la Feuille de route SERM ;
- Identifier les conséquences sur les interfaces structurantes avec les autres MOA et par conséquence, sur leurs propres Feuilles de route.

2. Reporting consolidé de la mise en œuvre du SERM : l'organe de pilotage réalisera, a minima annuellement, un reporting consolidé de l'avancement du SERM auprès des comités stratégiques, sur la base de ses échanges réguliers avec les MOA du SERM. Dans ce cadre, l'organe de pilotage réalisera le rapport d'activité public prévu à l'article L.1215-8 du code de transports.

3. Coordination entre les MOA du SERM : pour veiller à la bonne articulation des MOA, l'organe de pilotage aura pour responsabilité de tenir une cartographie des interfaces structurantes entre les différentes opérations des MOA du SERM. A noter que les MOA demeurent responsables de la mise en œuvre des interfaces concernées.

En cas de désaccord entre un ou plusieurs MOA, une procédure de médiation sur les conflits aux interfaces pourra être mise en place et piloté par les comités stratégiques.

Enfin l'organe de pilotage organise les instances des comités stratégiques et en assure le secrétariat général.

Les groupes de travail techniques pour suivre le déploiement des différentes composantes du SERM

Les groupes de travail constituent un échelon opérationnel de la structure locale de coordination, mobilisés selon les besoins du SERM. Ils ont pour objectif de suivre le déploiement des différentes composantes du SERM avec l'ensemble des acteurs concernés. Aussi leur composition varie en fonction des thématiques ou des territoires concernés : ils peuvent rassembler les MOA et tout autre acteur concerné, selon le sujet traité. En fonction du phasage du SERM, ils porteront sur les principaux objets du SERM et par enjeux géographiques :

- **Thématiques** : ferroviaire (mise en œuvre de la navette toulonnaise, aménagements autour des gares), offre routière multimodale (lignes de cars express prévues dans le schéma d'ensemble, schéma structurant cyclable), services à l'usager (mise en place du pass Var, communication). Ces groupes permettent une approche transversale des enjeux du SERM, en intégrant systématiquement à la fois les enjeux de MOA et de déploiement du SERM ainsi que les enjeux d'exploitation des services, pour anticiper les besoins liés au cycle de vie complet des objets SERM.
- **Géographiques** : périmètres à définir, par exemple entre les enjeux d'articulation direct avec le réseau de TPM, et les enjeux de composantes longues distances, afin d'assurer la cohérence des projets locaux avec la Feuille de route du SERM.

Leur déploiement doit suivre une logique évolutive, calquée sur les phases du projet : études d'opportunité (définition des objets et des MOA), suivi des opérations (coordination technique et financière), puis suivi de l'exploitation (retours terrain et ajustements). Leur activation, leur périmètre et leur durée sont déterminés par l'organe de pilotage sous le contrôle des comités stratégiques, en fonction des priorités identifiées. Les productions des groupes de travail (analyses, recommandations, cartographies) alimentent directement les reporting et les décisions des comités stratégiques, garantissant une gouvernance agile et réactive.

Ces propositions de groupes de travail feront l'objet d'une validation ultérieure et ne sont pas figées à ce stade. Elles pourront intégrer une composante exploitation, afin d'assurer une cohérence entre la réalisation des différentes opérations et la mise en œuvre progressive de l'offre de service du SERM.

La mise en œuvre du schéma de gouvernance du SERM repose sur un corpus conventionnel permettant de formaliser les objectifs collectivement retenus par les partenaires du SERM

La gouvernance du SERM s'appuie sur un ensemble de documents conventionnels visant à formaliser les engagements des partenaires et à assurer le suivi de leur mise en œuvre.

La coordination du SERM de l'aire toulonnaise repose sur une convention de suivi, conclue entre la structure locale de coordination, l'État, les autorités organisatrices de la mobilité, les maîtres d'ouvrage et les collectivités financeuses. Conclue pour dix ans et révisée tous les trois ans, elle formalise l'engagement des partenaires, fixe les objectifs du SERM déterminés sur la base de l'arrêté d'octroi du statut de SERM définissant sa feuille de route.

Adossée à la convention de suivi, la feuille de route du SERM définit les ambitions partagées du projet : offre cible de mobilité, trajectoire de déploiement, infrastructures nécessaires, objectifs de performance, de qualité, de coûts, de délais, de sécurité et d'interopérabilité. Elle constitue le document de référence pour la coordination du SERM.

Les feuilles de route des maîtres d'ouvrage traduisent les objectifs du SERM à l'échelle de chaque opération et de chaque MOA. Elles précisent les ambitions de service, les échéances, les coûts et les objectifs de performance, de sécurité et d'interopérabilité qui feront l'objet d'un suivi par la structure de coordination.

C. La gouvernance de l'exploitation : une articulation forte avec le pilotage stratégique du SERM pour assurer un déploiement soutenable et réaliste

Différentes entités sont compétentes en matière de mobilités sur le territoire de l'aire toulonnaise. La gouvernance de l'exploitation constitue donc un enjeu structurant pour les partenaires. À ce titre les partenaires concernés par l'exploitation souhaitent assurer son pilotage en s'appuyant sur une articulation forte avec la comitologie du SERM[26], selon des modalités qui devront être approfondies ultérieurement. L'organisation et la répartition du financement de l'exploitation des services du SERM seront définies dans des conventions de financement de l'exploitation ad hoc par mode et par objet, et seront signées par les financeurs.

Cette organisation permet de garantir un lien direct entre les décisions relatives aux investissements et la mise en œuvre effective des services et ainsi de renforcer la capacité collective des partenaires à déployer de manière coordonnée et progressive le choc d'offre prévu à l'échelle de l'aire toulonnaise.

A droit constant, la structure locale de coordination et la gouvernance de l'exploitation constituent deux dispositifs complémentaires mais distincts. La structure locale de coordination a en effet pour objet premier, conformément à la loi, d'assurer la coordination des maîtres d'ouvrage du SERM et le suivi des engagements liés à sa réalisation. Le comité de pilotage de la structure locale de coordination permettant une coordination politique plus large, les partenaires

[26] A droit constant. La gouvernance de l'exploitation pourrait être intégrée à la comitologie SERM sous réserve d'une évolution du cadre réglementaire.

souhaitent néanmoins que cette instance permette également une coordination approfondie à l'échelle du SERM sur les enjeux d'exploitation.

D. L'articulation de la gouvernance SERM avec les autres gouvernances de la mobilité déjà en place à l'échelle du territoire

La gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit en complémentarité avec les dispositifs de gouvernance existants, afin d'assurer la cohérence des politiques de mobilités sur le territoire.

1. L'organisation d'un partage d'information du projet LNPCA vers le SERM

Le projet LNPCA et le SERM de l'aire toulonnaise constituent deux démarches distinctes, dotées chacune de leur propre comitologie et de leurs instances de gouvernance dédiées. Cette distinction est maintenue afin de préserver la cohérence et la lisibilité de chacun des deux dispositifs. Toutefois, les deux projets entretiennent des liens étroits. L'articulation entre les deux cadres doit reposer principalement sur un partage d'informations, essentiellement de la comitologie LNPCA vers celle du SERM, afin que les réflexions et décisions prises dans le cadre du projet LNPCA puissent éclairer et alimenter les travaux du SERM. Ce partage doit s'opérer au niveau des groupes de travail SERM, notamment ceux en lien avec la thématique ferroviaire.

2. Coordonner les gouvernances du COM et du SERM pour garantir la complémentarité de ces instances à l'échelle de l'aire toulonnaise

Le SERM s'inscrit en complémentarité et dans le prolongement du cadre de dialogue mis en place avec le COM de bassin K de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur : il renforce la coordination opérationnelle entre les maîtres d'ouvrage.

Comme indiqué au paragraphe 1.1, les partenaires qui siègent dans les instances du COM du Bassin K se retrouveront, dans la gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise, le statut de la CC Provence Verdon restant à préciser. Par ailleurs le COM et le SERM s'appuient sur des méthodes de travail et des formats d'instances très proches. En outre, les deux cadres mobilisent des groupes de travail thématiques pour approfondir des sujets précis.

Aussi, le pilotage des deux gouvernances – SERM et COM – est coordonné au niveau des comités de pilotage et des comités de bassin via une organisation structurée autour de jalons calendaires communs afin de s'assurer que les orientations validées dans un cadre puissent alimenter utilement les travaux de l'autre, dans des délais compatibles.

Les groupes de travail du SERM sont organisés en complémentarité de ceux du COM. Cette complémentarité pourra notamment être réévaluée à l'issue du COM concomitant à la mise en service de l'offre de court terme du SERM. Pour le traitement de certains sujets à la fois dans le cadre du COM et dans celui du SERM tels que l'intermodalité, le développement des cars express, le covoiturage, et l'aménagement des pôles d'échanges, les partenaires envisagent d'articuler les séances de travail, via des temps communs et réunissant les participants des deux instances. Ces séances permettraient de partager les diagnostics, de confronter les approches et de dégager des orientations cohérentes, sans multiplier les réunions ni solliciter les mêmes acteurs dans des enceintes distinctes sur des sujets identiques.

Au fur et à mesure de la mise en œuvre de la structure de coordination du SERM de l'aire toulonnaise et avec le renouvellement des COM, les modalités de cette articulation pourront être précisées et, le cas échéant, formalisées dans un cadre conventionnel adapté. Cette évolution se fera en concertation avec l'ensemble des partenaires, dans la continuité de l'esprit de dialogue qui a présidé à l'élaboration du SERM de l'aire toulonnaise.

3. Associer les territoires contigus du bassin de vie et permettre aux territoires du périmètre du SERM, non engagés dans les premières phases du SERM, de rejoindre la gouvernance progressivement

La mise en œuvre du SERM s'appuie également sur une articulation avec les gouvernances des autorités organisatrices de la mobilité.

Via le statut d'observateur, les territoires concernés par des composantes du SERM ou dont les territoires sont contigus et qui ne sont pas directement membres de la démarche SERM, pourront y être associé progressivement. Cette démarche d'intégration devra être sollicitée auprès des partenaires du SERM et sera validée par le comité de pilotage.

4. Tenir compte des instances de concertation en place pour nourrir les travaux et les décisions de la structure de coordination du SERM de l'aire toulonnaise

La gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise, par son ambition de coordonner et de développer des services de mobilités sur le grand territoire toulonnais, intègre également une coordination avec une représentation de la société civile à travers les conseils de développement des territoires et les comités des partenaires des AOM.

Cette articulation se décline notamment par une concertation continue et l'émission d'avis spécifiques aux objets, composantes et mise en œuvre des services du SERM de l'aire toulonnaise.

Le conseil de développement de Toulon Provence Méditerranée est l'instance qui a été identifiée dans un premier temps.

Les modalités de dialogue territorial ont été détaillées au chapitre 4.

PARTIE 10 : Points de vigilance

Le déploiement du SERM de l'aire toulonnaise repose sur un équilibre exigeant entre développement de l'offre et préservation des usages ferroviaires existants, dans le respect d'impératifs stricts de sécurité.

Il est conditionné par un effort soutenu de régénération et de modernisation du réseau, indispensable à la performance attendue. La robustesse des services ferroviaires encore à consolider, devra être intégrée dans les phases ultérieures d'études.

Enfin, la fiabilisation des études et des outils constitue un préalable pour sécuriser la mise en œuvre opérationnelle du projet.

A. Préservation des usages du réseau ferroviaire dans le cadre du développement de l'offre SERM

Le SERM s'inscrit dans un objectif ambitieux de transfert modal : rediriger vers le rail une part croissante des automobilistes en zones périurbaines et rurales. Cependant, cette expansion de l'offre régionale doit s'opérer sur un réseau de 28 000 km déjà complexe, où coexistent plusieurs usages stratégiques qui doivent co-exister pour la capacité disponible : le fret ferroviaire, le trafic longue distance et les services TGV.

La préservation de ces usages constitue un enjeu important pour SNCF Réseau et ses partenaires opérationnels. Elle ne relève pas d'une simple juxtaposition de demandes, mais d'une orchestration fine des priorités nationales et régionales, d'une optimisation constante de la capacité existante et d'une gouvernance multi-niveau, jusqu'au niveau de l'Etat, assurant que chaque mode de transport trouve sa place sur l'infrastructure.

1. Le fret ferroviaire : un usage stratégique à préserver

Le fret ferroviaire incarne l'un des piliers de la décarbonation des mobilités en France et en Europe. Rail Logistics Europe, Fret SNCF et les solutions multimodales du groupe SNCF (Captrain, Naviland Cargo, VIIA) transportent marchandises et conteneurs selon des itinéraires stratégiques qui structurent l'économie industrielle, militaire et logistique du territoire.

Dans le cadre du développement du SERM, la préservation du fret implique plusieurs principes clés :

Préservation des sillons fret dédiés : À l'instar des trains de voyageurs, les opérateurs fret disposent de droits de sillons sur le réseau. L'augmentation de l'offre SERM ne doit pas éroder systématiquement l'accès aux créneaux horaires optimaux pour les trains de marchandises, particulièrement la nuit et en heures creuses, périodes traditionnelles du fret.

Préservation des autoroutes ferroviaires : Les projets d'autoroutes ferroviaires (notamment les solutions VIIA et les corridors multimodaux) constituent des vecteurs majeurs du transfert modal route-rail. Ces axes ne doivent pas être saturés ou dégradés en qualité de service par une surcharge de trafic régional non coordonnée.

Optimisation pour faire coexister les différents modes de transport : La stratégie doit favoriser une complémentarité : les trains régionaux SERM opèrent souvent en heures creuses ou de pointe d'usage local (matin/soir), tandis que le fret investit les créneaux de faible utilisation passagers. Une connaissance fine des plans d'exploitation à 5 et 10 ans est indispensable pour identifier ces fenêtres sans conflit.

2. La longue distance et le TGV : des axes structurants à sécuriser

La longue distance et la grande vitesse (TGV, Intercités, …) structurent le maillage territorial français et européen. Ces services reposent sur des axes majeurs souvent saturés ou fortement utilisés (comme les lignes Paris-Lyon, Paris-Nord, etc.), où la capacité reste une ressource rare.

Le SERM doit maintenir cette fonction structurante :

Protection des corridors stratégiques : certaines lignes constituent des axes clés pour le trafic grande distance (liaisons interrégionales, axes européens). Le développement du SERM doit adapter ses tracés et ses horaires pour ne pas créer de congestion supplémentaire sur ces corridors, ou prévoir des mesures de régulation appropriées (réhabilitation, signalisation ERTMS, augmentation de capacité).

Harmonisation des plans de circulation : SNCF Réseau coordonne l'attribution des sillons via le processus DAC (Demande et Attribution de Capacité). Le SERM doit s'inscrire dans cette logique d'attribution régulée, veillant à ce que l'expansion de l'offre régionale s'accompagne de mécanismes de priorité clairs et d'ajustement des plans de trafic, afin que les services grande distance conservent leur fiabilité et régularité.

Investissements en infrastructure partagée : la modernisation continue du réseau (travaux de régénération, 1 600 chantiers en 2024, électrification, ERTMS, centralisation du réseau) constitue un levier pour accroître la capacité pour tous les usages. Cette dynamique d'investissement doit être pilotée de manière à bénéficier au SERM sans dégrader les performances des services grande distance.

3. La gouvernance et les mécanismes de préservation de ces enjeux

La préservation des usages du réseau repose sur plusieurs mécanismes institutionnels et opérationnels :

Coordination multi-niveau : le SERM s'appuie sur une gouvernance articulant Régions, Métropoles, autorités organisatrices de mobilité et SNCF Voyageurs. Cette gouvernance doit intégrer de façon continue les contraintes et les opportunités d'un réseau partagé avec le fret et la grande distance. Des instances de coordination (comités de pilotage, réunions de coordination SNCF Réseau/exploitants) doivent expliciter les arbitrages et concilier les conflits potentiels.

Plans d'exploitation anticipés : les plans d'exploitation à 5 et 10 ans de SNCF Réseau constituent le socle pour anticiper les besoins de capacité du SERM, du fret et de la grande distance.

Cette planification prospective permet d'identifier les goulots d'étranglement et de mobiliser les investissements ou les réajustements de service en amont.

Attribution des sillons (DAC) : le processus DAC doit expliciter clairement les priorités attribuées aux différents usages et les modalités d'accès à la capacité. Une transparence accrue sur les critères d'attribution favorise la confiance des opérateurs (SNCF Voyageurs, Rail Logistics Europe, opérateurs privés) et limite les litiges.

La préservation des autres usages ferroviaires a été vérifiée sur la base des offres de services validées dans le cadre des dossiers SERM constitués.

Il conviendra de maintenir cette vérification aux différentes phases des projets et au gré des évolutions des hypothèses de service.

B. Une sécurité des infrastructures ferroviaire au moins équivalente à l'existant

Comme le souligne la politique générale de sécurité de SNCF Réseau : « La sécurité est notre priorité absolue. Elle constitue un impératif non négociable dans toutes nos activités et décisions ». Les rôles et responsabilités de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions en tant que gestionnaires d'infrastructures doivent être scrupuleusement respectés.

Selon le référentiel de sécurité ferroviaire (RSF), « tout projet d'aménagement ou de modification d'infrastructure doit faire l'objet d'une analyse de risque formalisée impliquant l'ensemble des parties prenantes concernées ».

Cette démarche collaborative s'inscrit pleinement dans la politique de sécurité intégrée promue par SNCF Réseau qui vise à « garantir une maîtrise optimale des risques à toutes les étapes du cycle de vie des infrastructures ».

Une vigilance particulière doit être apporté aux impacts sur l'ensemble du réseau ferroviaire apporté par les augmentations successives de l'offre afin de conserver le niveau de sécurité et la durée de vie du réseau et de ses composants.

C. Un prérequis indispensable : la régénération et la modernisation pour garantir les performances attendues

1. La régénération et la modernisation nécessaires au déploiement du SERM pour garantir les performances attendues

L'ambition des SERM repose sur une promesse forte : une augmentation d'offre caractérisée par une fréquence très élevée (trains au quart d'heure ou moins), une grande amplitude horaire et une fiabilité exemplaire. Or, lancer un tel service sur une infrastructure vieillissante, non régénérée et sous-financée risquerait de ne pas apporter dans le cadre des différentes phases du SERM le niveau de qualité attendu. SNCF Réseau rappelle que la régénération de

l'infrastructure permettant la garantie des performances nominales du Réseau Ferré est obligatoire pour garantir la réussite de tout projet SERM. Ignorer ce prérequis reviendrait à construire un projet ambitieux sur des fondations instables, garantissant son échec opérationnel, sécuritaire et économique.

Garantir la performance et la fiabilité de l'offre

La première raison est la plus évidente : la performance du service dépend directement de la performance de l'infrastructure.

- **Lutte contre l'obsolescence** : Une part significative du réseau, notamment au niveau des nœuds ferroviaires complexes autour des métropoles, souffre d'obsolescence. Des composants de signalisation, des aiguillages ou des caténaires en fin de vie sont la cause principale des pannes et des incidents d'exploitation.
- **Exigence de la haute fréquence :** Un service cadencé au quart d'heure ne tolère aucun aléa. Le moindre incident sur un réseau déjà fragile entraînerait des répercussions en cascade immédiates et pénaliserait l'ensemble du système SERM, anéantissant la promesse de ponctualité.

SNCF Réseau continue sa politique de régénération pour garantir la performance du réseau et les mises en service SERM. Cette politique s'établit au-delà des 5 ans de prévisions de production de régénération SNCF Réseau connu à date.

2. Financement de la régénération du réseau ferroviaire

La politique de financement de SNCF Réseau pour la régénération du réseau structurant et des lignes de desserte fine du territoire (LDFT) repose aujourd'hui sur un mix de ressources propres de l'entreprise et de concours publics, en particulier de l'État et des collectivités territoriales, dans le cadre de contrats ou de conventions spécifiques contrat de performance, CPER, lignes de desserte fine du territoire…).

Pour le réseau structurant, SNCF Réseau met en avant un besoin d'effort massif de régénération afin de garantir la sécurité, la robustesse et la capacité, et a ainsi demandé à l'État des moyens supplémentaires de l'ordre de plusieurs milliards d'euros par an, pour accélérer la régénération du réseau structurant. Pour les LDFT, la politique de financement repose le plus souvent sur des montages partenariaux (État–Régions–SNCF Réseau) permettant de maintenir l'accessibilité des territoires, en ciblant les sections les plus critiques et en optimisant les programmes de travaux.

Cette stratégie s'inscrit dans un cadre financier global piloté au niveau du groupe, SNCF sous forte contrainte de soutenabilité de la dette et d'efficacité économique des investissements. Elle cherche à concilier exigences de sécurité, maintien de l'offre, transition écologique et contraintes budgétaires des partenaires publics. Il est toutefois important de rappeler que cette politique est susceptible d'évoluer dans les prochaines années, en fonction des arbitrages de l'État, des nouvelles priorités de mobilité, des futurs contrats avec les autorités organisatrices et du contexte macro-économique, ce qui pourra conduire à réviser les niveaux de financement, les priorités géographiques et les modalités de partage des coûts.

Sur le SERM de l'aire toulonnaise, aucune ligne n'est classée en tant que Ligne de Desserte Fine du territoire.

3. Ordonnancement des travaux de régénération des travaux en amont

Le processus de réservation capacitaire chez SNCF Réseau pour la planification des travaux repose sur une anticipation rigoureuse et une concertation étroite. La planification des travaux commence plusieurs années à l'avance (bien au-delà de trois ans avant le début des travaux), avec une coordination entre les différents acteurs (État, autorités régionales, entreprises ferroviaires) pour gérer les chevauchements et incompatibilités entre projets mais également les besoins de réservation des plages de capacité pour réaliser ces travaux. Le Plan d'Exploitation de Référence (PER) sert de base pour formuler les besoins capacitaires et optimiser l'usage du réseau. Enfin, des concertations menées par SNCF Réseau avec les partenaires sont nécessaires pour améliorer la fiabilité, répondre aux besoins de tous et donner la satisfaction des besoins finaux.

Cette exigence est cruciale pour préserver la satisfaction des clients et la fiabilité du réseau, tout en permettant à la SNCF de répondre à ses engagements opérationnels et commerciaux. Une planification rigoureuse constitue ainsi un levier clé pour concilier les impératifs de modernisation et les attentes des usagers.

Tous les travaux ferroviaires identifiés dans le SERM et inscrits dans la temporalité du processus de réservation capacitaire de SNCF Réseau ont bien été traités.

4. Optimisation des plages travaux

L'optimisation des plages de coupure de voies pour les travaux d'entretien ferroviaire est cruciale pour concilier efficacité des interventions de maintenance et travaux et minimisation des perturbations et de réductions de service sur l'exploitation ferroviaire. En maximisant l'utilisation de ces créneaux, tout en évitant leur réservation excessive, la SNCF garantit l'achèvement des projets dans les délais, préserve la disponibilité du réseau pour les usagers et maintient un équilibre entre maintenance et fiabilité du service.

Dès la conception, une approche proactive, intégrant des infrastructures conçues pour des interventions rapides, permet de réduire les interruptions futures et d'optimiser les opérations.

Les programmations des plages travaux doivent se faire a minima 3 ans avant la réalisation des travaux. L'anticipation est la clé de réussite pour limiter l'impact des travaux.

Une des ambitions du SERM sera d'accroître la disponibilité des voies et la fréquence des trains, tout en offrant un transport performant et fiable.

D. Anticiper pour permettre la robustesse des services et infrastructures envisagé

Les SERM ne sont pas qu'une simple augmentation du nombre de trains ; ils exigent une infrastructure plus robuste, capable d'absorber les aléas. La démarche SERM vise à utiliser au maximum les capacités de circulation offertes par l'infrastructure. Or les SERM s'articulent autour de grands nœuds ferroviaires.

Assurer la capacité et la robustesse du système

La robustesse des services SERM repose d'abord sur une démarche d'étude rigoureuse : expression du besoin formalisée et validée, hypothèses d'infrastructure et de matériel roulant clairement posées, et collecte exhaustive des données (signalisation, GOV/GET, grilles existantes, roulements, contraintes de travaux). Les espacements (block, DVL, TRVL) et les transitions de signalisation sont calculés et vérifiés pour garantir la cohérence entre capacité de l'infrastructure, besoins tractions électriques, vitesses, temps de stationnement et organisation des terminus. En amont de la construction horaire, la robustesse est déjà testée par des simulations et des scénarios de perturbations, avec des indicateurs partagés (trains impactés, minutes perdues, temps de retour à la normale) afin de s'assurer que les principes retenus (objet capacitaire, organisation de l'offre, fenêtres travaux) permettent de délivrer de façon fiable le service visé. La robustesse de la grille se contrôle ensuite via différentes familles de tests (compactage, tests déterministes et stochastiques, scénarios de grands incidents, analyses en gare),

Dans le cadre des offres de services du SERM de l'aire toulonnaise, l'offre ferroviaire s'appuie comme prérequis sur les projets LNPCA qui ont fait l'objet d'études d'exploitations et de tests de robustesses adaptées aux phases préliminaires.

Dans la phase de construction horaire qui démarre 3 ans avant les services, la vigilance porte sur la façon de traduire ces principes en sillons concrets et en grille robuste. Cela s'appuie sur le tracé à marche-type, l'utilisation maximale de signaux à voie libre et la définition de marges suffisantes pour absorber les aléas usuels sans être surdimensionnées, afin de ne pas dégrader la capacité ni les temps de parcours. Les grilles sont ensuite testées par des outils comme ROBUS'TEST et le retour d'expérience, afin d'ajuster le positionnement des marges, le tracé des sillons et les choix d'exploitation vers un optimum global entre robustesse, débit et qualité de service.

SNCF Réseau en tant que garant et architecte du système ferroviaire, garantit dans cette phase de construction horaire la mise en œuvre d'une offre de service robuste.

Les évolutions de services SERM proposées ne sont pas encore dans la temporalité de la phase de construction horaire et n'a donc pas fait l'objet de ces vérifications. Cette phase de consolidations de la robustesse reste à être poursuivie dans les études à venir.

Suivi de la qualité et de la régularité

La préservation des usages passe aussi par le maintien des indicateurs de performance (ponctualité, régularité, accessibilité). Le SERM doit préserver les performances des services fret ou grande distance. Des métriques partagées et un suivi continu sont indispensables pour maintenir cet équilibre.

E. Anticiper les procédures administratives dans les SERM : un levier pour la réussite et la conformité

Dans le cadre de la phase post-statut de l'instruction du SERM de l'aire toulonnaise, il sera nécessaire de compléter les états initiaux de l'environnement déjà réalisés, détaillés dans les chapitres précédents.

À cette fin, une première étape consistera en la réalisation d'études environnementales qui comprendront notamment : l'analyse des impacts, la proposition de mesure ERC-A, des notes d'enjeux de la vulnérabilité au changement climatique.

Pour les différentes opérations du SERM, plusieurs étapes sont nécessaires à la démarche environnementale. Tout d'abord, si le SERM est caractérisé comme un Plan Programme (Article R122-17 du Code de l'Environnement), il sera nécessaire de définir si le SERM, dans son ensemble, nécessite une évaluation environnementale stratégique. Pour cela, une première identification des emprises foncières nécessaires à la mise en œuvre du projet de SERM dans son ensemble est à réaliser. Elle permet de déterminer quelles parcelles, zones ou corridors pourraient être concernés par le projet et d'anticiper de potentiels impacts sur des secteurs sensibles.

Si l'examen préalable conclut qu'une évaluation environnementale stratégique est obligatoire pour le SERM de l'aire toulonnaise, un rapport environnemental (dans lequel la maîtrise foncière prend une place importante), un résumé non technique et une concertation du public devront être produits et organisée.

F. Points de vigilance dans la poursuite des études

1. Consolider le schéma d'ensemble par la poursuite des études et l'adaptation des outils au périmètre du SERM

L'avancement des études menées dans le cadre du SERM de l'aire toulonnaise est diverse selon les thématiques intégrées au schéma d'ensemble.

Certains volets demeurent à un stade exploratoire, en particulier certains axes du schéma cyclable à moyen terme, ainsi que les estimations liées aux pôles d'échanges routiers et aux infrastructures nécessaires au déploiement des lignes de cars express (arrêts, quais de terminus, aménagements de voirie). Ces éléments devront être approfondis afin de garantir la cohérence technique, réglementaire et territoriale du schéma d'ensemble.

Dans ce contexte, **la fiabilisation des outils d'analyse constitue un enjeu structurant**. L'usage des enquêtes et des outils de modélisation existants concernant le SERM de l'aire toulonnaise mais ne recouvrant pas complètement le périmètre d'études du SERM a été un frein à la définition précise du schéma d'ensemble routier, il n'a ainsi pas été possible d'utiliser les données de l'EMC² car ne couvrant pas l'intégralité du périmètre SERM pour la création d'un modèle dédié.

2. Sécuriser le déploiement du réseau de cars express

La phase de préfiguration a permis de définir un réseau cible de cars express cohérent avec les dynamiques territoriales. Ce schéma reste toutefois susceptible d'ajustements par les futurs maîtres d'ouvrage. La poursuite des études, appuyée sur des outils et des données fiabilisés, devra permettre de préciser les tracés, le nombre d'arrêts et les niveaux de fréquence.

Une attention particulière devra être portée à la complémentarité entre ce réseau à haute fréquence et l'offre existante, notamment le réseau régional ZOU!. La coexistence de plusieurs niveaux de services sur certains corridors implique de poursuivre les analyses afin d'adapter l'offre à la demande, selon les horizons du SERM. La complémentarité de ce nouveau réseau à haute fréquence avec le réseau régional Zou de desserte fine devra être étudiée, sur des itinéraires où les deux services vont coexister. Cette logique devra également intégrer l'articulation avec le développement des lignes à haut de niveau de service par la Métropole.

3. Intégrer le SERM dans des politiques volontaristes de limitation de la circulation automobile

Les potentiels de fréquentation, estimés dans le cadre de la préfiguration, mettent en évidence la nécessité d'accompagner le SERM par des politiques actives de régulation de l'usage de la voiture individuelle, tant en circulation qu'en stationnement. À lui seul, le renforcement de l'offre de transport ne permettra pas de réduire significativement la part modale de la voiture individuelle.

Dans un territoire marqué par une forte dépendance à la voiture, liée à l'étalement urbain, à la multipolarité des déplacements et à l'intensité des flux intercommunaux, le développement de l'offre devra s'accompagner de mesures de régulation renforcées. Celles-ci contribueront à accroître l'attractivité des transports collectifs.

4. Assurer une coordination efficace des acteurs pour le déploiement des services

La réussite du SERM repose sur une coordination étroite entre les différents acteurs impliqués (maîtres d'ouvrage, gestionnaires d'infrastructures, opérateurs et collectivités). La bonne gestion des interfaces sera déterminante pour garantir un déploiement efficace des services.

En pratique, les responsabilités sont partagées : par exemple, l'insertion des lignes de cars express relève des gestionnaires de voirie, tandis que la planification des services dépend des opérateurs. Une coordination opérationnelle est donc indispensable pour assurer la cohérence et la mise en œuvre du réseau.

Par ailleurs, **la mise en œuvre de l'offre cyclable globale à l'échelle du périmètre du SERM de l'aire toulonnaise va nécessiter une coordination particulièrement efficace entre les nombreux acteurs impliqués,** notamment les EPCI et le département. Une étude complémentaire sur la mise en œuvre de l'offre cyclable pourrait être à mener afin d'assurer la cohérence complète de celle-ci et de définir plus précisément la gouvernance.

De plus, le SERM de l'aire toulonnaise intègre dès la phase de préfiguration une coordination avec les SERM contigus à son périmètre. Ici, les principaux SERM voisins sont celui de la Métropole Aix-Marseille-Provence ainsi que le SERM de l'aire azuréenne. Les interfaces entre le SERM de l'aire toulonnaise et le SERM de la Métropole Aix-Marseille-Provence ont fait l'objet de réunions de travail, notamment sur les aménagements des objets ferroviaires, Car Express et cyclables qui composent l'offre cible respective à chacun des périmètres. **Cette dynamique devra se poursuivre pour intégrer pleinement les enjeux d'interface en impliquant étroitement l'ensemble des partenaires concernés.**

La mise en place d'une gouvernance dédiée, articulée avec les instances existantes et ouverte à des partenaires élargis, doit permettre de faciliter les échanges et d'assurer une prise de décision rapide. Cette gouvernance est décrite en chapitre 9.

PARTIE 11 : Les étapes post-statut du SERM

Cette partie précise les prochaines étapes nécessaires pour traduire opérationnellement l'offre de service du SERM de l'aire toulonnaise, dans la continuité de la phase de préfiguration. L'engagement rapide de ces études constitue un levier clé pour sécuriser la mise en œuvre du projet et atteindre un niveau de maturité compatible avec le lancement des premières opérations, en cohérence avec les ambitions et le phasage définis.

A. La poursuite de la démarche de dialogue territorial

Le dialogue territorial conduit durant la phase de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise a démontré sa **capacité à fédérer les acteurs autour d'une vision multimodale commune et à identifier des leviers opérationnels essentiels à la réussite du projet**. Il a par ailleurs permis d'éclairer les préfigurateurs sur les enjeux de concertation et de gouvernance nécessaires à la réussite du SERM.

Dans la phase post-statut, **la poursuite du dialogue territorial devra encore être conduite comme un dispositif de travail continu**. Il visera à restituer et mettre en débat les enseignements de la préfiguration du SERM et à sécuriser la mise en œuvre des études de préfaisabilité et l'organisation des phases de consultation du public.

Cette démarche devra maintenir l'implication technique des collectivités territoriales et des autorités organisatrices et approfondir les échanges avec l'ensemble des parties prenantes concernées : les acteurs locaux économiques, sociaux et associatifs. Cette démarche pourra ensuite associer les citoyens selon des critères qui seront définis ultérieurement.

Ce dialogue territorial aura pour objectif d'assurer l'implication des territoires au schéma d'ensemble et d'anticiper sur les démarches futures d'information et de participation du public, notamment réglementaires, en lien avec la commission nationale du débat public (CNDP) le cas échéant. Cette poursuite du dialogue territorial devra s'articuler avec les instances de dialogue existantes sur le territoire, afin d'assurer la cohérence à l'échelle du SERM dans son ensemble.

B. La mise en place de la gouvernance

Dans le cadre prévu pour le SERM de l'aire toulonnaise, **la constitution d'une structure locale de coordination conforme aux exigences de la loi du 27 décembre 2023, doit être déployée dans une configuration pragmatique, sans personnalité morale**. Le schéma de gouvernance retenu est décrit en chapitre 9. La priorité consiste à stabiliser les règles de fonctionnement, les responsabilités et les circuits d'arbitrage, afin de sécuriser l'enclenchement des études, d'aligner les décisions de phasage et de financement, et de disposer d'un pilotage capable d'absorber les interfaces techniques et calendaires entre opérations. Pour cela un travail immédiat de mise en place de la gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise devra être engagé et notamment :

- **La rédaction et mise en place du corpus conventionnel** de gouvernance du SERM et en particulier la conclusion d'une convention de suivi visée par la loi. Ce corpus doit notamment encadrer les engagements réciproques, préciser la feuille de route et les objectifs communs, et fixer des modalités de suivi et de révision compatibles avec la maturation progressive des opérations.

- **L'instauration et le pilotage des instances COTECH/COPIL**, dans la poursuite des instances mises en place dans le cadre de préfiguration du SERM, en assurant une articulation étroite avec la comitologie du COM du Bassin K, du projet LNPCA et les réflexions sur le pilotage de l'exploitation du SERM de l'aire toulonnaise.

L'instauration de la structure locale de coordination constitue une priorité dès l'obtention du statut de SERM, et la constitution des éléments conventionnels devra être initiée en parallèle de l'instruction du présent dossier. La mise en place du cadre de gouvernance constitue en effet une condition de réussite de la mise en œuvre du SERM, y compris pour le lancement des études nécessaires à son approfondissement à court terme. Enfin, la constitution de cette gouvernance sera un jalon important dans l'institutionnalisation du SERM avec les nouvelles équipes municipales et communautaires, issues des élections municipales et communautaires de mars 2026 et les territoires souhaitant rejoindre la démarche.

En outre, en parallèle du corpus conventionnel de gouvernance du SERM tel que prévu par la loi, **la mise en œuvre d'un cadre partenarial pour le pilotage et le financement de l'exploitation de l'offre nouvelle permise par le SERM est également programmée dès l'horizon de court terme**. Cette gouvernance de l'exploitation du SERM sera adossée à un corpus conventionnel ad hoc et devra être opérationnelle dès les premières mises en services du SERM (lignes de cars express et saut d'offres ferroviaires notamment).

C. Le financement du SERM

Il conviendra d'affiner le plan de financement pour les phases à venir, en consolidant les hypothèses de participation aux différents niveaux – local, national et européen – et en détaillant, **pour chaque opération, les modalités de portage, le calendrier de mise en œuvre et les modalités d'engagement des crédits.**

Cette démarche devra tenir compte de la diversité du périmètre SERM, qui regroupe plusieurs AOM et communautés de communes, avec des niveaux d'implication, de capacités financières et de politiques fiscales contrastés. La définition des modalités de financement et la concertation entre les acteurs du SERM du bassin de vie de l'aire toulonnaise devront être poursuivis à partir des principes validés collectivement à l'issue de la phase de préfiguration, et en tenant compte des futures revoyures discutées entre les partenaires lors de la phase d'opérationnalisation.

Parallèlement il sera indispensable de **formaliser des conventions de financement entre les différents financeurs et maîtres d'ouvrage,** afin de garantir la mise en œuvre des premières opérations et d'installer un cadre de gouvernance opérationnelle robuste.

En synthèse, à court terme :

- Une fois la gouvernance du SERM instaurée, les engagements des partenaires sur les objets prioritaires de l'horizon de court terme doivent être confirmés et formalisés aussi bien en investissement qu'en exploitation ;

- Sur la base des études à venir, les programmes d'aménagements ferroviaires, routiers et cyclables doivent être confirmés et adaptés pour en assurer le financement aussi bien en investissement qu'en exploitation ;

- La mobilisation des cadres de financement actuels, en vigueur pour l'horizon de court terme du SERM, tels que les cofinancements via le CPER, les dispositifs de subvention régionaux et nationaux, les contributions budgétaires des collectivités et la mobilisation de fonds européens doivent être poursuivis en priorité pour le reste à financer identifié aussi bien en investissement qu'en exploitation.

- Pour les horizons de moyen et de long termes, la recherche de nouvelles modalités de financement pourra se poursuivre

D.L'approfondissement des études techniques

Une fois le statut de SERM obtenu, des études de projet pourront être lancées ou poursuivies sur les différentes composantes, conformément aux plannings consolidés. Elles viseront à fiabiliser les hypothèses de desserte, préciser les conditions de réalisation (portage, foncier, etc.) et sécuriser les calendriers, notamment à court terme.

Ces études s'organisent principalement à deux échelles : celle du SERM et celle de chaque opération. Leur pilotage et leur financement seront définis par thématique. Les études à l'échelle du SERM pourront être suivies dans le cadre de la coordination mise en place pour la gouvernance, tandis que les études techniques spécifiques relèveront des maîtres d'ouvrage concernés (par exemple SNCF Gares & Connexions pour les PEM ferroviaires). Enfin, certaines composantes, comme les réseaux cyclables ou l'intermodalité au sein des PEM, nécessiteront des études conduites de manière coordonnée aux deux échelles.

1. Volets ferroviaire et pôles d'échanges : sécuriser l'armature du système

Les études à engager en priorité portent sur la consolidation du système ferroviaire et de ses interfaces, notamment en articulation avec le développement du projet LNPCA phases 1 et 2 :

- **Lancement des études d'intermodalité et d'adaptation des PEM ferroviaires** de Bandol, la Seyne – Six-Fours, Ollioules – Sanary-sur-Mer et la Garde

La programmation des études sera articulée avec le calendrier de déploiement des lignes de cars express à court terme à l'échelle du SERM de l'aire toulonnaise. Les études d'adaptation des pôles d'échanges seront ensuite planifiées en fonction de la mise en service des lignes et des niveaux de fréquentation observés, avec une vigilance sur le sujet du stationnement.

2. Volet routier : consolider le déploiement des lignes de cars et l'intermodalité

Les études à engager à court terme visent à garantir la performance du réseau car express déployé dès le court terme avec des :

- **Étude d'approfondissement du réseau de cars express**, incluant son articulation avec le réseau ZOU! existant, la définition et la fiabilisation des dessertes et les calendriers de mises en service ;
- **Études de faisabilité des hypothèses d'aménagements routiers dédiés** (RD98 et RN98 à Hyères, sur la RD554 à Solliès, sur la RD14 au nord de Cuers et sur la DN7 au niveau de l'entrée de Brignoles, VRTC sur l'A57 à l'entrée Ouest de Toulon) afin de sécuriser les temps de parcours ;

- **Programmation des premières phases d'études et de programmation des aménagements des PEM routiers et P+R associés** programmés à court terme (Belgentier, Le Beausset, Saint-Maximin)

3. Volet cyclable

En cohérence avec la stratégie présentée en introduction, les études techniques du volet cyclable doivent permettre d'opérationnaliser le schéma cyclable du SERM à deux échelles :

À l'échelle du SERM, via la mission de coordination portée par la structure de gouvernance :

- Structuration de l'articulation entre le déploiement du réseau cyclable inscrit dans les schémas directeurs locaux et le schéma du réseau cyclable du SERM

- Structuration de l'ambition et du référentiel de conception du réseau cyclable du SERM

- Études de planification et d'ordonnancement de la réalisation des tronçons locaux composants le réseau SERM global ;

A l'échelle de de chaque tronçon prédéfini du réseau structurant du réseau cyclable du SERM, via les gestionnaires d'infrastructures locaux :

- Études de faisabilité et de choix d'itinéraires à l'échelle du réseau et des huit tronçons aménagés et créés à court terme ;

- Précision des conditions de rabattement cyclable vers les pôles d'échanges routiers et ferroviaires déployés dès l'horizon du court terme.

4. Études complémentaires et intégration des études en interface en cours

En complément des études socio-économiques et environnementales préalables à l'opérationnalisation de l'offre (chapitre 6), plusieurs études complémentaires sont en cours

d'élaboration lors de la réalisation du présent dossier. Leurs résultats devront être intégrés au déploiement du SERM.

C'est notamment le cas de l'étude de vulnérabilité des infrastructures de transport face au changement climatique portée par l'État et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, visant à identifier les fragilités et à intégrer les enjeux d'adaptation[27].

[27] Cette dernière, portée par l'Etat, la Région et le Cerema a pour objectif de fournir un socle scientifique et opérationnel solide en vue de la planification de l'adaptation au changement climatique. Elle repose sur la méthodologie Approche Systémique d'Adaptation des Infrastructures de Transport (ASAIT) développée par le Cerema. Elle permet une évaluation fine des vulnérabilités physiques et fonctionnelles liées aux aléas climatiques, en lien avec les scénarios de changement climatique.

Volet	Études à engager	Objectifs opérationnels
Serviciel	Etude de mise en œuvre d'un produit tarifaire multimodal	Faciliter le parcours usager pour favoriser le report modal
PEM	- Études pré-programmatiques et AVP des PEM prioritaires - Études d'accessibilité et de rabattement dont études d'ouvrages (ex : passerelles)	Assurer la performance de l'intermodalité Sécuriser les flux et faciliter les accès
Car express	- Étude d'exploitation réseau SERM + articulation ZOU! - Études de desserte et cadencement	Fiabiliser les services et leur calendrier
Aménagements routiers	- Etudes sur les aménagements routiers envisagés pour les lignes de Car Express	Garantir la performance et les gains de temps
Cyclable	- Études de faisabilité du schéma - Études de rabattement vers PEM	Renforcer l'accès aux gares par modes actifs
TCU	Etudes techniques	Poursuite des études pour sécuriser le déploiement et la réalisation du BHNS et des LHNS
Transversal	- Etudes environnementales - Analyse socio-économique -Intégration EMC² - Études environnementales et climatiques (ASAIT) - Ordonnancement des opérations	Adapter le projet, sécuriser la réglementation et prioriser


2
A
2V
2V
4V



Financé par

GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité



Annexes

Financé par

GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

Sommaire

Partie 1 4

Méthodologie de l'étude RADAR 4

Partie 2 6

Partie 4 23

Ressources en ligne mobilisées pour l'élaboration du SERM et nourrir le dialogue territorial 23

Autres consultations non obligatoires dans le cadre du dialogue territorial 24

Partie 5 27

Méthodologie de construction de l'offre-cible 27

Rabattement – aménagements piétons spécifiques 50

Partie 6 54

Méthodologie de construction et consolidation des coûts 54

Partie 7 60

Méthodologie ERC 60

Méthodologie d'identification du potentiel foncier par l'AUDAT.VAR 61

L'évaluation de l'impact environnemental des projets de gares ferroviaires et de pôles d'échanges multimodaux du SERM 62

Partie 9 66

Tableau des périmètres de MOA envisageables d'après le cadre législatif 66

Partie 1

Méthodologie de l'étude RADAR

Le projet SERM a pour ambition d'augmenter la desserte ferroviaire des gares, mais aussi de développer le rabattement vers les gares en renforçant les connexions entre le train et les autres modes, et en particulier les modes actifs. L'offre nouvelle qui sera proposée s'accompagnera ainsi d'une augmentation de la fréquentation des gares. Pour répondre à ces nouveaux enjeux, des travaux d'adaptation seront nécessaires dans les gares et ce afin d'assurer de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et de confort à l'ensemble des voyageurs.

L'étude « Radar » menée par SNCF Gares & Connexions pendant la phase préparatoire des études de préfiguration du SERM a permis de réaliser un diagnostic des gares, afin de répondre aux futurs enjeux du SERM.

Une typologie des gares est établie sur la base d'une proposition par SNCF Gares & Connexions et d'itérations avec la Région. Elle repose sur le croisement de plusieurs critères repris ci-dessous :



Figure 1 - Typologies de gare

Les gares du SERM de l'aire toulonnaise sont classées comme suit :

- Gares d'interconnexion nationale : Toulon,
- Gares d'interconnexion SERM : Hyères,
- Gares zone dense : Solliès-Pont, Toulon Sainte-Musse, La Seyne - Six Fours, Bandol, La Crau,
- Gares de bassin de vie avec TC : La Pauline Hyères, La Garde, Ollioules - Sanary-sur-Mer,
- Gares de bassin de vie sans TC : Carnoules, Puget-Ville, Cuers-Pierrefeu, Saint-Cyr Les Lecques - La Cadière, Le Luc - Le Cannet, Gonfaron, Pignans.

Les gares de Saint-Cyr-Les Lecques et La Pauline Hyères n'ont pas été intégrées dans le périmètre des études RADAR, ces dernières étant inscrites en totalité dans le projet LNPCA. La transformation et l'évolution de ces gares font l'objet d'un programme spécifique établi

dans le cadre de ce projet mais répondant néanmoins aux critères définis dans leur typologie de gare.

Pour chacune des cinq typologies de gares retenues, les Radars ont défini une ambition programmatique à atteindre.

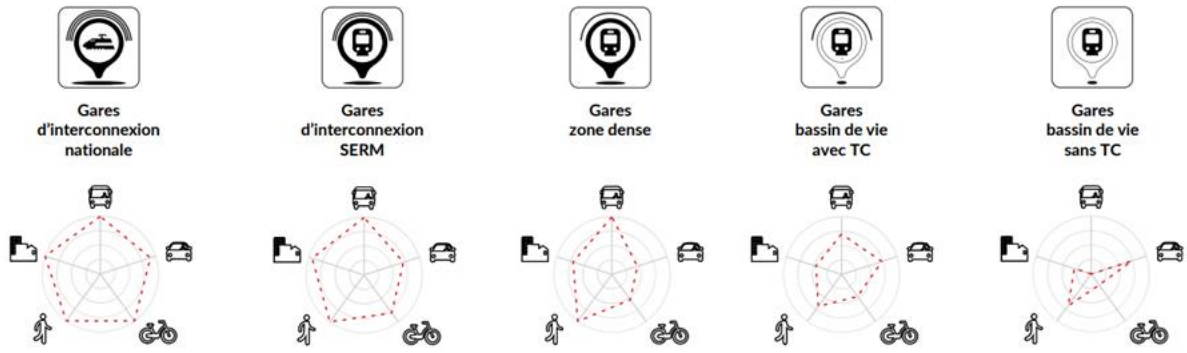


Figure 2 - Objectifs par typologie de gare

La méthode RADAR prospectif s'appuie pour la réalisation du diagnostic sur plusieurs sources de données :

- Données transmises par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur : matériel roulant, dessertes et fréquentations projetées (projet LNPCA - Horizon 2035 et Horizon 2050),
- Données issues de l'open Data (IGN, OpenStreetMap, INSEE, SNCF, réseaux de transports, …),
- Visites et relevés de terrain.

Une fois collectées et traitées les données permettent :

- D'analyser la capacité des gares existantes à supporter les évolutions de fréquentation et alerter sur les risques de sécurité (traversée de voie illégale, risque de chute, …),
- De réaliser un état des lieux des équipements intermodaux des gares, les confronter aux objectifs de services définis dans Radar et estimer la capacité des parkings à supporter les évolutions de fréquentation,
- D'identifier les interventions nécessaires pour adapter les gares aux évolutions de desserte, de fréquentation et d'ambitions de service.

L'analyse des résultats des études RADAR avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a permis de définir la liste des gares à étudier dans le cadre du projet SERM de l'aire toulonnaise.

Les 12 gares qui ont été retenues feront l'objet d'un chiffrage à dire d'expert des aménagements à déployer dans le cadre de la mise en œuvre du projet SERM.

Partie 2

Synthèse des documents de planification territoriale

Le SRADDET :

Le SRADDET décline les ambitions régionales autour de trois lignes directrices majeures :

- Renforcer et pérenniser l'attractivité économique du territoire régional,
- Maîtriser la consommation de l'espace, renforcer les centralités et leur mise en réseau,
- Conjuguer égalité et diversité pour des territoires solidaires et accueillants,

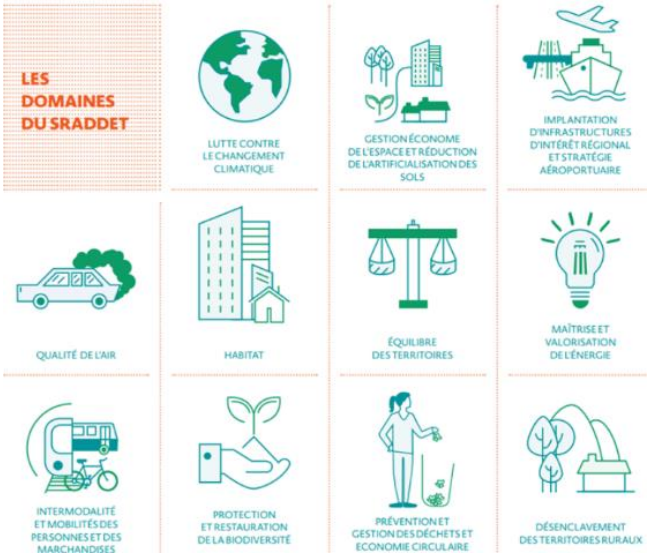


Figure 3 - Les domaines du SRADDET

Parmi les partis pris et les orientations spécifiques du SRADDET, certains concernent plus particulièrement le projet de SERM de l'aire toulonnaise, dont le périmètre du SERM s'inscrit dans l'espace provençal du SRADDET.

- Il vise à consolider les opportunités de développement liées à son positionnement géographique : « Affirmer la place de l'espace provençal dans son positionnement sur les corridors internationaux » et « Recentrer le développement sur les aires métropolitaines d'Aix-Marseille et de Toulon et tirer pleinement parti de la multipolarisation de l'espace provençal pour structurer l'accueil du développement urbain »,
- Concernant les portes maritimes, le port de Toulon, à vocation méditerranéenne, devra être accompagné dans son développement et renforcé dans son hinterland par une amélioration de l'intermodalité et de la fluidité des connexions ferroviaires et fluviales,
- Le SRADDET a aussi pour objet de « développer sur une large partie de l'espace un système de transport collectif comme armature de l'accueil du développement », notamment en structurant des coopérations autour de l'axe ferroviaire littoral. La ville de Toulon souhaite renforcer ses liens avec le développement économique local et sa desserte fret,

- Concernant les portes et infrastructures ferroviaires, le SRADDET spécifie que « l'aboutissement du projet de LNPCAconstitue une priorité régionale pour améliorer les transports du quotidien et désenclaver l'Est de la région. Il s'agit aussi de tirer parti de la situation de la région desservie par deux corridors de fret européens (Nord-Sud et l'Arc Méditerranéen) pour développer l'usage du transport ferroviaire »,
- Contribuer à la mise en oeuvre au niveau local du Schéma régional des véloroutes et voies vertes et connecter les itinéraires à un maillage local

Le SRADDET demande à privilégier l'organisation de l'urbanisation autour des dessertes en transports collectifs et à favoriser le développement urbain autour des axes bien desservis. Il vise également à réduire la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, l'artificialisation des sols et l'étalement urbain.

Il a pour orientations de :

- Contribuer au déploiement de modes de transport propres et au développement de nouvelles mobilités, en proposant des alternatives à l'autosolisme,
- Développer les transports en commun et infrastructures propres,
- Favoriser le développement des véhicules décarbonés à motorisation électrique, en généralisant l'équipement en bornes électriques et le déploiement des infrastructures de recharge de carburants alternatifs sur l'ensemble du réseau régional,
- Accélérer la mise en place de solutions mutualisées d'avitaillement pour des transports en commun urbains et interurbains à faibles émissions, dans les pôles d'échanges multimodaux présentant les qualités requises,
- Favoriser les nouvelles pratiques de mobilité telles que l'autopartage, le transport à la demande, les modes actifs, le covoiturage dynamique, par la mise en place des schémas de développement des aires de covoiturage et par le déploiement massif d'aménagements cyclables.

SCoT Cœur du Var

Objectifs : le projet révisé vise à poursuivre la construction d'un bassin de vie équilibré, en préservant un cadre de vie de qualité. Pour cela, il s'agira de conforter le pôle urbain principal, et à organiser un maillage de villages attractifs et adapté aux nouveaux enjeux (santé, énergie, préservation des ressources, des terres et de la biodiversité, adaptation aux changements climatiques).

Orientations pour l'armature urbaine

Le projet vise à répartir la population à accueillir, de façon proportionnée, adaptée et équitable sur l'ensemble des communes du territoire et en lien avec le développement de l'emploi. Il tend aussi vers l'affirmation d'une identité rurale et une stratégie d'aménagement économique claires, qui permettront au territoire d'assurer son rayonnement. Les enjeux sont multiples, il faut donner au territoire les moyens de s'adapter aux enjeux du vieillissement des populations, des évolutions sociologiques et des changements climatiques.

Pour y parvenir, l'aménagement du territoire s'organise autour :

- **Des villages « Nature », le Thoronet et les Mayons**, dont l'objectif est de valoriser leurs atouts pour leur permettre d'affirmer un dynamisme et donc une attractivité,
- **Des villages du Val d'Issole, Cabasse, Besse-sur-Issole et Flassans-sur-Issole**, dont l'objectif est de conforter et adapter leurs centres villages, en prenant en compte le risque accru d'inondations,
- **Des villages de plaine, notamment avec Carnoules,** et son rôle de carrefour stratégique fédérateur notamment pour le Sud du territoire**, ainsi que Gonfaron, Pignans et Puget-ville** qui doivent structurer leur centralité pour répondre aux besoins de proximité des habitants,
- **Du pôle urbain le Cannet-des-Maures et Le-Luc-en-Provence** qui doit confirmer son rôle de polarité urbaine principale pour le territoire.

Orientations pour les transports collectifs

Les principales actions sur les transports sont les suivantes :

- Favoriser le report modal vers les transports en commun et les mobilités douces pour mieux relier les villes, villages, et espaces d'activités économiques, et encourager les alternatives à la voiture pour les trajets quotidiens et les courts trajets,
- Préserver l'emprise de la ligne ferroviaire Carnoules-Gardanne,
- Travailler avec les acteurs afin d'améliorer la desserte en train du territoire (fréquences plus régulières) et organiser l'arrivée du Service Express Régional Métropolitain de l'aire toulonnaise (St Cyr – Carnoules),
- Faire de l'offre de déplacement un véritable outil d'incitation à l'équilibre des communes et à la ville du quart d'heure.

Le SCoT prévoit également de actions d'accompagnement des autres mobilités, en lien avec l'arrivée du SERM, soit :

- Accompagner l'évolution des tissus urbains existants par une adaptation des mobilités en développant les mobilités douces, en créant des liaisons piétonnes et pistes cyclables entre les centres-villes et villages, les secteurs d'activités et les équipements publics pour encourager une ville du quart d'heure et apaiser les centralités,
- Encourager l'utilisation de mobilités bas carbone par l'aménagement urbain (bornes de recharge électrique, parc à vélo, etc.),
- Créer des maillages piétons et des pistes cyclables entre les quartiers proches de la gare et les espaces habités,
- Organiser un maillage cyclable entre les villages, et également en lien avec les territoires voisins notamment en lien avec l'EV8,
- La consolidation de l'organisation urbaine par des pôles d'échanges et des aires de mobilités adaptés ,
- La garantie des zones de stationnement adaptées aux besoins, notamment pour le développement du covoiturage.

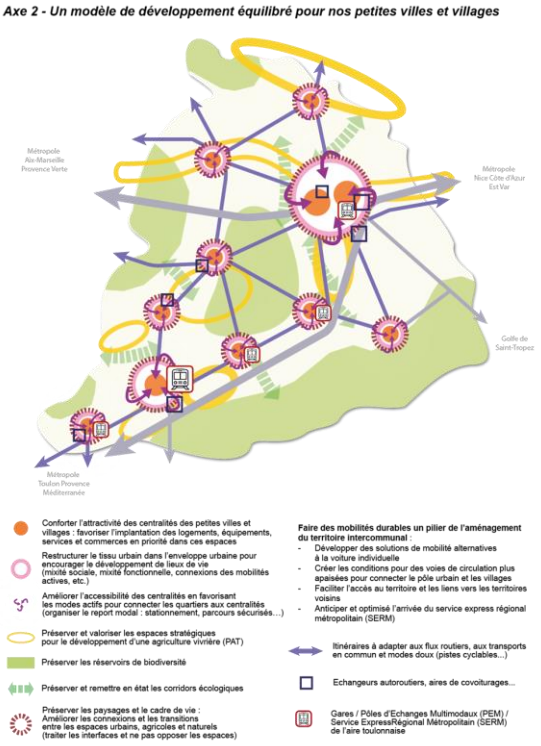


Figure 4 - PAS du SCoT en révision débattu le 1er avril 2025

SCoT Provence Verte Verdon

Le SCoT Provence Verte Verdon englobe le périmètre de la CA Provence Verte et de la CC Provence Verdon soit dans un périmètre plus large que celui retenu du SERM. Les actions extraites du SCoT et reprises ci-dessous sont celles en interface avec la CA Provence Verte.

Orientations pour l'armature urbaine

Objectifs : Assurer un développement urbain équilibré, optimisant le fonctionnement des transports, réseaux, services et commerces, en privilégiant une urbanisation économe et efficace grâce à l'intensification urbaine – plutôt qu'à l'étalement urbain, afin de réduire les besoins en équipements, les déplacements, la consommation d'énergie fossile et les émissions de gaz à effet de serre.

- Concentrer l'habitat, les commerces, les équipements et les activités au sein des villes-centres et des villes-relais, afin de renforcer leur attractivité et limiter la dispersion urbaine.
- Conforter le rôle des villes-centres, notamment celles de Brignoles et de Saint-Maximin, par l'accueil des équipements structurants et des principales fonctions métropolitaines.
- Renforcer les villes-relais, telles que celles de Rians, Barjols, Carcès, Garéoult, et Rocbaron, en développant une offre de services intermédiaires, adaptée aux besoins quotidiens de leurs bassins de vie.

Orientations pour les transports collectifs

Objectifs : Renforcer les dessertes vers les métropoles voisines, ainsi qu'en interne aux bassins de vie de Provence Verte Verdon, en organisant un système de transport en commun garantissant la cohésion sociale et territoriale

Le périmètre du SCoT ne possède pas de ligne ferroviaire exploitée.

- Actions en faveur des transports interurbains
    - 4 axes de développement des transports interurbains sont identifiés avec une volonté d'obtenir une desserte à la demi-heure entre Aix-en-Provence et Le Luc, Saint-Maximin et Aubagne, Saint-Maximin et Toulon par Solliès-Pont ainsi que Brignoles et Toulon vers Cuers,
    - Des enjeux de rabattement des communes intermédiaires vers les deux pôles du territoire : Saint-Maximin et Brignoles sont mis en avant avec la constitution dans ces deux communes de pôles d'échanges multimodaux structurants, mais également des PEM secondaires sur les communes-relais de Rians, Barjols, Carcès, Rocbaron et Garéoult.
    - La structuration de l'offre de transport collectif urbaine avec une référence au plan de mobilité de la Communauté d'agglomération Provence Verte,
- Le SCoT prévoit également des actions d'accompagnement des autres mobilités en lien avec le SERM, soient :
    - Des propositions d'offres de covoiturage et d'autopartage,
    - Des besoins d'améliorer les conditions de déplacements à pied ou à vélo.

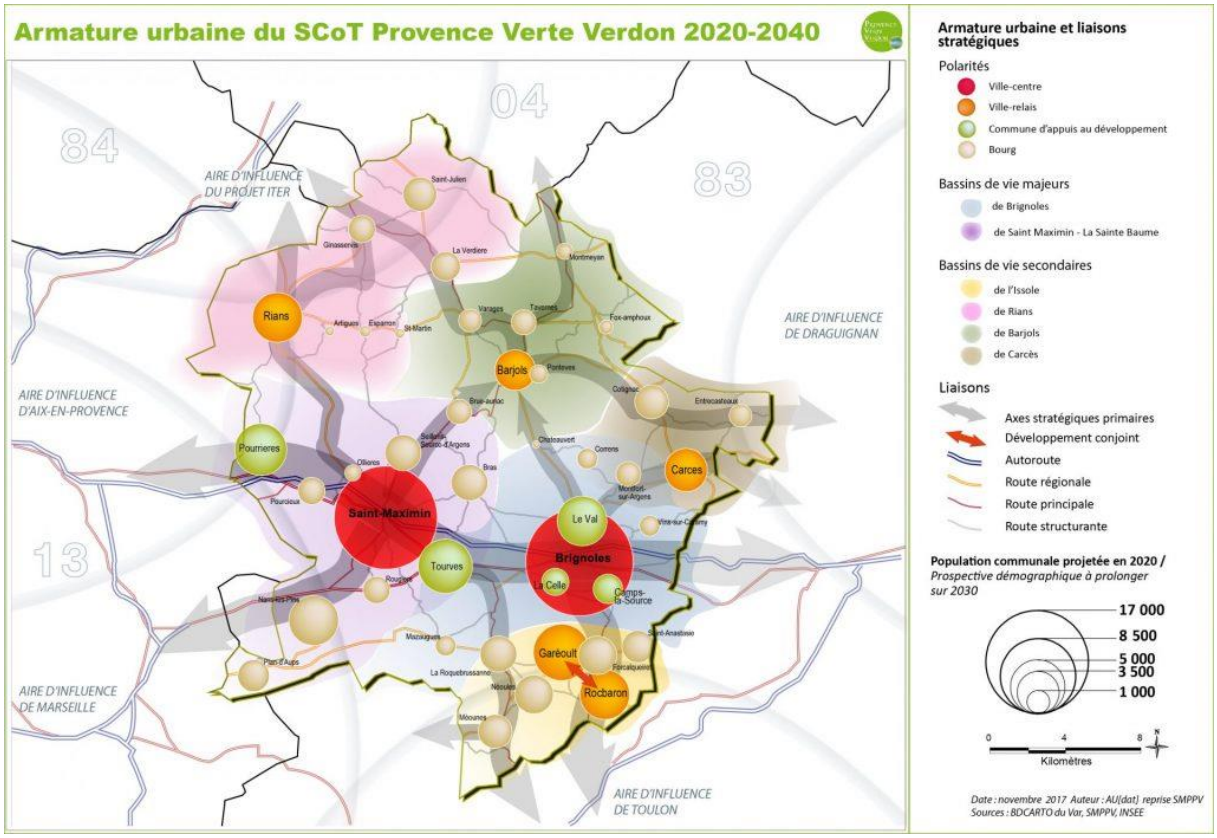


Figure 5 - Armature urbaine du SCoT Provence Verte Verdon 2020-2024

SCoT Provence Méditerranée

Objectifs : Organiser le développement en suivant les principes de recentrage et de cohérence urbanisme transport

Orientations pour l'armature urbaine :

Trois grandes orientations d'articulation de l'armature urbaine ressortent :

- Recentrer le développement urbain sur le cœur métropolitain en y localisant prioritairement les fonctions et activités d'envergure métropolitaine. Cet espace constitue le principal pôle d'accueil de la croissance démographique et économique, soutenu par le développement d'un réseau de transports collectifs à haut niveau de service,
- Les pôles intercommunaux doivent être renforcés dans leur rôle de bourgs-centres, au service de bassins de vie regroupant plusieurs communes et une population significative. Ils concentrent les services de proximité, les équipements publics et les activités commerciales, tout en assurant une bonne connexion avec le cœur métropolitain,
- Les pôles communaux et de proximité doivent être consolidés pour répondre efficacement aux besoins quotidiens des habitants. Leur niveau d'équipement et leur

desserte en transports seront adaptés en fonction du poids démographique et des besoins liés à l'activité touristique.

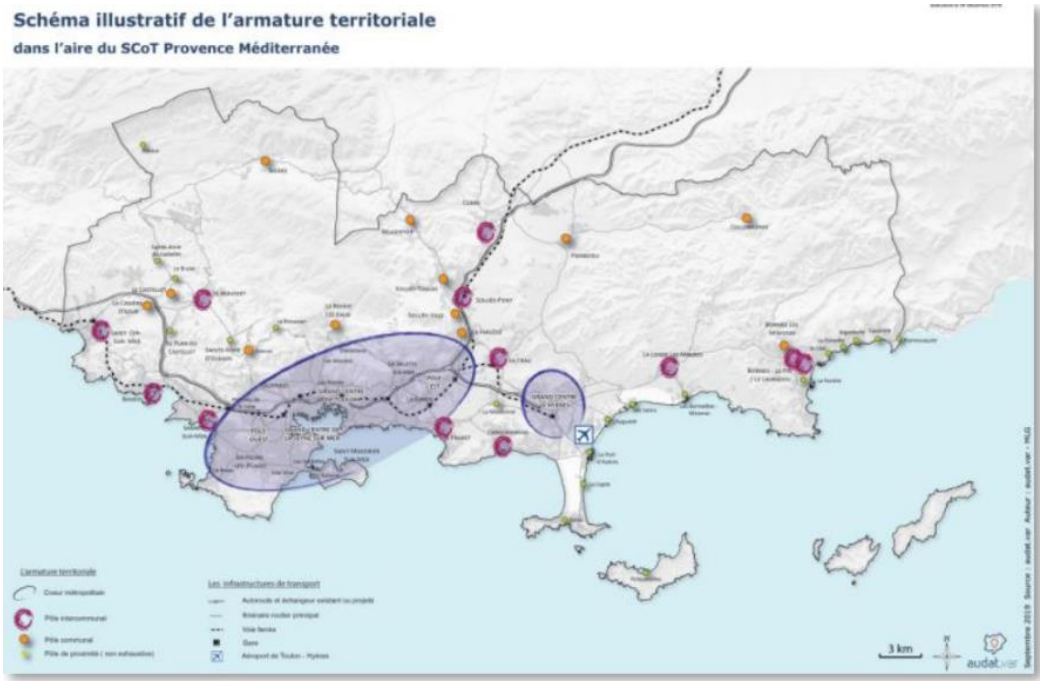


Figure 6 - Schéma illustratif de l'armature territoriale dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

Actions en faveur des transports interurbains :

Objectifs : L'offre de transport en commun s'appuie sur un réseau structurant, combinant les dessertes urbaines et interurbaines pour former un système lisible, intégré et performant. Conçu à partir des axes existants et à développer, il répond aux besoins actuels et futurs du territoire. Ce réseau vise à garantir un haut niveau de service, fréquence régulière, large amplitude horaire, confort et sécurité — afin d'offrir une alternative compétitive à la voiture individuelle.

Le SCoT reprend l'ambition du projet du projet de la LNPCA avec la mise en place de la navette toulonnaise et une desserte renforcée :

- De St-Cyr-sur-Mer à La Pauline, 15 minutes en heure de pointe et 30 minutes en heure creuse,
- De La Pauline à Hyères via La Crau et de La Pauline à Carnoules via Solliès-Pont et Cuers, avec une fréquence de deux trains par heure de pointe et un train par heure en heure creuse, afin d'assurer une desserte optimisée des habitants du Moyen-Var vers la Métropole,
- Le développement de la multimodalité repose sur l'aménagement de pôles d'échanges identifiables et bien connectés, offrant des services adaptés (billettique, stationnement vélo, accessibilité piétonne et cyclable).

Il est également développé un réseau de cars à haut niveau de services, cadencés à 30 min en heure de pointe, sur les cinq axes suivants :

- Belgentier – Solliès-Pont- La Farlède - TPM/Toulon,

- Cuers – Solliès-Pont – La Farlède – TPM/Toulon,
- Le Beausset – Sainte-Anne d'Evenos – TPM/Toulon,
- Saint-Cyr - Bandol – Sanary – TPM/Toulon,
- Le Lavandou/Bormes - La Londe – TPM/Toulon.

Dans la Métropole TPM, ces lignes de cars interurbains assurent une desserte "express", à la manière d'un réseau de « cars–RER », des grands pôles urbains et des grands générateurs de déplacements, notamment :

- À l'est : le centre-ville d'Hyères, la gare d'Hyères, la gare de La Pauline, le campus universitaire de La Garde/La Valette-du-Var,
- À Toulon : l'hôpital Sainte-Musse, le Campus Universitaire de Toulon Porte d'Italie / Champs de Mars, la place de la Liberté, la gare / Chalucet,

À l'ouest : la gare d'Ollioules-Sanary, le Technopole de la mer (base terrestre), le parking relais des Portes d'Ollioules et de Toulon.

Ces différentes actions s'inscrivent pleinement dans l'ambition du SERM et répondent aux enjeux de coordination entre les réseaux ferrés et routiers, ainsi qu'à l'organisation de la desserte des principales polarités de la métropole toulonnaise.

Le SCoT prévoit également des éléments de développement des transports urbains au sein des autorités organisatrices de la mobilité sur les AOM, soient :

- Des lignes terrestres et maritimes à haut niveau de service sur TPM avec des fréquences à 10 minutes sur les principaux axes routiers,
- Trois axes de développement des transports collectifs sur la CA Sud Sainte Beaume.

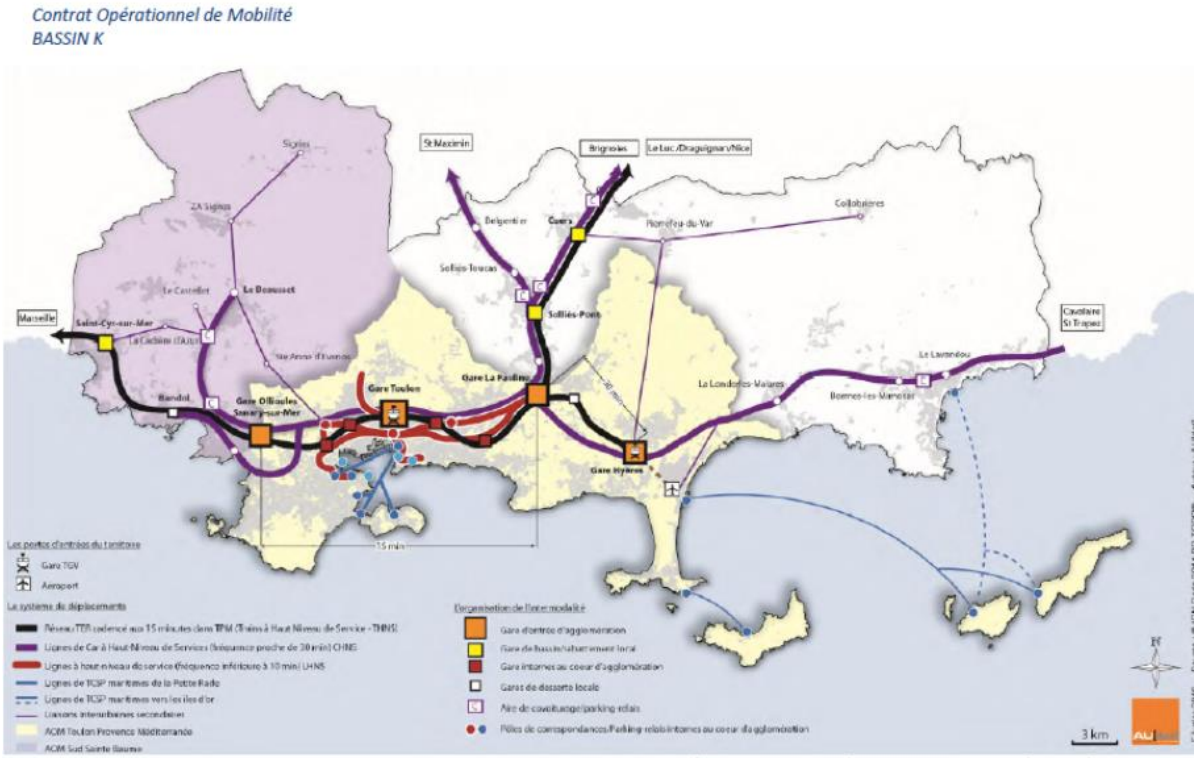


Figure 7 -Actions en faveur des transport interurbain – Source PDU de Toulon 2015

Le SCoT prévoit également le développement du vélo avec :

- La V65 comme axe structurant de développement des itinéraires cyclables et le développement d'un maillage cyclable sur le SCoT desservant les polarités urbaines (Le Beausset / Hyères, Cuers, La Crau, Pierrefeu ...),
- À partir de la V65 la desserte des principaux sites touristiques du littoral dont la presqu'île de Giens. Les liaisons cyclables avec les territoires voisins et notamment vers Carnoules et le Luc le Cannet.

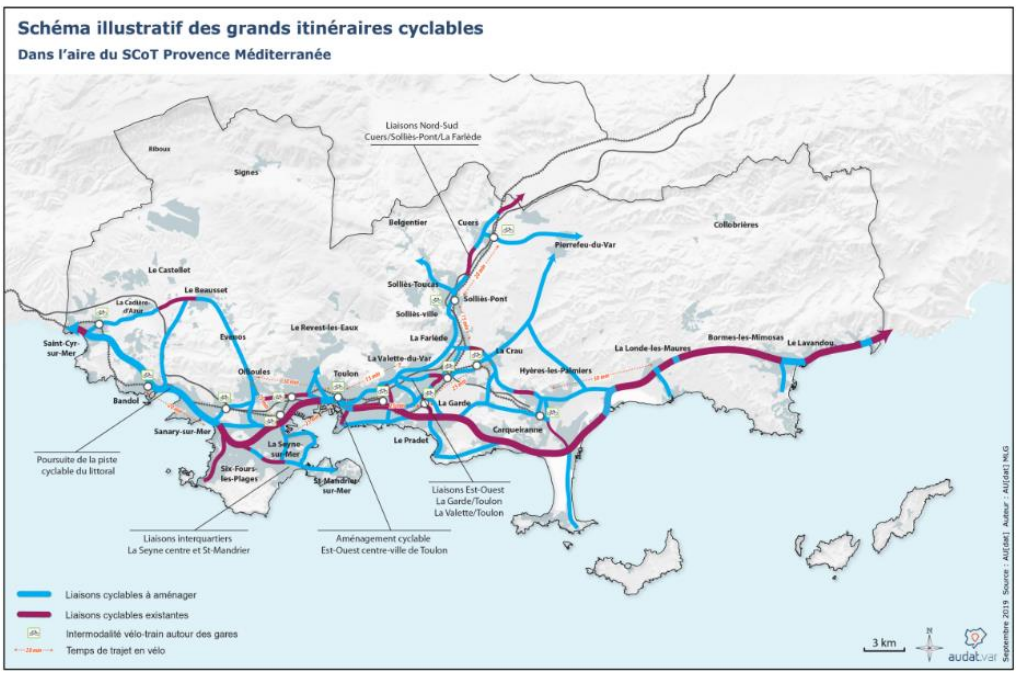


Figure 8 -Liaisons cyclables prévues au SCoT Provence Méditerranée

Schéma Directeur cyclable de Toulon Provence Méditerranée

Le schéma cyclable fixe un objectif ambitieux : atteindre un réseau de 400 km et créer 3 000 places de stationnement vélo. Il s'appuie sur 39 grands itinéraires prioritaires destinés à encourager la pratique du vélo au quotidien. Ce réseau dessert l'ensemble des gares, des parkings relais, ainsi que les embarcadères maritimes actuels et projetés. Il couvre aussi toutes les zones d'activités économiques et commerciales, ainsi que les grands sites littoraux de Six Fours, La Seyne-sur-Mer, Toulon, Le Pradet et Hyères. Par ailleurs, il assure une connexion directe à la Véloroute V65 et aux futurs TCSP pour l'ensemble des communes. À terme, le nombre d'habitants situés à moins de 50 mètres d'un aménagement cyclable augmenterait de 50 %.

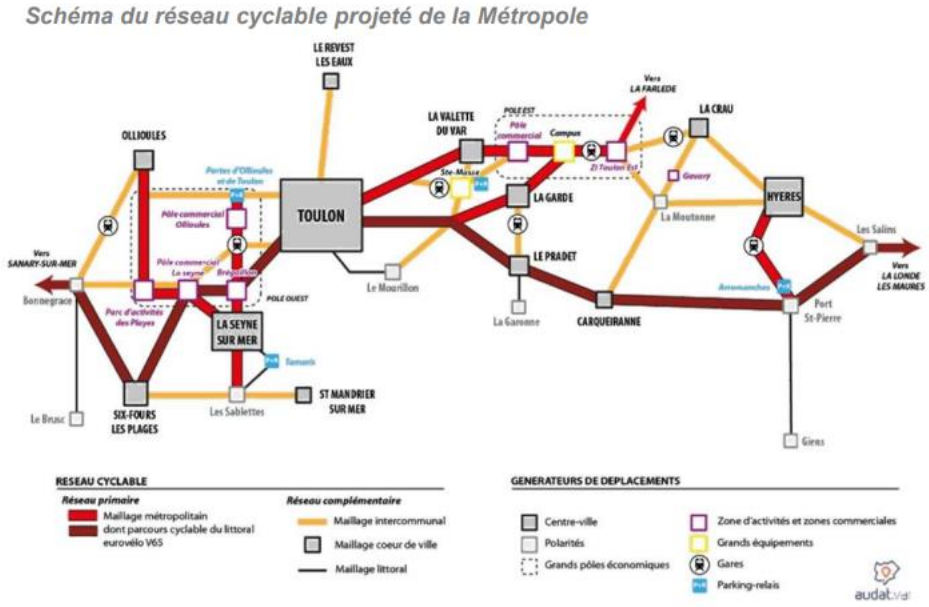


Figure 9 - Schéma du réseau cyclable projeté – SDAC TPM, 2019

Plan de Mobilité de Toulon Provence Méditerranée

Les 5 objectifs du PDM 2025-2035 sont :

- Renforcer la cohésion sociale en permettant à chacun de se déplacer en sécurité,
- Réduire l'empreinte environnementale et l'impact sur la santé de la mobilité,
- Evoluer vers une ville du quart d'heure et un rééquilibrage de l'espace public résilient,
- Favoriser la cohabitation/coexistence des mobilités touristiques et du quotidien,
- Garantir la recevabilité juridique et la faisabilité / pérennité du PDM.

Les actions du PDM se développent autour de 4 axes avec les grandes actions suivantes résumées ci-dessous :

- **Donner au transport collectif le pouvoir de concurrencer l'autosolisme :**
  - Sur cet axe le PDM s'articule avec les développements d'offre régionale tant sur le ferroviaire, le réseau de car express et le covoiturage,
  - Le développement du réseau urbain avec le cadencement de lignes à 10 minutes du futur réseau LHNS bénéficiera également d'aménagements de voiries dédiées,

    - Un travail important est prévu sur l'intermodalité tant sur l'offre d'infrastructure (P+R, cheminements piétons et cycles) que sur l'organisation des horaires, l'information et l'évolution des systèmes de billettique.
- Faire évoluer le partage de l'espace public en mettant les mobilités actives au cœur des aménagements :
- Le PDM pose un axe fort avec un enjeu de rééquilibrage de l'espace et de végétalisation :
    - Une meilleure organisation du stationnement pour réduire la pression sur la voirie,
    - Une régulation de la circulation dans les centres-villes au bénéfice des modes actifs.
- **Organiser les mobilités touristiques et événementielles :**
    - Une régulation du stationnement au niveau des grands sites touristiques sensibles,
    - Le développement d'alternatives à la voiture en accès à ces sites, notamment avec une gestion spécifique événementielle,
    - Le PDM prévoit de réaliser une enquête mobilité spécifique sur le volet touristique.
- **Accompagner les mutations par un écosystème des mobilités :**
    - Le développement des mobilités partagées (autopartage et covoiturage),
    - La location de Vélos à Assistance Electrique,
    - La mutation vers des mobilités décarbonées (Parc de la métropole, bornes de recharges ...),
    - Un travail d'accompagnement aux changements de mobilité et de suivi de la mise en place du PDM.

Le PDM prévoit ainsi sur 10 ans des modifications profondes de comportements avec :

- Une baisse de 11 % de la part modale de la voiture individuelle,
- Une hausse de 5 % de transports collectifs permise par un renforcement important de l'offre kilométrique du réseau mistral,
- Une hausse de 5,5% par rapport à la part modale actuelle, soit 8% de la part modale vélo, soit une ambition de triplement de la pratique en 10 ans, mais qui reste toutefois en dessous de l'objectif de 12% en 2030 fixé par le SRADDET

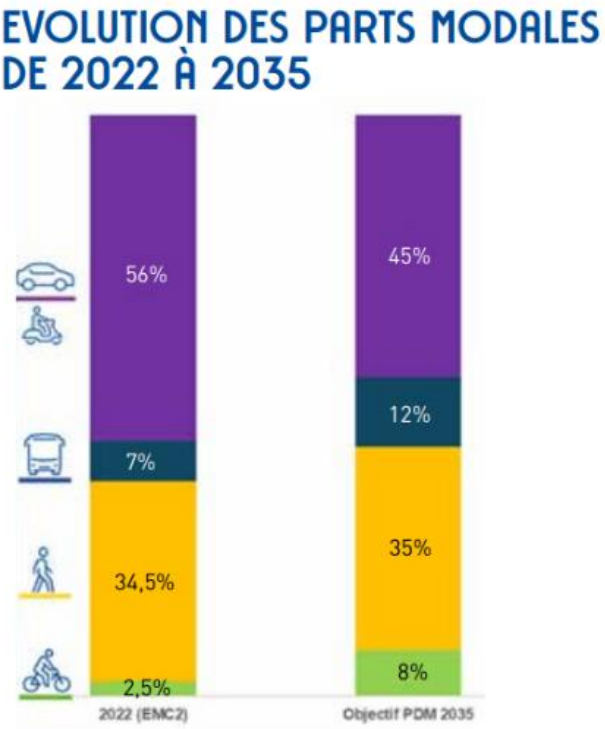


Figure 10 - Objectifs d'évolution des parts modales du PDM 2025-2035

- Le PDMS de la CA Provence Verte (2024), qui avec comme grands objectifs :
    - Structurer l'offre de transports collectifs,
    - Proposer des offres de mobilité complémentaires,
    - Instaurer une approche collective et concertée des mobilités,
    - Améliorer les conditions de déplacement à pied et à vélo

- Le PDM de la CA Sud Sainte-Baume (2026), avec comme grands objectifs :
    - Améliorer les mobilités quotidiennes des personnes, des entreprises et des collectivités publiques,
    - Rendre possible l'usage du vélo, améliorer la sécurité de tous les déplacements et partager la voirie de façon équilibrée,
    - Diminuer le trafic automobile et développer les transports en commun ainsi que les moyens de déplacement les moins consommateurs en énergie et les moins polluants,
    - Tenir compte de la diversité des composantes territoriales ainsi que des besoins spécifiques de sa population,
    - Améliorer les mobilités estivales vers les villages touristiques et les plages.

À noter pour le territoire de Coeur du Var, mise en application de la stratégie-action "Coeur du Var, Territoire de Mobilités Durables" avec ses 38 fiches actions pour répondre aux 6 objectifs suivants :

- Développer l'offre et la pratique cyclable et piétonne,
- Favoriser la mobilité des publics fragiles,
- Favoriser les pratiques automobiles durables (Covoiturage, motorisation électrique…),
- Etudier les possibilités de renforcer l'offre de transports collectifs locale,
- Améliorer la communication sur l'offre de mobilité,
- Animer le réseau local des acteurs de la mobilité.

Schéma Directeur cyclable de la CC Cœur du Var

Le schéma Directeur cyclable de la CC Cœur du Var repose sur 162 km d'aménagements pour 58 liaisons. Il se localise majoritairement sur le réseau routier départemental de la communauté de communes. Il emprunte également des chemins jalonnés. Les itinéraires internes aux communes et la liaison Flassans - Le Luc – Le Cannet-des-Maures sont priorisés dans une première phase (2025 - 2027).

Dans un second temps (2028 - 2030), une confortation des itinéraires existants ainsi que l'itinéraire Le Luc – Gonfaron sont projetés. Finalement, ce sont les itinéraires interurbains sur routes départementales qui sont phasés à long terme (2031 - 2033). Sur l'ensemble des communes des

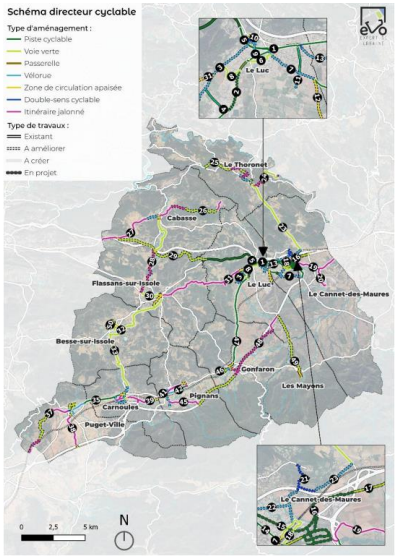


Figure 11 - Schéma d'intention - Source : SDC CCCV, 2025

stationnements supplémentaires sont à créer à proximité des équipements publics et sportifs, écoles, des services et des commerces.

Schéma Directeur cyclable de la CA Sud Sainte Beaume

Le réseau cyclable planifié dans le schéma directeur cyclable de la CA Sud Sainte Beaume totalise 91 km et sera déployé sur une période de 10 ans. Le schéma vise à structurer un réseau cohérent, capable de mailler le territoire et de desservir efficacement les principaux pôles générateurs de déplacements. Parallèlement, il ambitionne un haut niveau de sécurité et de confort, avec

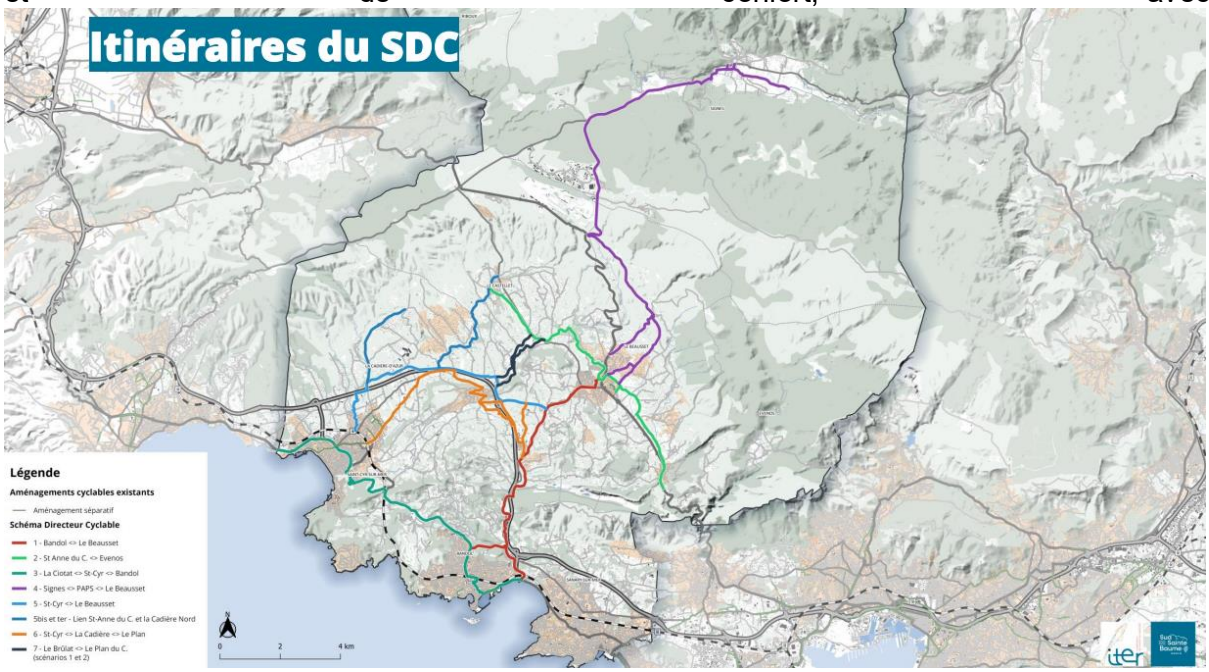


Figure 12 -Itinéraires du SDC CASSB, 2024

68 % des aménagements prévus en site propre. L'itinéraire le long de la RD559 programmé entre 2027 et 2029 affirme la volonté de la CA Sud Sainte Beaume de réaliser la continuité cyclable de la V65 entre la Ciotat et Bandol.

Schéma Directeur cyclable de la CC Méditerranée Porte des Maures

Le schéma directeur cyclable de la CC Méditerranée prévoit le déploiement de 183 km d'aménagement cyclable ainsi que des stationnements vélos sécurisés au niveau des pôles générateurs de déplacements, des centres bourgs et des établissements scolaires. La phase 1 (2024–2028) consolide les liaisons internes aux centres-bourgs et projette les premières connexions intercommunales prioritaires. La phase 2 (2029–2034) renforce les aménagements dans les centres-bourgs denses et poursuit les continuités intercommunales majeures. La phase 3 (2035–2039) finalise le maillage, complète les liaisons secondaires et dessert les derniers pôles générateurs.

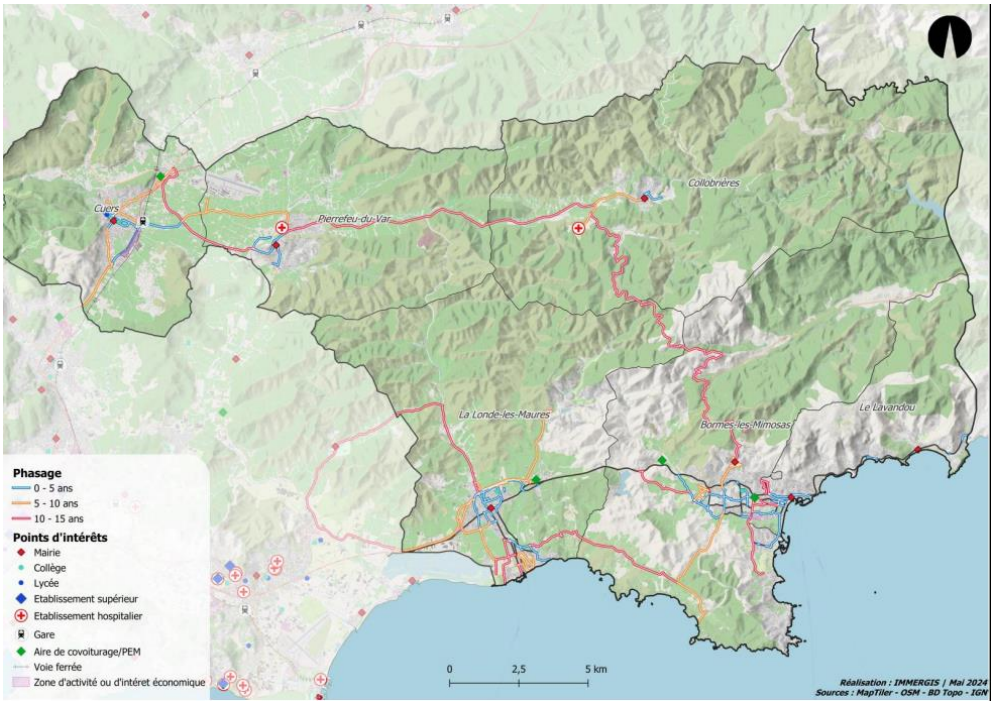


Figure 13 - Phasage du schéma cyclable CCMPM – Source : SDC CCMPM, 2024

Schéma Directeur cyclable de Toulon Provence Méditerranée

Le schéma cyclable fixe un objectif ambitieux : atteindre un réseau de 400 km et créer 3 000 places de stationnement vélo. Il s'appuie sur 39 grands itinéraires prioritaires destinés à encourager la pratique du vélo au quotidien. Ce réseau dessert l'ensemble des gares, des parkings relais, ainsi que les embarcadères maritimes actuels et projetés. Il couvre aussi toutes les zones d'activités économiques et commerciales, ainsi que les grands sites littoraux de Six Fours, La Seyne-sur-Mer, Toulon, Le Pradet et Hyères. Par ailleurs, il assure une connexion directe à la Véloroute V65 et aux futurs TCSP pour l'ensemble des communes. À terme, le nombre d'habitants situés à moins de 50 mètres d'un aménagement cyclable augmenterait de 50 %.

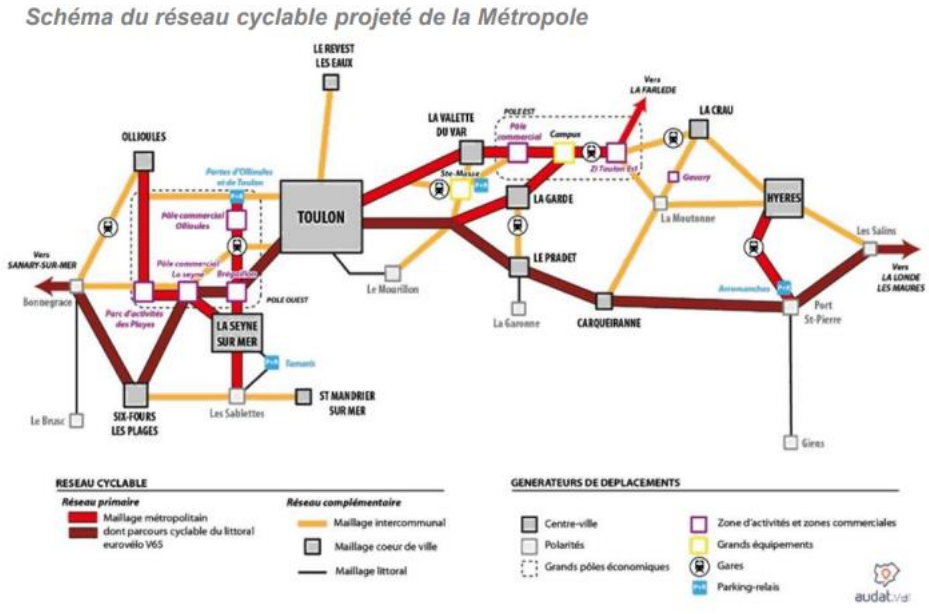


Figure 14 - Schéma du réseau cyclable projeté – SDAC TPM, 2019

Schéma Directeur cyclable de la CC Cœur du Var

Le schéma Directeur cyclable de la CC Cœur du Var repose sur 162 km d'aménagements pour 58 liaisons. Il se localise majoritairement sur le réseau routier départemental de la communauté de communes. Il emprunte également des chemins jalonnés. Les itinéraires internes aux communes et la liaison Flassans - Le Luc – Le Cannet-des-Maures sont priorisés dans une première phase (2025 - 2027).

Dans un second temps (2028 - 2030), une confortation des itinéraires existants ainsi que l'itinéraire Le Luc – Gonfaron sont projetés. Finalement, ce sont les itinéraires interurbains sur routes départementales qui sont phasés à long terme (2031 - 2033). Sur l'ensemble des communes des stationnements supplémentaires sont à créer à proximité des équipements publics et sportifs, écoles, des services et des commerces.

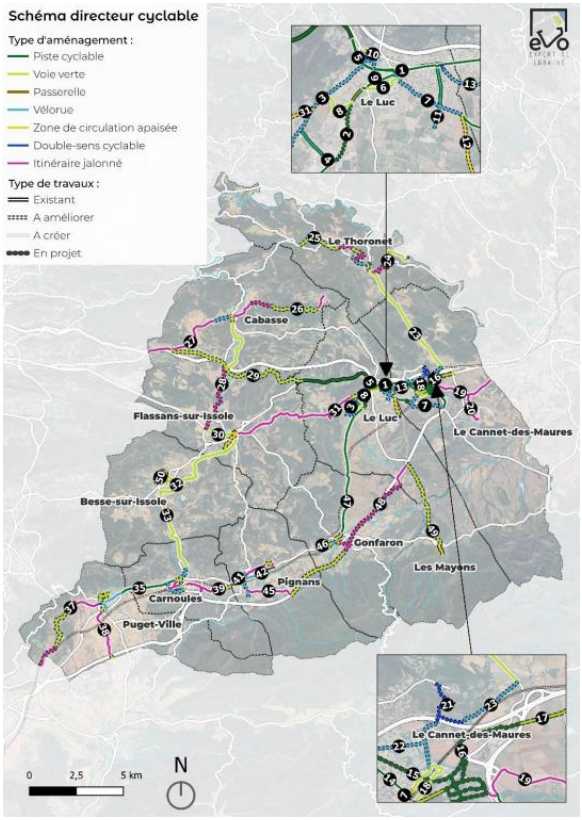


Figure 15 - Schéma d'intention - Source : SDC CCCV, 2025

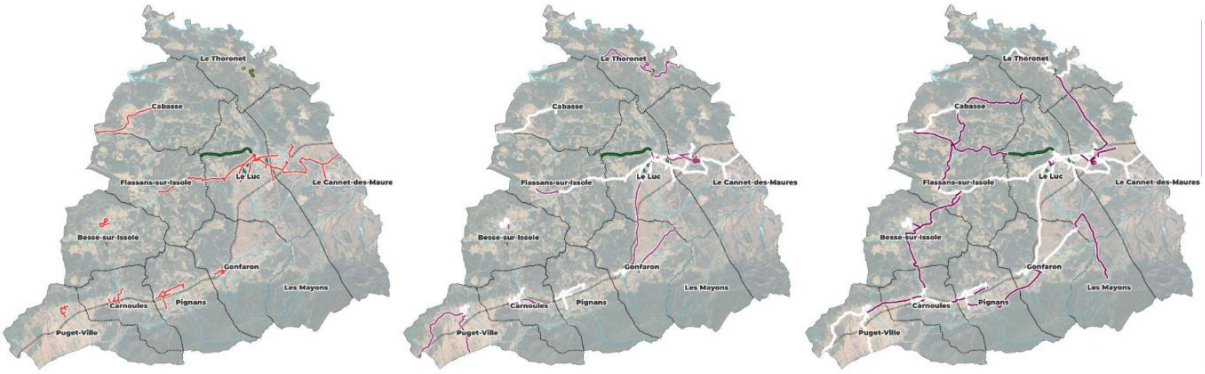


Figure 16 - Phasage du schéma cyclable CCCV - Source : SDC CCCV, 2025

Schéma Directeur cyclable de la CA Sud Sainte Beaume

Le réseau cyclable planifié dans le schéma directeur cyclable de la CA Sud Sainte Beaume totalise 91 km et sera déployé sur une période de 10 ans. Le schéma vise à structurer un réseau cohérent, capable de mailler le territoire et de desservir efficacement les principaux pôles générateurs de déplacements. Parallèlement, il ambitionne un haut niveau de sécurité et de confort, avec 68 % des aménagements prévus en site propre. L'itinéraire le long de la

RD559 programmé entre 2027 et 2029 affirme la volonté de la CA Sud Sainte Beaume de réaliser la continuité cyclable de la V65 entre la Ciotat et Bandol.

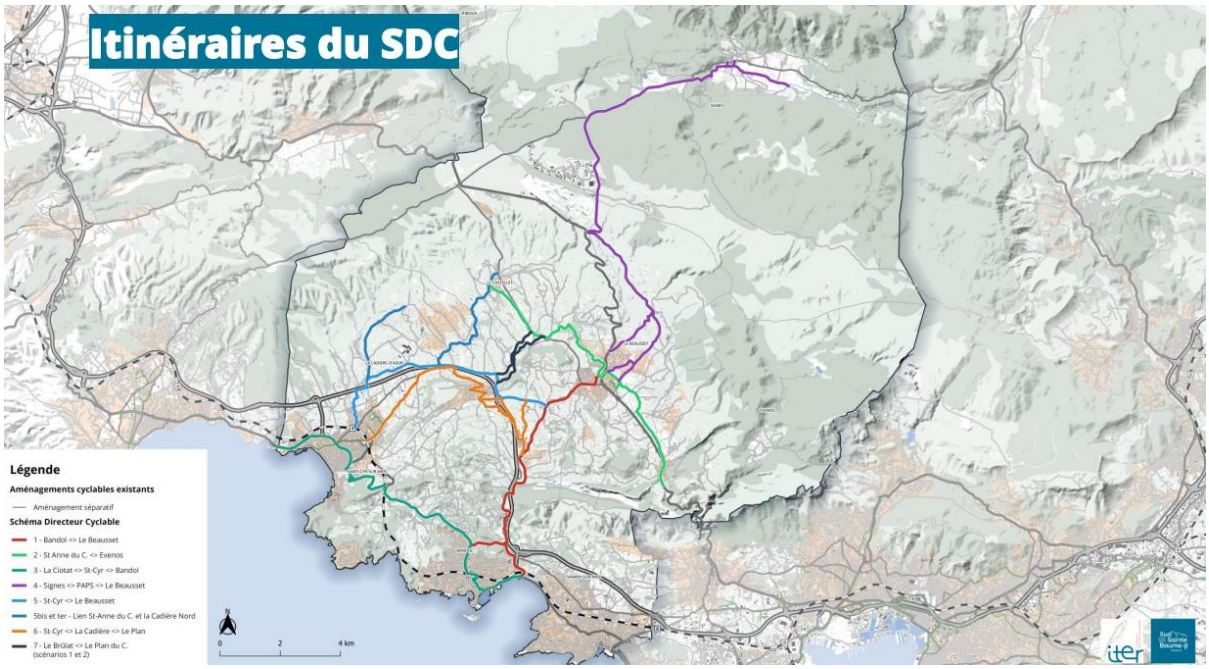


Figure 17 -Itinéraires du SDC CASSB, 2024

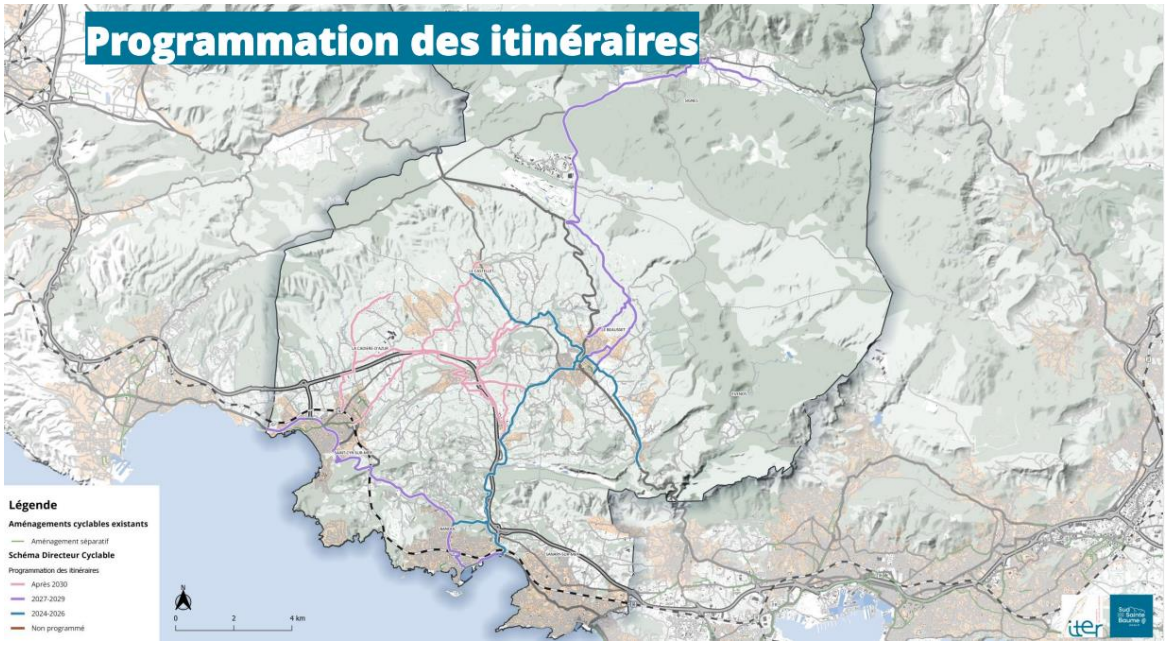


Figure 18 - Programmation des itinéraires du SDC CASSB, 2024

Schéma Directeur cyclable de la CC Méditerranée Porte des Maures

Le schéma directeur cyclable de la CC Méditerranée prévoit le déploiement de 183 km d'aménagement cyclable ainsi que des stationnements vélos sécurisés au niveau des pôles générateurs de déplacements, des centres bourgs et des établissements scolaires. La phase 1 (2024–2028) consolide les liaisons internes aux centres-bourgs et projette les premières connexions intercommunales prioritaires. La phase 2 (2029–2034) renforce les aménagements dans les centres-bourgs denses et poursuit les continuités intercommunales

majeures. La phase 3 (2035–2039) finalise le maillage, complète les liaisons secondaires et dessert les derniers pôles générateurs.

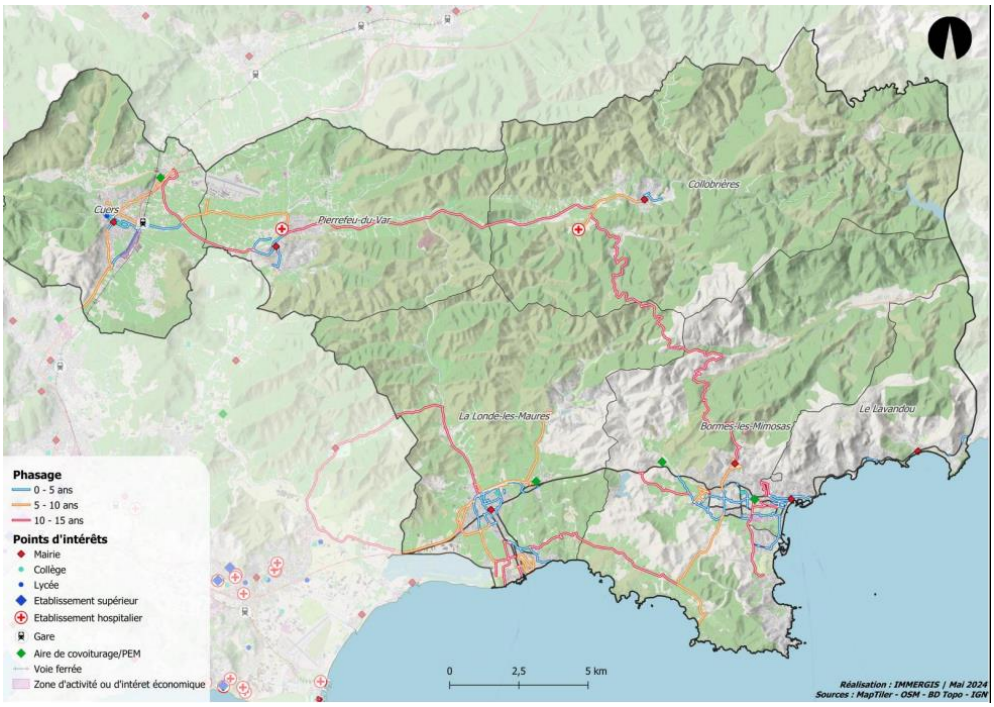


Figure 19 - Phasage du schéma cyclable CCMPM – Source : SDC CCMPM, 2024

Partie 4

Ressources en ligne mobilisées pour l'élaboration du SERM et nourrir le dialogue territorial

Contrats opérationnels de la mobilité

Source : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Contrats opérationnels de mobilité, https://zou.maregionsud.fr/actualites/contrats-operationnels-de-mobilite/

Source : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Synthèse générale des contrats opérationnels de mobilité, https://storage.googleapis.com/is-wp-22-prod/uploads-prod/2025/11/ZOU_REGIONSUD_SYNTHESE-GENERALE_DEPLIANT_BD_VF.pdf

Source : Cerema, https://www.expertises-territoires.fr/jcms/pl1_226969/fr/contrats-operationnels-de-mobilite-region-sud

Comité des Partenaires

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) instaurent un comité des partenaires, associant des représentants d'usagers/d'habitants tirés au sort et des représentants des employeurs de façon à les associer à la politique de mobilité conduite sur le territoire. La Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, Autorité Organisatrice à l'échelle régionale, a créé son Comité des Partenaires régional en 2022.

Source : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Instances de concertation, https://zou.maregionsud.fr/instances-de-concertation

Comité de suivi des dessertes ferroviaires

La Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, Autorité Organisatrice à l'échelle régionale, consulte régulièrement ses partenaires, sur les évolutions de dessertes de la tarification, des projets de rénovation, d'acquisition de matériels, etc.

Le comité de suivi des dessertes ferroviaires Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, créé en 2019 conformément au décret n° 2018-1364 du 28 décembre 2018 en application de l'article L. 2121-9-1 du code des transports, est composé de représentants d'usagers et des collectivités territoriales de la Région. Il a pour mission de rendre des avis, observations et recommandations consultatifs à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, autorité organisatrice de transport ferroviaire sur son territoire.

Source : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Instances de concertation, https://zou.maregionsud.fr/instances-de-concertation

Consultation des usagers TER

Consultation des usagers Février 2025 : La Région a organisé une consultation numérique des usagers de ses TER sur la nouvelle offre de service annuelle.

Consultation des usagers Février 2024 : Bilan et synthèse des résultats de la consultation des usagers TER après la mise en service de la nouvelle offre

Consultation des usagers Janvier 2023 : La Région a organisé une consultation numérique des usagers de ses TER sur la nouvelle offre de service annuelle.

Source : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Instances de concertation, https://zou.maregionsud.fr/instances-de-concertation

Ressources LNCPA

Plus de 280 documents évoquent la concertation sur le site du grand projet LNPCA. Ces éléments sont connus de l'ensemble des partenaires de la convention de financement du SERM, dans la mesure où ils sont également financeurs du projet LNPCA. Cela illustre quantitativement le long processus de concertation qui a préexisté au SERM, et dans lequel le SERM s'inscrit en continuité.

Source : https ://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/

Autres consultations non obligatoires dans le cadre du dialogue territorial

Présentation lors de la table ronde « RER métropolitains », le 22 mai 2025

Le vice-président de la Région, Jean-Pierre SERRUS est intervenu lors d'un débat sur le déploiement des SERM organisé par la structure "RER métropolitains" créée en 2022 sous l'impulsion de Jean-Marc Zulesi, ancien député, rapporteur de la loi SERM. Cette structure est composée d'acteurs publics, de citoyens et d'experts engagés dans la réussite des "RER métropolitains".

Il a ainsi été indiqué que la démarche SERM s'inscrit dans une dynamique nationale de réflexion et de partage d'expériences associant collectivités territoriales, autorités organisatrices, opérateurs de transport, experts, représentants de la société civile et associations d'usagers. À ce titre, les débats organisés par l'association Objectif RER Métropolitains en mai 2025 ont mis en évidence plusieurs constats convergents sur les conditions de réussite du déploiement des SERM. Les échanges ont souligné que ces projets constituent des projets de territoire à part entière, contribuant simultanément à l'amélioration des mobilités du quotidien, à la cohésion territoriale, au développement économique et aux objectifs de transition écologique. Ils ont également rappelé que le déploiement des SERM repose sur une trajectoire progressive associant des améliorations rapides de l'offre de transport et de l'intermodalité à des investissements d'infrastructure de plus long terme. Les intervenants ont estimé les besoins d'investissement à l'échelle nationale à environ 45 milliards d'euros pour l'ensemble des projets SERM, tout en soulignant que des renforcements significatifs de desserte peuvent être engagés avant la réalisation des infrastructures les plus structurantes. Les débats ont par ailleurs mis en évidence la nécessité de disposer, sur chaque territoire, d'une structure de coordination dédiée, dotée de responsabilités clairement identifiées et de moyens financiers propres, afin d'assurer le pilotage des actions nécessaires à la mise en œuvre du système de mobilité intégré attendu, notamment dans les domaines de l'intermodalité, de la tarification et de la coordination des acteurs. Enfin, les réflexions nationales convergent vers la recherche de modèles de financement pérennes combinant concours publics, contractualisation État-Régions et mécanismes de financement de long terme adaptés à l'ampleur des investissements à réaliser.

Ces échanges nationaux confirment l'importance d'une gouvernance territoriale associant durablement les collectivités, les opérateurs, les acteurs socio-économiques, les représentants des usagers et la société civile afin d'accompagner les différentes phases de conception, de déploiement et d'évaluation des SERM.

La restitution des échanges est disponible au lien suivant : https://objectifrerm.fr/evenement/le-deploiement-des-projets-serm/.

Présentation 4ème édition des Rencontres du vélo et des mobilités douces, le 26 mai 2025

Le vice-président Jean-Pierre SERRUS a participé à l'atelier consacré aux SERM, lors de la 4ème édition des Rencontres du vélo et des mobilités douces, ouverte par Jean-Marc Zulesi.

Intervention devant l'association « NOSTERPACA », le 14 novembre 2025

A l'occasion d'une rencontre organisée à l'initiative de France Nature Environnement PACA et NOSTERPACA au sujet du projet de loi cadre pour les transports, une table ronde a été consacrée à la déclinaison des Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) sur le territoire régional.

Lors de cet évènement, Jean-Pierre Serrus, Vice-Président Transport à la Région Provence Alpes Côte d'Azur a rappelé les objectifs visés par la création des SERM et les enjeux de la démarche :

- Gouvernance multi-acteurs (Région, Métropole, communes, SNCF, État)
- Nécessité d'une vision territorialisée et adaptée aux spécificités locales
- Importance de l'équité territoriale et de l'accessibilité pour tous
- Insuffisance du versement mobilité pour financer les SERM à la hauteur des besoins
- Nécessité d'une programmation pluriannuelle et d'une visibilité sur les financements
- Besoin d'actions à court terme (tarification, parkings relais, intermodalité) en plus des grands projets

Le vice-président a également rappelé le rôle de la Région, en tant Chef de file des mobilités, autorité organisatrice régionale pour les trains régionaux et lignes interurbaines, dans la démarche SERM. Il a également insisté sur la part croissante du budget de la Région consacré aux mobilités (soit près 50% en 2025). Il a appelé à une implication accrue de l'État et à une meilleure redistribution des responsabilités et des financements.

Lors de cette table ronde, Karim Touati (SNCF Réseau) s'est également exprimé. Il a insisté sur la nécessité d'un réseau ferroviaire performant, la régénération des infrastructures, et l'importance de la coordination avec les collectivités pour adapter l'offre aux besoins.

Marie Batoux (Ville de Marseille) a souligné l'urgence d'investir massivement dans les transports collectifs pour répondre à la congestion, à la pollution et à l'attractivité économique de la métropole. Elle en a appelé à une meilleure gouvernance et à l'inclusion des villes dans les décisions.

Jean-Marc Zulesi (Objectif RER Métropolitains) a mis l'accent sur la nécessité d'une conférence de financement dédiée aux SERM, d'une programmation pluriannuelle, et d'un accompagnement en ingénierie pour les collectivités.

Enfin, Jean-Yves Petit (FNE PACA) a rappelé l'importance d'une vision multimodale, de l'intégration de la société civile et de la nécessité de mesures concrètes à court terme (tarifs, parkings, services de rabattement).

Des échanges nourris ont eu lieu avec les participants au sujet des enjeux suivants :

- Accessibilité des premiers trains tôt le matin (problème d'intermodalité)
- Tarification et coût des transports (besoin de tarifs attractifs et d'abonnements adaptés)
- Gouvernance et implication des communes et de la société civile
- Spécificités des territoires industriels (ex : zone de Fos) et adaptation des solutions de mobilité
- Nécessité d'actions rapides et visibles pour les usagers
- Points clés à retenir pour votre élu (M. Serrus)
- Position centrale de la Région dans la gouvernance des SERM
- Volonté de renforcer l'offre, l'intermodalité et l'équité territoriale
- Appel à un engagement financier plus fort de l'État et à une clarification des responsabilités
- Nécessité de mesures concrètes à court terme pour améliorer l'expérience des usagers
- Dialogue constant avec les autres collectivités, la SNCF, les entreprises et la société civile

Audition du Conseil régional auprès du CESER

Dans le cadre de ses travaux sur les futurs Services Express Régionaux Métropolitains, le CESER a auditionné, le 10 mars 2026, Jean-Pierre SERRUS, Vice-Président de la Région Sud, Caroline Fahmy, Directrice adjointe des Infrastructure et des Grands Equipement, et Frédéric Vukic, Chef de mission SERM, en qualité de pilotes Région des quatre démarches de préfiguration des SERM à l'échelle régionale.

Par ailleurs, le 20 mai 2026, Anne-Céline Imbaud-de Trogoff et Guillaume Zwang ont présenté la Société des grands projets, qui intervient comme ensemblier de trois de ces démarches (Avignon, Toulon, Nice-Azur).

Ces deux auditions ont permis de partager les grandes orientations et la méthode de préfiguration engagée en région et d'échanger plus largement sur les conditions de réussite des futurs SERM. Elles ont notamment mis en évidence l'importance d'une approche progressive, tenant compte des spécificités, des ambitions et des capacités de financement propres à chaque territoire, afin d'assurer une mise en œuvre cohérente avec les ressources mobilisables et les choix de financement des partenaires. Les échanges ont également souligné l'importance d'une gouvernance associant les différents partenaires et d'un dialogue territorial permettant de prendre en compte les besoins des territoires et des usagers, ainsi que la nécessité d'inscrire ces projets dans une trajectoire de long terme, accompagnée de modalités de suivi et d'évaluation permettant d'apprécier leur contribution aux objectifs de mobilité, d'intermodalité et de report modal.

Partie 5

Méthodologie de construction de l'offre-cible

Fonctions de l'offre SERM

L'ensemble de l'offre de transport mise en place s'organise autour de trois fonctions principales :

Transporter : la fonction transporter consiste à acheminer rapidement un grand nombre de voyageurs sur une distance relativement longue, généralement entre des polarités urbaines majeures ou secondaires,

Rabattre : La fonction rabattre consiste à amener les voyageurs vers un pôle d'échanges multimodal afin de les connecter à des axes de transport plus structurants. Ce rabattement peut s'effectuer par différents modes : marche à pied, vélo, voiture ou transports en commun,

Diffuser : La fonction diffuser correspond au mouvement inverse du rabattement : l'usager, arrivé au pôle d'échanges, rejoint sa destination finale locale. Cette diffusion peut s'effectuer à pied, à vélo, en bus ou en voiture, en assurant la desserte fine du territoire.

Le tableau ci-après présente les différents modes de transport au regard des fonctions qu'ils assurent. Il met en évidence que certains modes de transport peuvent répondre à plusieurs fonctions.

Mode	Transporter	Rabattre/diffuser
Ferroviaire	Oui	/
Car Express	Oui	Oui
BHNS	Oui	Oui
Vélo	Oui	Oui
Marche à pied	Non	Oui
Voiture	Oui	Oui

Le schéma ci-dessous met en avant ces trois fonctions et ses caractéristiques associées :

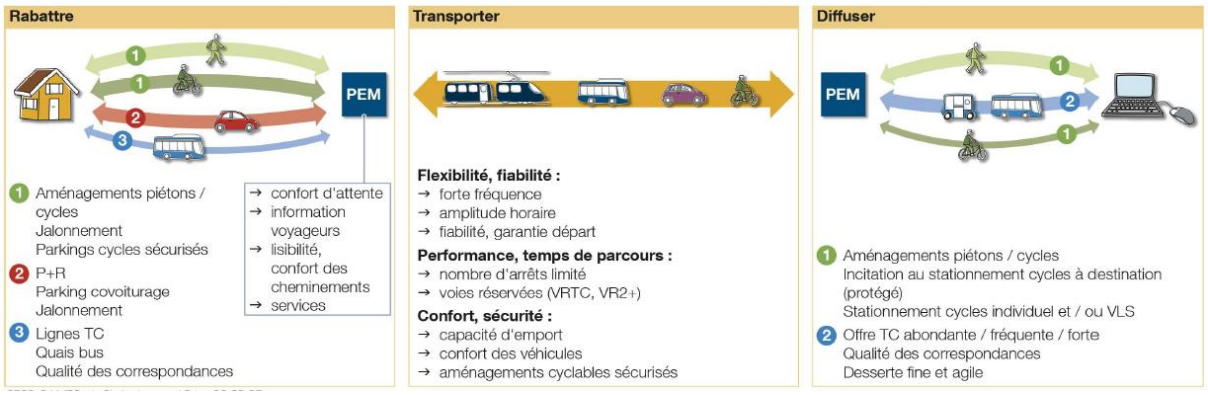


Figure 20 - Fonctions SERM - Source : Transitec

Le car express : une offre complémentaire au fer

Définition et construction des lignes

Le **« car express », ou transport routier à haut niveau de service,** est un objet introduit par les démarches SERM, qui a pour ambition de se démarquer des lignes de cars historiques.

En effet, la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) définit les services express routiers comme suit : « Un service express routier (ou ligne de « cars express ») désigne un service public de transport par autocar, éventuellement complété par une ligne de covoiturage, mis en œuvre par l'autorité organisatrice de la mobilité compétente sur le ressort territorial qui englobe la ligne. Elle se caractérise par : un tracé direct privilégiant les voies rapides, idéalement réservées, avec peu d'arrêts et plusieurs connexions ; un service disponible tout au long de la journée et idéalement tous les jours de la semaine, utilement complété par du covoiturage ; un intervalle de temps réduit entre deux cars, au maximum de 30 minutes en heure de pointe, éventuellement plus long en heures creuses ; un parcours client facilité, des arrêts sécurisés et l'intermodalité, un confort et des services participant à la qualité de l'expérience voyageur. » Ce niveau de service express a déjà une existence partielle à l'échelle de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur à travers les lignes Zou Express dont certaines circulent sur le territoire du SERM de l'aire toulonnaise (Toulon – Aix, Nice – Aix…). Ces lignes express sont caractérisées par un itinéraire direct et un nombre limité d'arrêt comme les cars express mais elles ne répondent pas à tous les critères DGITM et notamment aux critères de fréquences et d'amplitudes.

Le SERM, répondant aux besoins de mobilité du quotidien (domicile-travail et études) comme aux déplacements occasionnels (tourisme, loisirs…), doit répondre aux fonctions suivantes :

Connecter les centralités et désenclaver les territoires non desservis par le ferroviaire	**Connecter les pôles urbains non desservis par le ferroviaire** et dédoubler les lignes ferroviaires (fuseau A57) afin d'améliorer la desserte du littoral et de connecter la métropole de Toulon et l'arrière-pays. L'objectif est de mettre en place des horaires décalés entre les différents modes de transport afin d'optimiser la fréquentation. Par ailleurs, le réseau de cars express viendra compléter le ferroviaire en assurant une desserte plus fine du territoire.

	Il s'agit ainsi de s'adresser à l'urbain dense et au périurbain. De fait, les populations de la grande banlieue périurbanisée sont souvent captives de la voiture. Améliorer l'acceptabilité de l'offre routière afin qu'elle ne soit pas perçue comme une substitution de moindre qualité au service ferroviaire.
Concurrencer la voiture sur les axes routiers	Alternative crédible à la voiture individuelle sur les trajets quotidiens longue portée en proposant une desserte rapide et directe. Cela suppose également des véhicules confortables, offrant des services de qualité à bord : transport assis et sécurisé, accès aux PMR, Wi-Fi, espace entre les sièges pour le confort des jambes, port USB et liseuse par siège pour permettre le travail sur écran, accès aux soutes pour gérer les bagages volumineux (poussettes, vélos pliables, etc.). En parallèle, une bonne lisibilité de l'offre est essentielle avec l'affichage du temps de parcours / Origine-Destination de la ligne / services à bord pour inciter au report modal VP.
Rabattre sur le ferroviaire	Le car express joue un rôle majeur pour capter les flux provenant des territoires périurbains ou ruraux. Son déploiement s'articule avec l'ossature ferroviaire afin de créer des points d'arrêt stratégiques du réseau SERM, tels que les pôles d'échange intermodaux. Son intégration réussie dépend d'un ensemble cohérent d'aménagements (cyclables, piétons, P+R, signalétique), d'une articulation intermodale et d'une qualité de service adaptée à sa triple fonction.
Participer à la transition écologique	Privilégier un matériel roulant capacitaire contribuant à la décarbonation des transports. Cela implique de privilégier des motorisations à faibles émissions, notamment électriques, afin de réduire l'empreinte environnementale du réseau tout en répondant aux besoins de mobilité et aux contraintes du territoire.

Comme indiqué en introduction de la partie méthodologique, plusieurs scénarios d'offre de transport ont été élaborés lors de la phase préparatoire du projet. Cette étape a reposé sur une analyse approfondie des corridors de déplacements du territoire ainsi que des principaux flux, en particulier les déplacements domicile-travail et domicile-études.

L'identification des flux les plus significatifs a permis de mettre en évidence les axes présentant un potentiel pertinent pour la mise en place de lignes de car express. En effet, les volumes de déplacements observés ont constitué des éléments déterminants dans la définition du réseau proposé. Les principaux corridors identifiés se situent sur le fuseau de l'A57 en direction de Toulon et le long du littoral avec une forte concentration des flux entre St-Cyr et Hyères, tel qu'évoqué dans la *partie 1 au chapitre* ***Erreur ! Source du renvoi introuvable.***.

Cette analyse a ainsi permis de préciser les liaisons prioritaires à développer, en identifiant les polarités à connecter et les corridors à structurer. Elle a également contribué à définir les origines et les destinations des lignes de car express.

Lors de la phase de préfiguration, une traduction pré-opérationnelle des corridors a été effectuée afin de proposer des lignes répondant à l'ensemble des fonctions Car Express. Cette phase a porté sur le positionnement des arrêts, la prédéfinition des itinéraires, la proposition d'aménagements en site propre pour les car express, l'estimation des temps de parcours. Afin d'aboutir à ce résultat, les caractéristiques suivantes ont constitué le socle méthodologique pour l'élaboration des tracés opérationnels des lignes de car express :

Caractéristiques ayant servi de base à l'élaboration de l'offre socle et à la définition des tracés opérationnels des lignes	
Infrastructures	**Temps de parcours compétitif par rapport aux VP** : inférieur à 1,5 x la durée du même trajet en voiture ; impliquant la mise en place d'aménagements dédiés dans les zones congestionnées et/ou une rationalisation du nombre d'arrêts.
	Temps de trajet fiable : viser une régularité à 5', impliquant la mise en place d'aménagements dédiés (VRTC, priorité, voie bus, etc.) ou la rationalisation du nombre et du positionnement des arrêts si nécessaire.
	Intermodalité : Arrêts à des **pôles d'échanges multimodaux (PEM)**, assurant des correspondances optimisées (cheminements et temps d'attente), une accessibilité maximale, des rabattements organisés sur l'ensemble de la zone de chalandise. Intermodalité performante avec le réseau de transports en commun et l'ensemble des modes, et notamment l'articulation avec les projets structurants tels que le BHNS, afin de s'assurer d'une continuité de service optimale, de correspondances fluides et d'une cohérence dans l'organisation des déplacements de la métropole toulonnaise.
Exploitation	**Large amplitude horaire de fonctionnement**, tous les jours, toute l'année, pour couvrir une majorité de déplacements : 5h – 23h minimum. En fonction des besoins spécifiques des territoires desservis et des origines / destinations.
	Cadencement des lignes : Catégories de fréquences HP et HC à définir en fonction des fréquentations attendues par ligne. Sur le SERM de Toulon l'ensemble des lignes ont une fréquence de 30' en HP et de 1h en HC. Le cadencement des lignes doit être plus important que celui des lignes (express) existantes.

	Nombre d'arrêts limité : possibilité de faire des sections express au centre et desserte plus fine aux pôles principaux. Arrêt uniquement au niveau des pôles avec les populations et emplois les plus importants.

Par la suite, les différentes réunions et ateliers ont permis de finaliser l'offre cible et de déterminer les horizons de mise en service de ces lignes. Pour parvenir à ce résultat, l'offre cible a été articulée avec l'offre existante sur le territoire (réseaux de transports urbains et interurbains (ZOU !).

Cette démarche a ainsi été conduite de manière collaborative, associant les acteurs concernés tout au long du processus d'élaboration.

Des aménagements spécifiques

Une méthodologie spécifique d'analyse et de hiérarchisation des besoins en aménagement a été mise en place. Elle repose sur l'identification des zones de congestion rencontrées le long des itinéraires du réseau de cars express. Cette analyse a permis de repérer les sections critiques situées sur les infrastructures autoroutières, sur les routes départementales ainsi qu'au niveau de plusieurs carrefours giratoires, où les ralentissements récurrents impactent fortement la régularité des circulations.

À partir de ces constats, des mesures adaptées ont été proposées pour lever les principaux points de congestion : aménagements de voies réservées ou de sections dédiées, améliorations locales de la capacité ou du fonctionnement des giratoires, ou encore dispositifs de priorisation pour les cars express. Les solutions proposées sont ajustées en fonction des contraintes d'emprise, du niveau d'encombrement constaté et des bénéfices attendus en termes de performance.

L'ensemble de ces aménagements s'inscrit dans un phasage général, distinguant des interventions de court terme (voie réservée ponctuelle) des actions de moyen et long terme (création de linéaires réservés continus, infrastructure nécessitant des élargissements, ouvrage d'art). Pour chacun d'eux, un gain de temps a été estimé et mis en perspective avec l'ordre de grandeur du coût, de manière à éclairer les priorités d'investissement dans le cadre du SERM et garantir une montée en performance progressive du réseau de cars express.

La stratégie de déploiement des lignes

Lors de la phase préparatoire, il a été défini que l'ensemble des lignes de car Express viendrait compléter l'offre existante. Dans une optique de maîtrise des coûts, la stratégie de déploiement des lignes a été révisée. Trois stratégies de déploiement ont ainsi été présentées, et pour chaque ligne, une stratégie a été retenue en concertation avec les partenaires. Ces trois stratégies sont les suivantes :

- La **stratégie de complémentarité** : la ligne de car express se rajoute à la ou aux ligne(s) ZOU! existante(s) :
  - Choc d'offre significatif,
  - Pas de rationalisation de l'offre au prix d'une augmentation sensible des coûts d'investissement et d'exploitation,
- La **stratégie de renforcement** : la ligne de car express vient renforcer la ou les ligne(s) existante(s) afin d'atteindre une offre niveau SERM sur le corridor (30 min en HP) :

- Augmentation significative du niveau d'offre,
- …tout en garantissant une rationalisation des coûts.

La **stratégie d'optimisation** : La ligne existante est modifiée (suppression d'arrêts) et optimisée (augmentation de la fréquence) afin d'être transformée en équivalent « ligne de car express niveau SERM ou SERM + » :

- Rationalisation des coûts,
- … avec une augmentation du niveau d'offre sur les arrêts maintenus…,
- … mais une diminution de l'accessibilité pour les territoires dont les arrêts sont supprimés…,
- Vitesse commerciale de la ligne non optimale.

Ces trois stratégies ont des effets différents sur le choix d'offre, l'accessibilité territoriale, la rationalisation des coûts et la compétitivité de la ligne nouvelle :

	Complémentarité	Renforcement	Optimisation	
Choc d'offre	++	+	+	
Accessibilité territoriale TC	++	++	++	--
Rationalisation des coûts	--	+	+	
Compétitivité de la ligne nouvelle	++	+	--	++

Ainsi, la stratégie de déploiement retenue entraîne des ajustements des fréquences des lignes.

Pour rappel, il est considéré que pour les services routiers express, un minimum de **deux services express en heure de pointe et d'un seul en heure creuse** ainsi qu'un choc d'offre par rapport à l'existant sont nécessaire.

Les hypothèses de fréquence par ligne sont théoriques à ce stade des études.

Sur le territoire du SERM de l'aire toulonnaise, cela implique donc de choisir des stratégies de complémentarité sur toutes nos lignes de car express plutôt que de renforcement, afin de garantir le respect de ce seuil minimal.

Les ateliers organisés en janvier 2026 avec les partenaires avaient pour objectif de coconstruire la stratégie de déploiement des lignes. Pour chacune d'elles, un comparatif a été réalisé avec l'offre existante ainsi qu'avec une ligne de car Express.

Ces éléments ont servi à évaluer notamment si la mise en place d'une nouvelle ligne générait un mitage concurrentiel important ou si elle permettait de capter de nouvelles demandes. Sur la base de ces outils d'aide à la décision, les partenaires ont ainsi arrêté la stratégie de déploiement des lignes.

Phasage des lignes

Afin de définir le phasage des lignes de Car Express, plusieurs critères ont été analysés notamment :

- Le prérequis d'aménagement (site propre, VRTC, réaménagement de carrefour, etc.),
- Les potentiels de flux captés par les corridors O/D (données domicile – travail/études MOPBRO & MOBSCO),
- La complémentarité avec les offres TC routières/ ferroviaires,
- L'intermodalité et le rabattement,
- Le saut d'offre par rapport au socle,

L'articulation avec des projets majeurs (BHNS, LNPCA, VRTC, etc.).

Ainsi, ces critères ont permis de définir une proposition d'horizon des lignes :

Horizon pertinent	Aménagement à créer	Cumul des flux captés	Complémentarité de l'offre		Saut d'offre	Lien avec des projets majeurs
			TC (ZOU !)	Train		
Court Terme	**Aucun**	**Nombreux flux** (≥ 8 000 déplacements journaliers tous modes confondus par corridor)	Aucune ligne/ Une seule ligne peu fréquente (max 1 bus/h)	Non existante entre l'O-D	**Fort**	Selon les projets majeurs liés au projet, ceux-ci peuvent influencer le phasage.
Moyen Terme	**Requis**	**Nombreux flux** (≥ 8 000 déplacements journaliers tous modes confondus par corridor)	Offre dense mais rupture de charge	Offre existante entre l'O-D	**Moyen à fort**	
Long Terme	**Requis**	**Nombre de flux** (≤ 8 000 déplacements journaliers tous modes confondus par corridor)	Offre dense	Offre existante entre l'O-D	**Faible**	

Une proposition de phasage des lignes, définie selon ces critères techniques, a été présentée aux partenaires de l'équipe de préfiguration. Ces horizons ont ensuite été affinés et approuvés en concertation avec eux.

L'armature principale du transport de voyageur au sein du SERM de l'aire toulonnaise se repose en majeur partie sur le **ferroviaire, le projet de BHNS de la métropole de Toulon et les cars Express**.

Le Label "Car Express" est créé par le SERM afin de standardiser une offre de service minimale à suivre, pour tous les SERM. Fiabilité, temps de parcours et fréquence sont les objectifs principaux visés pour avoir une offre compétitive et attractive que de complémentarité entre les modes et les dessertes, de renforcement de l'existant et quand cela est nécessaire, une optimisation de l'existant sans pour autant en changer la nature.

Renforcer le réseau vélo pour favoriser les modes actifs

Construction du réseau cyclable

Le réseau cyclable du SERM s'articule autour de deux fonctions principales, qui peuvent se superposer sur un même tracé :

Une utilisation du vélo en intermodalité avec les transports en commun via le réseau structurant de rabattement ou de diffusion au niveau des pôles d'échanges,

Un usage du vélo comme mode de déplacement à part entière via un réseau cyclable à haut niveau de service ou réseau express vélo.

Pour permettre ces usages, le réseau cyclable du SERM doit répondre à trois fonctions :

1. **Maillage structurant de rabattement ou de diffusion sur les pôles d'échange** :
    - Itinéraires permettant le rabattement ou la diffusion des flux cyclables au niveau des pôles d'échanges. L'objectif est d'amplifier l'aire d'influence des pôles de transport dans un rayon de 3 kilomètres.
2. **Réseau cyclable à haut niveau de service** :
    - Itinéraires qui se développent en complémentarité des transports collectifs, offrant plusieurs alternatives modales pour rejoindre une même destination Cette fonction est également assurée lorsque ces itinéraires couvrent des axes importants non couverts par les transports en commun.
3. **Maillage complémentaire** :
    - Ce maillage, positionné en appui d'un réseau radial structurant, permet de connecter les territoires périurbains entre eux, au-delà des logiques de rabattement vers le centre métropolitain. Il facilite l'accès au réseau cyclable principal en étoile et répond à des besoins de déplacement transversaux.

Pour réaliser le réseau cyclable du SERM il a été mené une analyse qui a croisé :

L'étude cartographique du Plan Vélo du Var (2023), et par les différents schémas directeurs élaborés par les intercommunalités du SERM de l'aire toulonnaise,

L'intégration des différents niveaux de centralités des pôles urbains du territoire définis par l'AUDAT.VAR.



À noter : l'itinéraire structurant de l'euro véloroute de la Méditerranée à vélo (EV8) est situé au nord du périmètre du SERM de l'aire toulonnaise et que sa localisation en milieu très rural fait qu'il ne permet pas de répondre au volet transporter vélo, il n'est donc pas considéré comme un élément du SERM.

Cette analyse des itinéraires cyclables a été affinée par des ateliers collaboratifs menés avec les partenaires qui ont permis de confirmer les besoins et les enjeux de chaque axe et de valider les orientations retenues, afin de répondre aux enjeux de desserte à l'échelle du territoire et de proposer une véritable offre multimodale à long terme.

Afin de construire ce réseau cyclable, les centralités de niveaux 1, 2 et 3 ont été retenues lorsque les distances sont inférieures à 10 ou 15 km, selon la polarité. Le dénivelé positif a également été pris en considération. Ces itinéraires complémentaires ont ensuite été intégrés au schéma de l'offre cible.

Rappel de la définition des centralités :

Niveau 1 : pôles urbains à rayonnement intercommunal,

Niveau 2 : pôles secondaires, relais et piliers locaux dans leurs territoires respectifs,

Niveau 3 : maillage de petites villes relais assurant une offre de services de proximité et participant à l'équilibre territorial local.

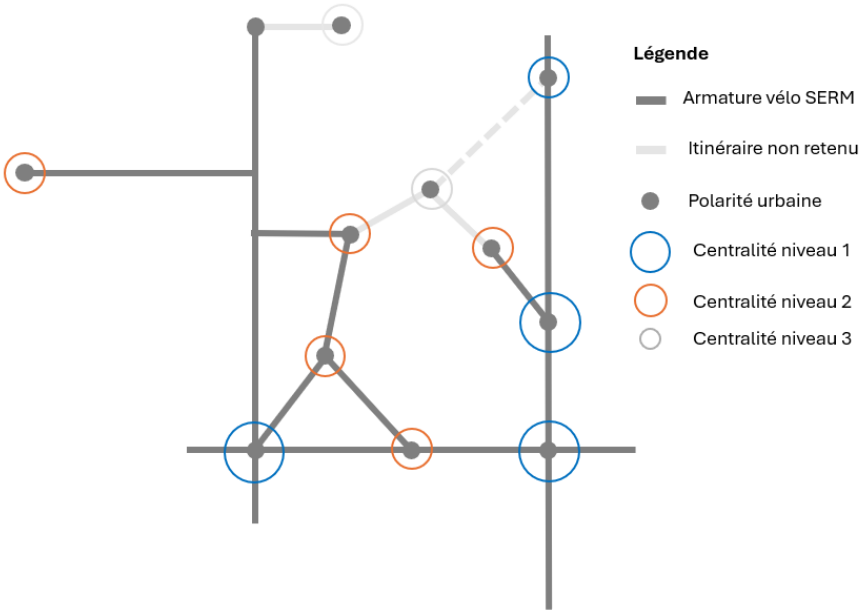


Figure 21 - Principes de maillage cyclable pour assurer la fonction transporter du SERM - Source : Ingérop

Dans un second temps, la construction du réseau s'est appuyée sur une articulation entre les documents de planification cyclable existants et les itinéraires projetés. Par ailleurs, les nombreux échanges avec les acteurs locaux ont permis de mieux appréhender les enjeux et contraintes propres à certains axes, tout en identifiant les projets programmés à court terme par les EPCI.

En parallèle, la fonction rabattement/diffusion n'avait pas été traitée lors de la phase préparatoire. Une méthodologie a donc été appliquée pour estimer les infrastructures cyclables à créer et renforcer autour des PEM ferroviaires pour améliorer leur accessibilité.

Sur la base des retours des partenaires, ainsi qu'une étude approfondie des différents itinéraires proposés dans la phase préparatoire, une première version d'offre cible a été définie en décembre 2025. Cette offre cible a ensuite été phasée en trois horizons selon les besoins en mobilité et les réalités des contraintes techniques de réalisation des itinéraires. Début janvier 2026, à la suite d'ateliers sur les thématiques du car express et du vélo, une version finale de l'offre cible a été définie.

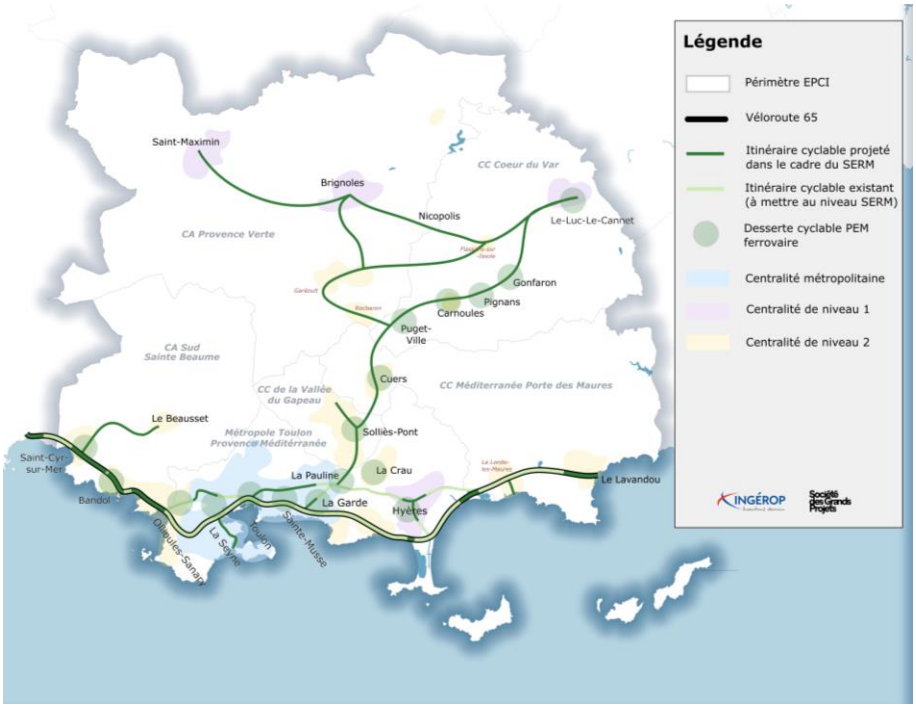


Figure 22 - Le réseau cyclable structurant

Réseau cyclable rabattement et diffusion

Afin de favoriser le rabattement et la diffusion à vélo, le SERM de l'aire toulonnaise doit privilégier des aménagements cyclables continus, lisibles et sécurisés à proximité des pôles d'échanges. Ces derniers constituent en effet des lieux stratégiques à connecter pour renforcer l'intermodalité, en facilitant l'accès aux transports collectifs depuis les quartiers résidentiels, les zones d'emplois et les équipements structurants. L'objectif est de garantir des itinéraires directs et confortables, limitant les ruptures de continuité et assurant une bonne qualité de service pour les usagers.

En fonction de la typologie des PEM, un nombre d'axes structurants à aménager a été défini afin d'assurer un maillage cohérent du territoire : 4 axes pour les pôles métropolitains et de niveau 1, 3 axes pour les pôles de niveau 2 et 2 axes pour les pôles de niveau 3 ou ruraux. Ces aménagements sont envisagés dans un rayon de 3 kilomètres autour des pôles d'échanges, correspondant à une distance cyclable attractive pour les déplacements de rabattement ou de diffusion.

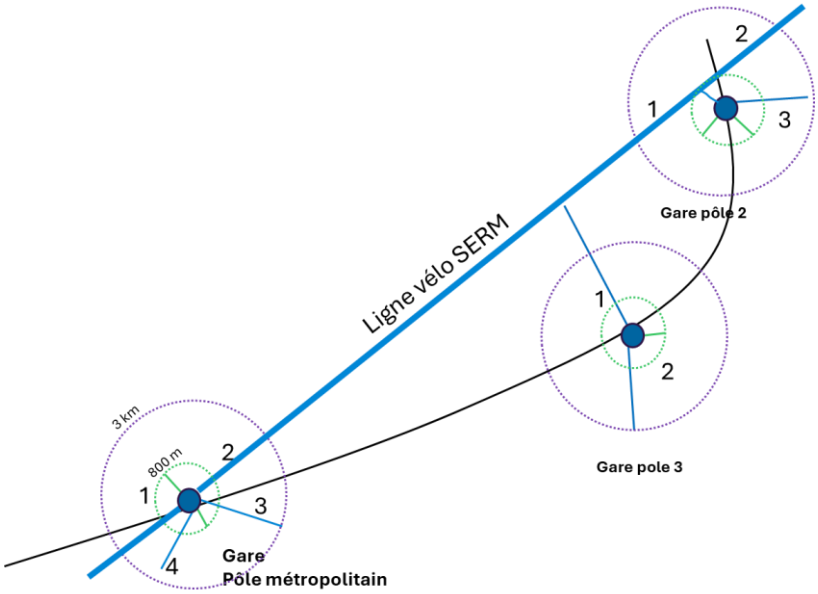


Figure 23 - Schéma de la méthodologie du rabattement et diffusion vélo

Phasage des itinéraires cyclables

Le phasage des itinéraires cyclables a été construit à partir d'un socle méthodologique commun, fondé sur l'analyse des documents de planification existants et sur un travail concerté avec l'ensemble des partenaires institutionnels.

La première étape a consisté à analyser les schémas directeurs cyclables déjà en vigueur aux différentes échelles territoriales (EPCI, Département, Région). Cette revue documentaire a permis :

D'identifier les axes structurants déjà planifiés, notamment la V65,

De repérer les continuités cyclables projetées,

De mettre en cohérence les orientations des différents maîtres d'ouvrage.

Cette base partagée constitue le cadre de référence assurant la cohérence interterritoriale du futur réseau.

Dans un deuxième temps, des échanges ont été menés avec les partenaires concernés (Région, EPCI, Département, autorités organisatrices de la mobilité). Ils ont permis de préciser :

Les priorités locales,

Le niveau d'engagement institutionnel sur chaque axe,

Les éventuelles contraintes opérationnelles identifiées par les gestionnaires de voirie,

Les échéances et programmations d'aménagement existantes.

Cette étape assure l'alignement entre stratégie cyclable et volonté des maîtres d'ouvrage.

Sur la base de ces éléments, un phasage en trois horizons a été défini, garantissant la cohérence entre ambitions stratégiques, capacité opérationnelle et faisabilité technique. Le tableau qui suit détaille les principales caractéristiques des itinéraires cyclables SERM selon les horizons.

Horizon	Critères
Court Terme	Engagement clair et prioritaire de la commune, de l'EPCI ou du Département, Axe structurant déjà identifié dans les schémas directeurs, Faisabilité technique simple ou déjà cadrée, opportunité de mise en œuvre rapide (travaux programmés, corridor disponible).
Moyen Terme	Desserte de pôles majeurs ou continuité stratégique du réseau, Complexité technique plus élevée (axe routier structurant comme les départementales, topographie, contraintes d'emprise, usages mixtes de la voirie, requalifications nécessaires), Etude de faisabilité programmée à court terme indispensable avant travaux.
Long Terme	Rôle structurant moindre mais contribuant à la continuité du réseau, Faisabilité technique complexe (contraintes lourdes, reconfigurations majeures), Nécessité d'études approfondies.

Il est important de rappeler que des études de faisabilité sont nécessaires afin de valider les contraintes d'insertion des itinéraires identifiés, avoir une visibilité sur les aménagements à réaliser et un chiffrage plus précis ainsi qu'une connaissance sur leurs impacts (environnementaux, circulation, stationnement…). D'autant plus que le territoire du SERM de l'aire toulonnaise est confronté à de nombreux enjeux techniques pouvant complexifier le déploiement d'un réseau structurant de niveau SERM. De fait, le tissu urbain dense, la topographie parfois marquée et les emprises limitées imposent des arbitrages fins sur les tracés. À cela s'ajoutent des enjeux fonciers et agricoles, particulièrement sensibles dans les secteurs viticoles où la cohabitation avec les activités existantes reste délicate. La présence d'un réseau routier départemental important nécessite une coordination étroite avec les gestionnaires de voirie et implique des aménagements lourds où la sécurité des usagers est primordiale. Enfin, certaines continuités peuvent être freinées localement, limitant la cohérence et la progression du réseau à l'échelle intercommunale.

Un réseau SERM doit offrir un niveau de confort et de sécurité adapté à l'ensemble des usagers. Les aménagements existants devront donc faire l'objet d'une analyse approfondie afin d'identifier les besoins éventuels de requalification, de manière à répondre aux exigences d'un itinéraire cyclable de niveau SERM.

Identifier les corridors piétons à réévaluer

L'ambition du SERM de l'aire toulonnaise prévoit une prise en compte des déplacements piétons dans sa future offre. Les PEM sont les lieux stratégiques pouvant rabattre un nombre important de piétons afin de bénéficier d'une offre de transport structurante. De plus, il est important de rappeler que la **marche à pied est le second mode de transport le plus utilisé dans le bassin de déplacement enquêté par l'EMC² de 2022 avec 32% de part modale**.

Ainsi, le travail réalisé en préfiguration, a consisté pour chaque PEM à identifier les pôles d'intérêts à connecter (dans un rayon de 800 mètres – 10 minutes à pied autour du PEM, chiffre en adéquation avec ceux présentés dans l'EMC² où la distance moyenne effectuée pour un trajet à pied est de l'ordre de 800 mètres) ; et pour l'itinéraire piéton semblant le plus approprié entre le PEM et ce pôle à faire un état des lieux de la qualité (et par conséquent, des manques à combler) des aménagements piétons connectant les PEM du territoire aux centralités et pôles générateurs à proximité.

Les pôles stratégiques connectés sont principalement les collèges, les lycées, les groupes scolaires, universités, les hôpitaux ou grands groupes hospitaliers, les Zones d'Activités (ou pôles économiques identifiés en tant que tel) et les centres-bourgs. La distance maximale étudiée est fixée à 1,5 kilomètre pour ces derniers pour lesquels le rabattement vers le PEM est une priorité.

Les principaux critères retenus pour chiffrer et déterminer la qualité des aménagements piétons sont les suivants :

Une largeur de l'aménagement piéton actuel : avoir un **minimum de 2 mètres pour un trottoir** de qualité permettant une circulation PMR et l'insertion de mobilier,

Une présence d'arbres ou végétation (ombrage, qualité environnementale), ce critère s'inscrit dans une notion de résilience de l'aménagement avec un enjeu de désimperméabilisation et de confort estival en accès au PEM,

Présence d'éclairage (caractère qualitatif et sécuritaire) notamment du fait des horaires étendus des lignes SERM.

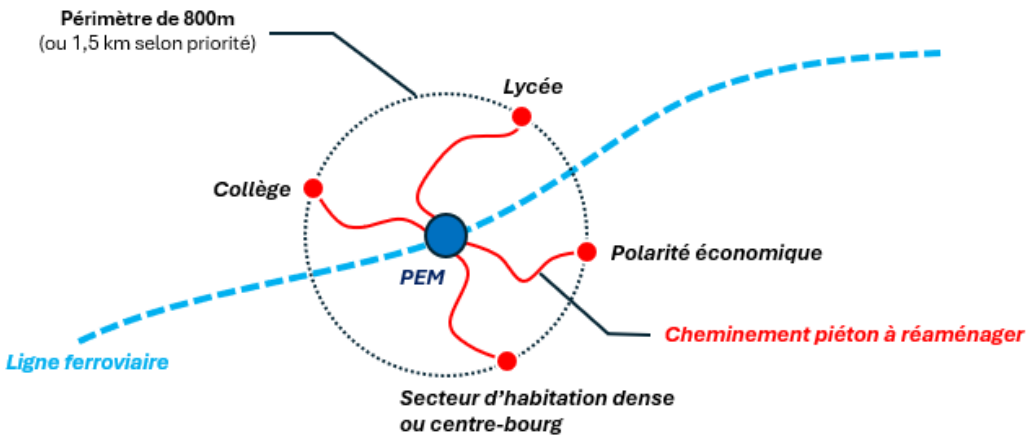


Figure 24 - Schéma de la méthodologie appliquée pour identifier les axes à étudier en priorité

Les aménagements dédiés aux modes actifs, liés aux fonctions de rabattement et de diffusion des PEM, devront être réalisés simultanément au réaménagement du PEM correspondant.

L'exemple ci-dessous permet d'identifier les cheminements piétons ne nécessitant pas de réaménagement, ainsi que ceux devant être améliorés afin de renforcer le rabattement piéton. Les aménagements de rabattement piétons ont été classés selon 4 catégories, sur la base des critères évoqué précédemment (largeur, arbres ou végétalisation, éclairage) :

Rue piétonne : axe sans circulation des voitures ne nécessitant pas d'intervention particulière,

Aménagement satisfaisant : Sur l'axe étudié présence à minima d'un côté comprenant les 3 critères analysés,

Aménagement convenable comportant un trottoir de 2m de large mais ne présentant qu'un seul des deux éléments d'agrément (végétation ou éclairage), voire aucun des deux,

Aménagement insuffisant : ne comportant pas à minima un trottoir de 2m de large. La catégorie des aménagements insuffisants, considérée comme prioritaire pour une reprise, correspond aux aménagements présentant une largeur de trottoir insuffisante (seule catégorie retenue dans le chiffrage du projet SERM).

Pour exemple, après avoir listés les pôles stratégiques dans un rayon de 800 m autour de la gare de St-Cyr, l'av. des Lecques et le boul. Jean Jaurès ont fait l'objet d'analyse (continuité, largeur) pour déterminer si l'aménagement de trottoir était requis. Ainsi, les besoins suivants ont été identifiés :

400 ml sur l'avenue des Lecques qui ne comportent pas d'aménagement.

Buffer de 800m autour du PEM de Saint-Cyr



Linéaire à étudier dans le cadre du réaménagement piéton

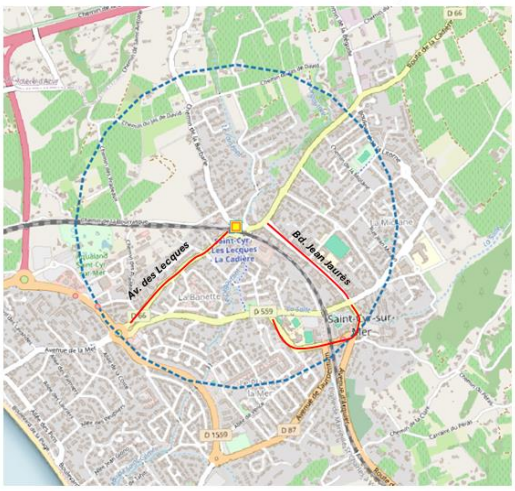


Figure 25 - Identification du rabattement piéton du PEM de Saint-Cyr

À noter que pour les Gares ferroviaires les chiffrages de SNCF Gares et Connexions comportent un aménagement piétonnier forfaitaire de 150 ml qui a été déduit des linéaires à aménager pour éviter les doubles comptes.

Les modes actifs que sont le vélo et la marche à pied sont des modes de déplacement à part entière sur les plus courts trajets et jouent un rôle important dans l'intermodalité avec les modes de transport les plus structurants.
L'objectif des réflexions autour du développement du vélo dans le SERM de l'aire toulonnaise est de créer un maillage structurant de rabattement / diffusion vers les PEM, composé de réseaux cyclables à haut niveau de service, tout en étant en cohérence avec ce qui est prévu dans les documents de planification des acteurs locaux du territoire.
La marche à pied vise à être encouragée par une amélioration des cheminements piétons principaux (largeur de trottoir, végétalisation et éclairage) faisant la liaison entre les PEM et les pôles stratégiques aux environs (établissements scolaires ou médicaux, zones d'emplois ou d'habitation denses).
Pris comme un ensemble, et appliqués à leur domaine de pertinence, ces modes de transport se complètent et forment un système de mobilité performant, permettant de concurrencer la voiture individuelle pour les trajets longs du quotidien.

Renforcer l'intermodalité sur le territoire grâce au développement des gares et des pôles d'échanges

Le **renforcement de l'intermodalité** sur le territoire du SERM constitue la clé de voûte des différentes briques modales mises en œuvre et une condition de réussite de l'attractivité de l'offre de service multimodale.

Cette intermodalité se matérialise à travers :

La **mise à niveau des pôles gares** pour assurer l'interface entre le territoire et les transports, à travers les rabattements et la possibilité de passer facilement d'une offre à une autre. Ces pôles d'échanges multimodaux se conçoivent à 3 échelles :

- La gare ou le point d'arrêt doit permettre l'accessibilité aux trains ou au réseau structurant, et proposer un ensemble de services (information voyageurs, signalétique, commerces, continuité des cheminements etc.),
- Le pôle d'échanges en tant que tel, lieu d'interface avec les autres modes (vélo, marche, gare routière, transports en commun, voiture, etc.),
- Le quartier de gare, généralement représenté par un rayon de 800 mètres autour du point d'arrêt, zone de traitement des rabattements, de développement des projets urbains, etc...,

Les **différentes actions de coordination** entre les offres de transports, pour atteindre une cohérence d'ensemble du SERM et une fluidité d'usage entre les différents services proposés.

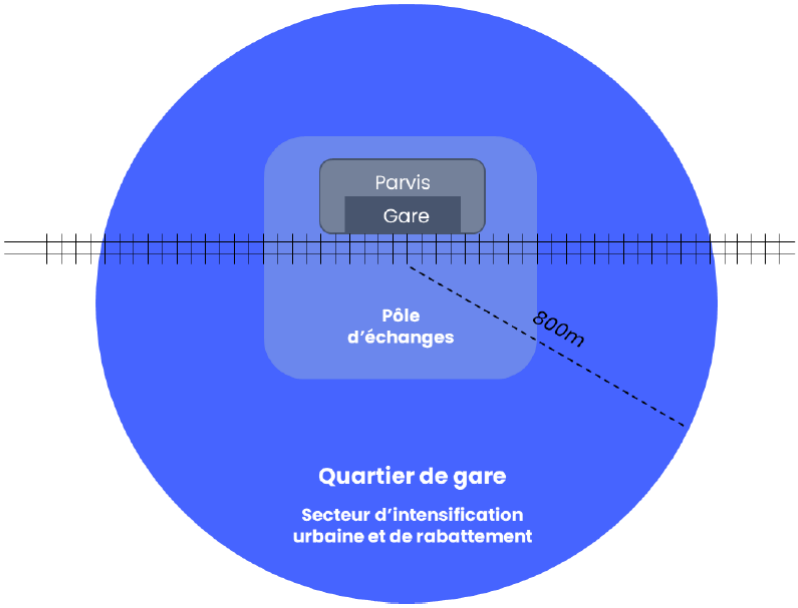


Figure 26 - Schéma des différents périmètres d'un quartier de gare - Source : SGP

Ainsi, les pôles d'échanges multimodaux (PEM), doivent garantir des conditions d'accès adaptées depuis leur environnement urbain ce qui renvoie directement aux enjeux de rabattement piéton et cyclable présentés dans les sections précédentes. Ils doivent également s'articuler efficacement avec les futures offres de mobilité appelées à converger vers ces pôles comme les lignes de car express.

Zoom sur : la mise à niveau des gares qui a pour objectif d'assurer de bonnes conditions de sécurité, d'accessibilité et de confort à l'ensemble des voyageurs, mais aussi de développer le rabattement vers les gares en renforçant les connexions entre le train et les autres modes, et en particulier les modes actifs.

Les résultats des études Radar menées par SNCF G&C ont permis d'établir un programme prévisionnel pour la mise à niveau des gares (hors gares intégrées dans LNPCA), afin de répondre aux futurs enjeux du SERM.

Les nouveaux éléments programmatiques sont de trois ordres :

Les aménagements d'intermodalité,

Les nouveaux besoins en stationnement « véhicules légers » ,

Les aménagements capacitaires des quais et de leurs accès.

Les aménagements d'intermodalité

Le SERM de l'aire Toulonnaise nécessitera une adaptation des gares pour renforcer l'intermodalité et faciliter les correspondances entre les modes. Les parcours intermodaux devront être sécurisés, efficaces, accessibles, lisibles et de qualité. Les équipements qui vont accueillir les différents modes sur le pôle gare devront être suffisamment dimensionnés, en termes de stationnements vélos et voitures, ainsi qu'en termes de nombre de postes à quai bus ou cars, le cas échéant.

Des zones dédiées aux vélos, avec stationnements sécurisés et services associés devront être développées. Les parcours d'accès bus et car seront favorisés sur ceux de la voiture et les quais bus seront positionnés au plus proche de la gare. Les aménagements faciliteront en priorité les correspondances avec le train des usagers des transports en commun et des modes actifs. Les parkings et dépose-minute devront être optimisés pour fluidifier l'accès automobile sans congestionner les abords.

L'intermodalité est évaluée selon des critères d'accès vélos, d'accès piétons, mais aussi d'accès en transports en commun et en voitures, et d'insertion urbaine, comme le montre le schéma ci-dessous :

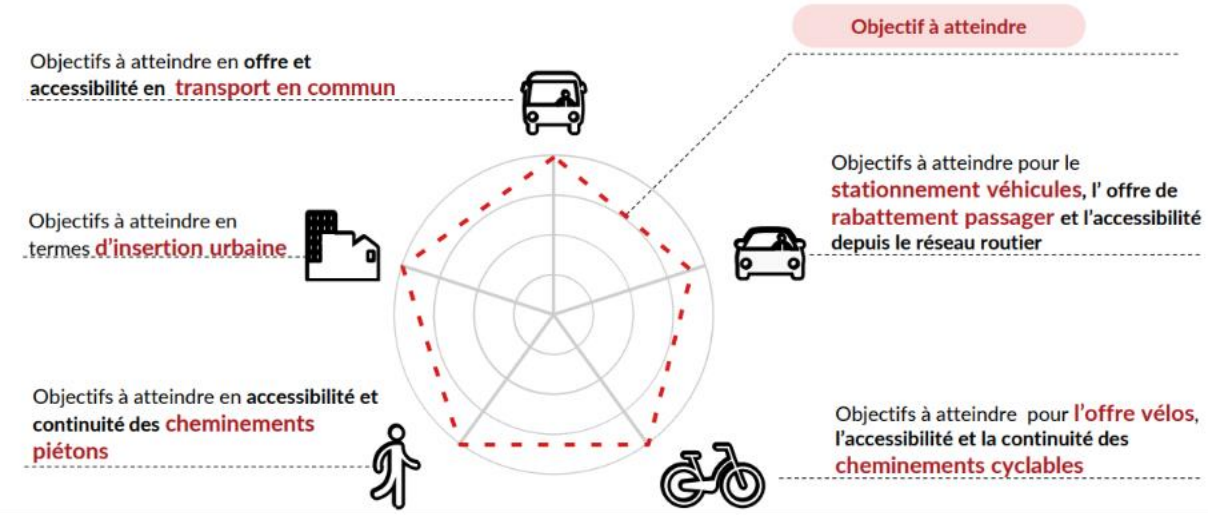


Figure 27 : Critères d'évaluation de l'intermodalité pour définir l'ambition programmatique Source : SNCF Gares & Connexions

Pour chaque gare, il a été défini un socle commun d'équipements intermodaux et ce quelle que soit la typologie de la gare :

		Gare d'interconnexion nationale	Gare d'interconnexion SERM	Gare zone dense	Accès bassin de vie avec TC	Accès bassin de vie sans TC
Cycle	Arceaux vélos couverts/non-couverts					
Piétons	Cheminement piéton jusqu'à la gare	Continuité piétonne jusqu'à la gare				
	Franchissement des voies sécurisés	Qualité des aménagements piétons				
	Accessibilité PMR	Franchissement sécurisé des voies				
TC	Pas de critère commun					
VP	Stationnement	Places PMR				
	Offre de rabattement passager	Places dépose/reprise				
	Facilité d'accès depuis le réseau routier	Présence de jalonnement jusqu'à la gare				

Figure 28 - Socle commun des équipements intermodaux selon le type de gare - Source : SNCF Gares & Connexions

En parallèle, des critères spécifiques ont été définis en matière d'équipements intermodaux par typologie de gare :

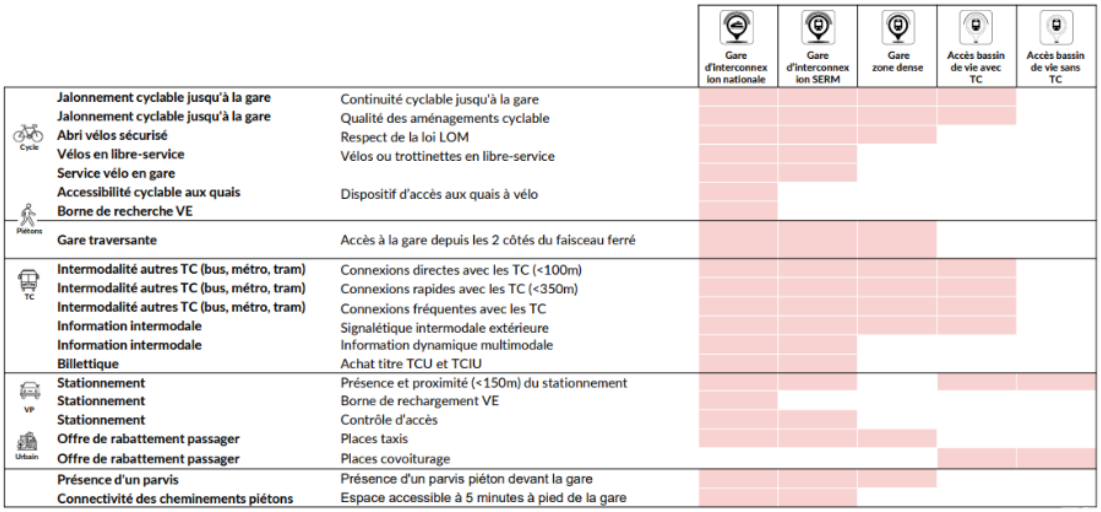


Figure 29 - Critères spécifiques d'équipements intermodaux selon le type de gare - Source : SNCF Gares & Connexions

Deux autres critères ont été ajoutés, il s'agit de :

La création de quai bus pour l'accueil de cars express, le cas échéant,

L'installation d'ombrières photovoltaïques sur les parkings « véhicules légers » (VL) pour répondre aux lois Climat et résilience et APER.

Sur la base de l'évaluation Radar des équipements intermodaux déjà présents en gare, ce diagnostic a été complété pour 12 gares pour répondre aux objectifs prédéfinis en fonction de la typologie de la gare (cf. tableau ci-dessus). Les aménagements à réaliser concernent par exemple : la mise en œuvre d'un jalonnement cyclable pour assurer une continuité entre la gare et le tissu urbain environnant, le déploiement d'une information dynamique multimodale, la création de places de dépose - reprise, de contrôle d'accès aux parkings.

L'estimation des besoins en stationnement pour les véhicules légers a été réalisée à partir :

Des hypothèses de fréquentation par gares projetées,

De la part modale d'accès à la gare en VL actuelle et projetée proposée à dire d'expert,

Du temps de stationnement à la journée,

Du taux d'occupation VL.

Il ressort de cette analyse que des investissements pour la réalisation de places de stationnement nouvelles seront nécessaires sur les gares de Cuers-Pierrefeu (+ 109 places), Le Luc - Le Cannet (+ 18 places), Ollioules - Sanary-sur-Mer (+ 144 places), Puget-Ville (+ 29 places) et Carnoules (+ 115 places).

L'estimation des besoins en stationnement qui a été proposée devra être consolidée par des enquêtes d'accessibilité et d'intermodalité pour permettre de préciser le nombre de places nouvelle nécessaires.

Le chiffrage de SNCF Gares & Connexions comprend pour chaque PEM des travaux d'aménagements piétons et cyclable sur un linéaire de 150m pour chaque mode. Ces linéaires ont été déduits des linéaires à aménager en rabattement pour éviter les doubles comptes.

Les aménagements d'offre de service

Le déploiement du SERM de l'aire toulonnaise peut également s'accompagner d'évolutions dans l'offre de services. Ces évolutions permettent d'accroître l'attractivité d'usage des gares, avec par exemple l'extension des espaces commerciaux et de restauration, la mise en place de zones de travail et de détente adaptées aux trajets quotidiens. Au sujet de ces aménagements, à ce stade, les réflexions n'ont pas encore été menées mais pourront faire l'objet de discussions concertées de la part des partenaires.

Les aménagements capacitaires et sécuritaires

La hausse de fréquentation des gares induite par le choc d'offre nécessite d'anticiper l'adaptation progressive des espaces dédiés aux voyageurs. Les quais et leurs accès devront être adaptés pour supporter l'augmentation des flux induite par la hausse de l'offre et des trains plus capacitaires, et permettre un embarquement plus fluide. Les espaces d'attente et de circulation devront être correctement dimensionnés, afin d'absorber le flux croissant de voyageurs.

Des études de prédimensionnement capacitaire menées par SNCF Gares & Connexions sur les gares du SERM de l'aire toulonnaise ont permis d'évaluer la capacité des quais, des franchissements dénivelés et des accès aux quais à absorber la hausse projetée des flux. Sans remplacer des modélisations plus fines pour les gares les plus sensibles, cette approche s'appuie sur une directive interne du gestionnaire de gares relative aux temps d'évacuation des quais (maximum réglementaire de deux minutes), afin d'éviter les attentes pouvant conduire à des traversées illicites et dangereuses des voies.

Les seuils d'alerte de densité des quais définis à partir de l'échelle de FRUIN complètent l'analyse pour apprécier le confort et la sécurité des cheminements. Cette méthode permet de hiérarchiser les aménagements prioritaires et de planifier les adaptations nécessaires pour garantir sécurité, fluidité et confort dans les déplacements des voyageurs piétons, voire cyclistes et trottinettistes.

L'analyse capacitaire (potentielles saturations) ou risques sécuritaires se base sur les 3 principaux critères suivants :

- La densité de voyageurs sur les quais lors de l'arrivée du train de pointe : cette analyse permet d'identifier les risques de collisions et de chutes,

- L'attente au niveau des accès lors de l'évacuation du train de pointe : cette analyse permet d'identifier les risques liés à de potentielles traversées de voie illégales et donc de percussion (directive SNCF RRA 20032),

- L'analyse des traversées de voie piétonnes (TVP) sur la base du produit VxT (Volume de trains X nombre de piétons traversant les voies) et de l'effet de foule (= taille maximum constatée des groupes traversants.

La réalisation du schéma directeur d'allongement des quais (SDAQ) qui sera déployé sur la période 2025 - 2040 permettra la mise à niveau de l'ensemble des gares du SERM de l'aire toulonnaise.

Les traversées voies piétonnes en gare, un enjeu de sécurisation prégnant conditionnant l'exploitation du train

La hausse de fréquentation attendue dans les gares impose une adaptation fine des espaces de circulation des voyageurs, autant pour le confort que pour la sécurité. La sécurisation des traversée voies piétonnes (TVP) constitue un enjeu prioritaire, conditionnant l'exploitation des trains supplémentaires, notamment dans le cadre du projet LNPCA, qui représente l'offre socle du projet SERM de l'aire toulonnaise.

Les études du projet LNPCA ont mis en évidence la nécessité de supprimer les TVP en créant des passerelles de franchissement de la voie ferrée dans les gares de Solliès-Pont, Cuers-Pierrefeu, Puget-Ville et Carnoules. Ces travaux seront réalisés d'ici 2028 pour la mise en place de la navette toulonnaise en 2030.

Les gares de Gonfaron et Le Luc - Le Cannet verront elles aussi leur TVP supprimées lors de la réalisation des travaux d'allongement des quais qui sont programmés après 2030.

Dans le cadre des études RADAR, SNCF Gares & Connexions a déployé une méthodologie prédictive permettant d'anticiper les situations où l'augmentation du trafic voyageurs rendrait les aménagements existants insuffisants. Fondée sur l'analyse croisée de la fréquentation et des circulations ferroviaires, elle hiérarchise les besoins d'intervention selon différents de niveaux d'alerte.

Cette méthode présente deux atouts majeurs :

- Elle aligne la planification des investissements de sécurité sur les dynamiques d'augmentation de la fréquentation,

- Et elle fournit un outil d'aide à la décision pour prioriser les besoins (signalétique renforcée, dispositifs lumineux, agents d'accompagnement ou création de passages dénivelés).

Les PEM routiers : le point clé de la structuration du réseau de car express

Les pôles d'échanges multimodaux (PEM) routiers jouent un rôle comparable à celui des PEM ferroviaires présentés au-dessus. Ce sont des lieux d'articulation majeurs entre différents modes de transport, conçus pour faciliter les correspondances et rendre le parcours de l'usager plus fluide et plus lisible. Les PEM routiers constituent les points d'ancrage du réseau de cars express et structurent les mobilités à l'échelle locale et interurbaine.

Leur performance repose sur plusieurs critères : une accessibilité optimale pour tous les modes (cars, modes actifs, voitures, services partagés) une information voyageurs claire et disponible en temps réel, ainsi qu'un niveau de confort adapté aux temps d'attente. Ces espaces doivent également offrir des conditions favorables à la fiabilité des correspondances.

L'implantation des PEM routiers en terminus de ligne permet de concentrer les flux et de proposer un point d'accès lisible et identifiable au réseau. Dans de nombreux cas, ces PEM s'appuient sur des infrastructures existantes, tels que des haltes routières ou des parkings relais qui peuvent être adaptés et mis à niveau. Cette logique de valorisation de l'existant permet de limiter les coûts d'investissement tout en améliorant rapidement la qualité de service offerte aux usagers. Une analyse du contexte d'insertion a permis de catégoriser la faisabilité technique de chaque PEM.

La dimension intermodale et SERM, à travers l'articulation entre les offres de mobilité locales et l'offre interurbaine à l'endroit des PEM et en particulier des gares, apparaît comme un objectif crucial à la fois pour permettre un accroissement de voyageur en rabattement vers les gares et renforcer la fonction de diffusion vers les pôles d'emplois situés au-delà des périmètres immédiats.

Réseau cyclable de rabattement et de diffusion aux différents horizons du SERM

Court terme

Les aménagements cyclables vers les deux gares réaménagées dans le cadre du projet LNPCA (Carnoules et Saint-Cyr-Les-Lecques) ont été identifiés, afin de compléter les réseaux existants et comptent pour une longueur totale de 3,4 kilomètres.

Pour la gare d'Ollioules-Sanary, le linéaire de rabattement se situe sur la Route De la Gare en direction de l'Ouest (afin de reconnecter une ligne SERM) et sur l'Avenue de la Résistance plus à l'Est (afin de connecter le centre-ville d'Ollioules avec la ligne SERM prévue). Ces aménagements comptent pour un linéaire d'1,1km.

Pour la gare de Saint-Cyr-Les Lecques, un axe de 2,3 kilomètres est envisagé entre le rond-point Marro et le port de la Madrague au Sud. Ce linéaire contournera la zone d'habitation dense au Nord de la plage via l'Av. de la Liberté, pour continuer vers l'Av. de Tauroentum et la Rt. De la Madrague. A noter la route de la Madrague est identifiée comme un point particulièrement contraint en termes de foncier. Les études de faisabilité devront déterminer pour les aménagements à réaliser, si un plan de circulation doit être mis en œuvre et/ou si des axes parallèles peuvent répondre à ce besoin d'aménagement.

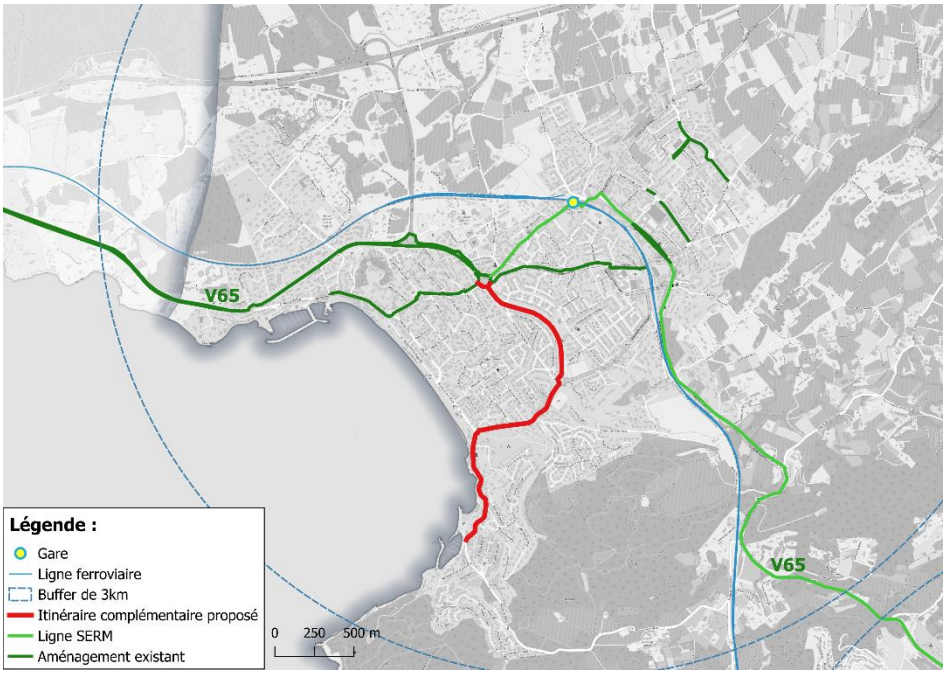


Figure 30 : Réseau cyclable de rabattement et diffusion proposé autour de la gare de Saint-Cyr-sur-Mer

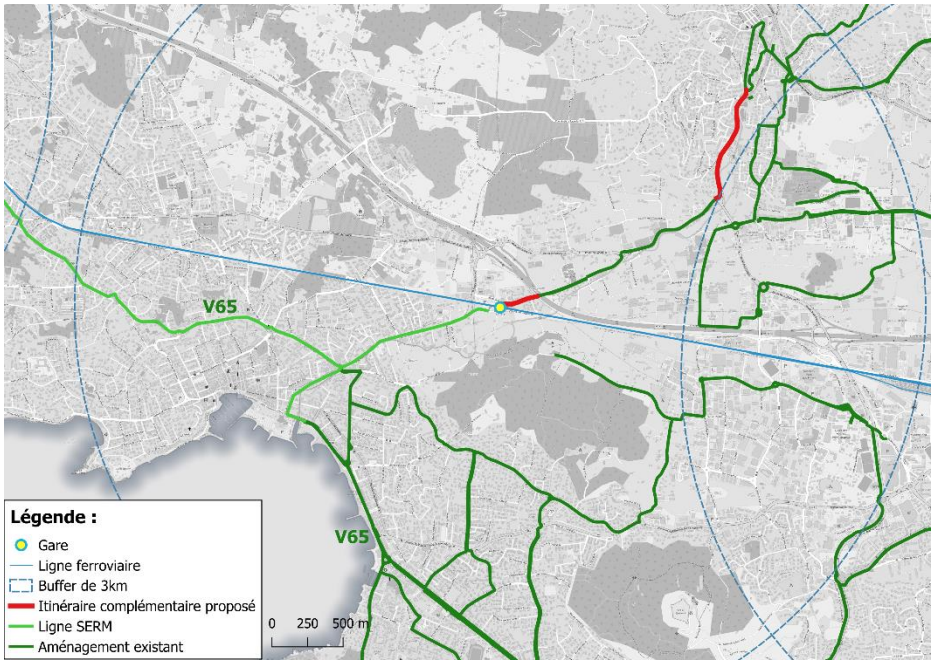


Figure 31 : Réseau cyclable de rabattement et diffusion proposé autour de la gare d'Ollioules-Sanary

Moyen terme

Les aménagements cyclables vers les gares de Toulon et Cuers ont été identifiés afin de compléter le réseau maillé à moyen termes et comptent pour une longueur totale de 3 kilomètres.

Pour la gare de Toulon, le linéaire de rabattement se situe sur la Rue du Dr. Barrois au Nord du Port et permet de faire la connexion entre ce noyau urbanisé et la liaison vélo SERM prévue pour rejoindre La Valette du Var. Cet axe est d'une longueur d'1,4 km.

Pour la gare de Cuers, un axe de 1,6 km est prévu entre la gare SNCF et le rond-point de Pierrefeu. Ce linéaire permet la jonction entre la gare de Cuers-Pierrefeu et l'aménagement cyclable existant allant en direction de Pierrefeu-du-Var.

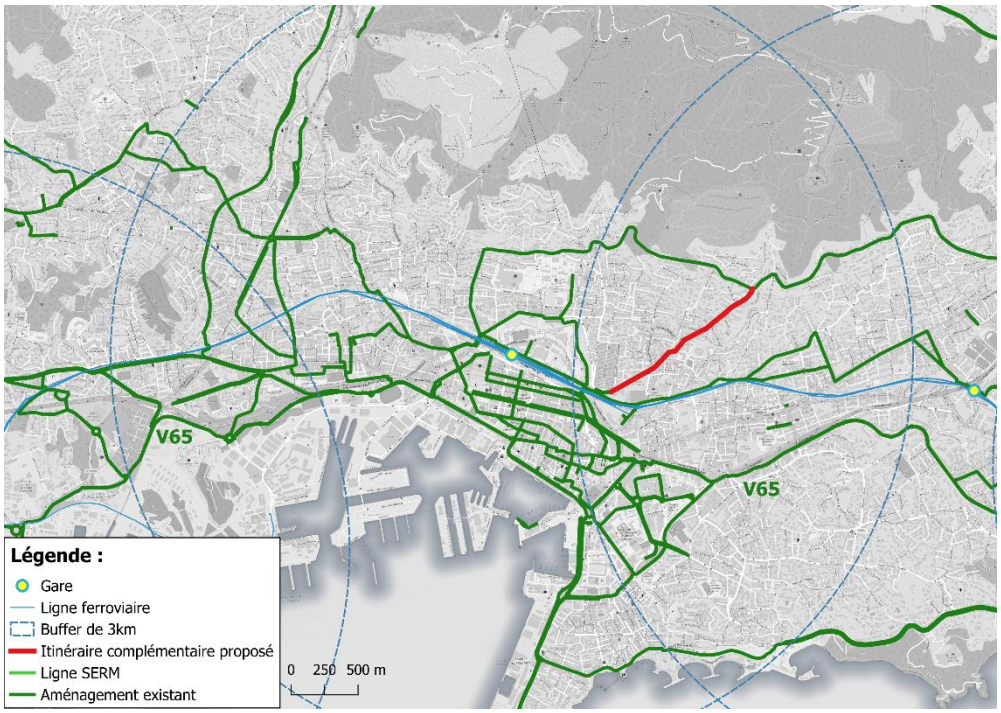


Figure 32 : Réseau cyclable de rabattement et de diffusion proposé autour de la gare de Toulon

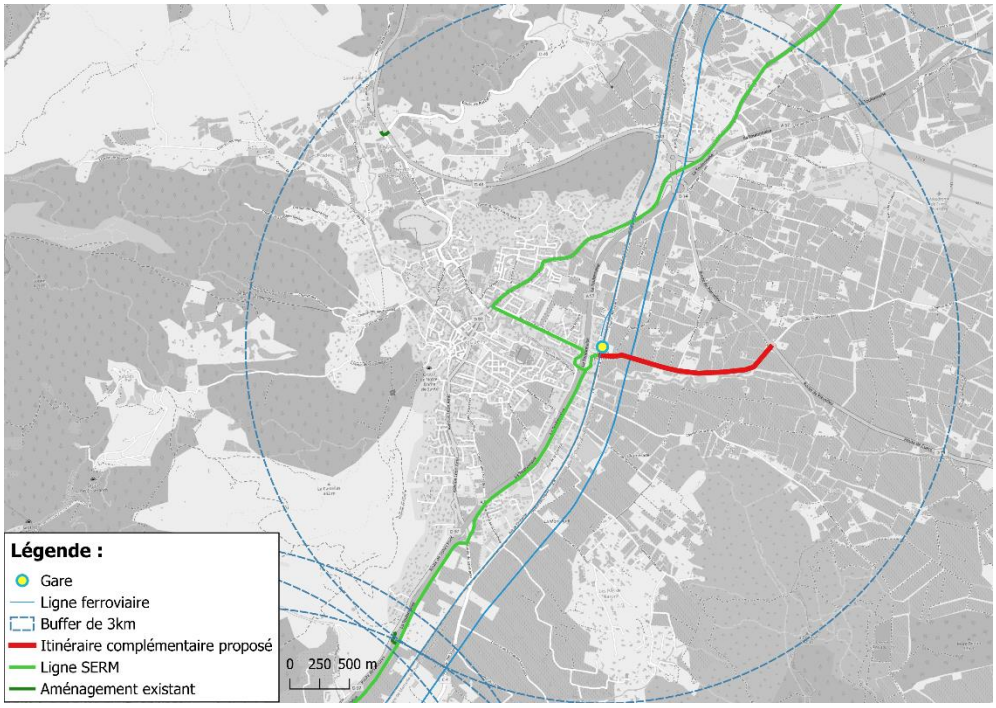


Figure 33 : Réseau cyclable de rabattement et de diffusion proposé autour de la gare de Cuers-Pierrefeu

Long terme

Les aménagements cyclables vers la gare ferroviaire de Le-Luc-Le-Cannet ont été identifiés afin de compléter le réseau maillé à long terme et comptent pour une longueur totale de 5 kilomètres.

Le linéaire de rabattement permet de lier le quartier de *La Pardiguière* à l'Aérodrome Le Luc Le Cannet en passant par la gare SNCF.

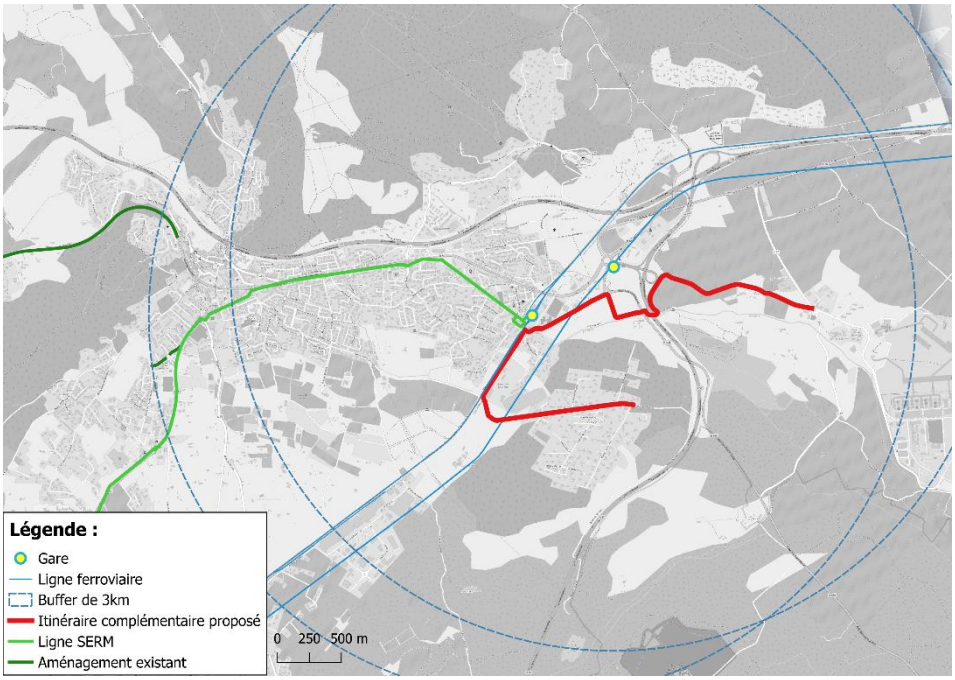


Figure 34 : Réseau cyclable de rabattement et de diffusion proposé autour de la gare du Luc-Le-Cannet

PEM ferroviaire	Programme "Intermodalité"	Programme "rabattement modes actifs"
Puget-ville	continuité piétonne, places de dépose / reprise,..., création de 29 pl. de stationnement supplémentaires	Pas de réaménagements piétons de prévu
Pignans	continuité piétonne, places PMR places de dépose/reprise,...	800m de trottoir à réaménager
Gonfaron	continuité piétonne, jalonnement stationnement véhicules légers, places de	Pas de réaménagements piétons de prévu
La Crau	ntinuité piétonne et cyclable, signalétique intermodale extérieure, places de dépose/reprise, parvis...	700m de linéaire piétons à revégétaliser

Rabattement – aménagements piétons spécifiques

Court terme

La réalisation des PEM ferroviaires à court terme s'accompagne, lorsque nécessité s'impose, de réaménager certains axes piétons suivant la méthodologie présentée en partie C.4. Le listing des aménagements à prévoir est présenté dans le tableau ci-dessous :

Tableau 1 : Programmes d'aménagements prévus dans la réalisation des PEM ferroviaire à horizon court terme

PEM ferroviaire	Programme "Intermodalité"	Programme "rabattement modes actifs"
Bandol	Volet "intermodalité" : amélioration des continuités et cheminements cyclables, places de dépose / reprise, places PMR,...	150 m de trottoir à requalifier
Ollioules-Sanary	Volet "intermodalité" : amélioration des continuités et cheminements cyclables, places de dépose / reprise,...	Pas d'axes piétons à réaménager autour du PEM Itinéraire cyclable Rt. de la Gare vers l'Ouest et Av. de la Résistance à l'Est
La Seyne-Six-Fours		620 m de trottoir à requalifier 620 m de trottoir à éclairer Pas d'axes vélos à aménager
La Garde	Volet "intermodalité " : aire de covoiturage, places PMR, continuité cyclable...) + 2 quai bus pour arrêt car express	Pas d'axes piétons ni cyclables à (ré)aménager autour du PEM



Figure 35 : Schéma des axes piétons à réaménager en priorité, autour des futurs PEM ferroviaires de Bandol et La-Seyne-Six-Fours, à horizon court terme

Moyen terme

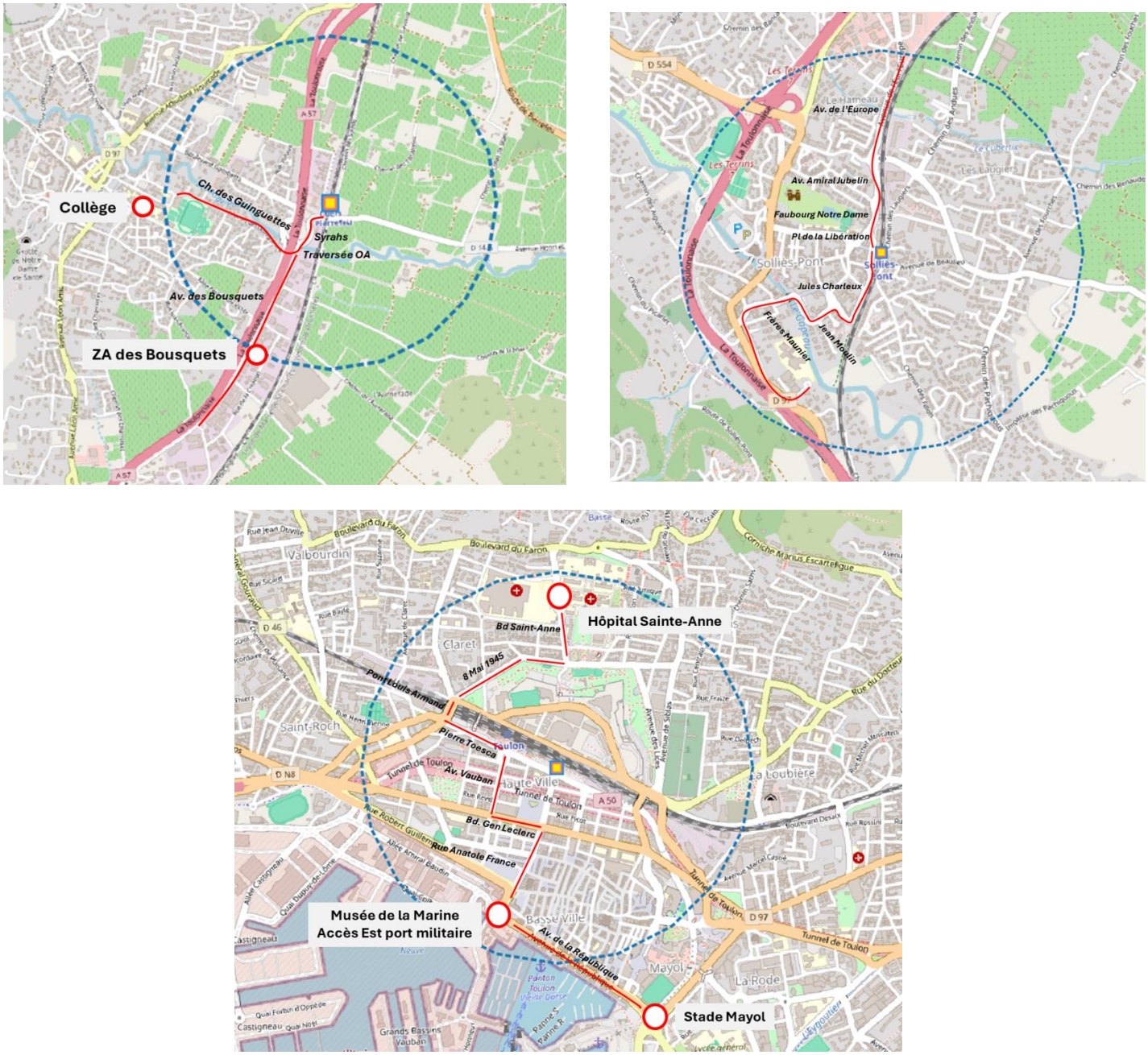


Figure 36 : Schéma des axes piétons à réaménager en priorité, autour des futurs PEM ferroviaires de Toulon, Cuers-Pierrefeu et Solliès-Pont, à horizon Moyen Terme

PEM ferroviaire	Programme “Intermodalité”	Programme “rabattement modes actifs”

Cuers	continuité piétonne, places de dépose / reprise,..., création de 109 pl. de stationnement supplémentaires + 1 quai pour car express	370m de trottoir à réaménager 770m de linéaire à végétaliser 100m de linéaire à éclairer 1,6 km prévu entre la gare SNCF et le rond-point de Pierrefeu.
Solliès-Pont	continuité piétonne et cyclable, parvis, signalétique intermodale extérieure...	530m de trottoir à réaménager 1040m de linéaire à végétaliser 100m de linéaire à éclairer Pas d'itinéraires cyclables à aménager
Toulon	continuité cyclable,... + 10 quais bus pour cars express	75m de végétation à aménager Itinéraire sur la rue du Dr. Barrois au Nord du Port et permet de faire la connexion entre ce noyau urbanisé et la liaison vélo SERM prévue pour rejoindre La Valette du Var
Le Luc Le Cannet	absences de dépose / reprise, aire de covoiturage,... création de 18 pl. de stationnement + 3 quais pour cars express (à confirmer par CC Coeur du Var)	810m de trottoir à réaménager 910m de linéaire à végétaliser

Tableau 2 : Programmes d'aménagements prévus dans la réalisation des PEM ferroviaire à horizon moyen terme

Long terme

À long terme la réalisation du dernier PEM ferroviaire du Luc – Le Cannet ne s'accompagne d'aucun besoin d'axe piéton à réaménager vers les principaux pôles générateurs autour des gares, le développement du pôle d'emploi Varécopole intégrant la réalisation de cheminements piétons confortables vers la gare.

Partie 6

Méthodologie de construction et consolidation des coûts

La présente annexe a pour objet de présenter les hypothèses de coûts unitaires à considérer afin de structurer le volet chiffrage du SERM de l'aire toulonnaise.

Ces hypothèses de chiffrage comprennent les coûts d'investissements, les coûts d'exploitation et le coût du matériel roulant, selon les modes/thématiques du SERM.

Présentation des hypothèses générales

Les montants totaux des projets prérequis, socles, des coûts d'investissement, de matériel roulant et d'exploitation sont présentés au chapitre 8 du dossier de statut en € 2025.

Sauf si précisé, les montants sont hors taxes.

A noter, les estimations présentées dans les dossiers de demande de statut sont des chiffrages préliminaires non engageants.

Actualisation des données projet

Pour harmoniser les coûts des différentes études et des projets, si nécessaire une actualisation été calculée en € janvier2025. Pour cela un ratio a été réalisé à partir des indices Insee de l'année de chiffrage du projet.

Pour tous les projets d'infrastructures :

$$ACTinf = \frac{TP01(n)}{TP01(o)}$$

Estimations en € courants

Des calculs en € courants ont été réalisés sur chacun des projets du SERM. Ces calculs ont été réalisés à partir du montant en € 2025 sur lequel une inflation annuelle de 2% a été prise en compte.

Détail des hypothèses pour les coûts d'investissement

Les coûts d'investissement sont détaillés dans les paragraphes suivants par thématique.

Des chiffrages des travaux sur les PEM ferroviaires coordonnés estimés par SNCF Gares & Connexions

SNCF Gares et Connexions a réalisé une mission de chiffrage des aménagements en lien avec les gares des SERM de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le livrable de SNCF Gares et Connexions fait l'objet d'une annexe au dossier de statut.

Des chiffrages des projets SERM intégrants les études

Le montant des études et des coûts de maitrise d'ouvrage sont compris dans les coûts globaux pour chaque mode. Pour les chiffrages établis par la SGP, la part des études comprises dans les chiffrages est de 20% et comprend :

- MOE conception (5%),
- MOA (7%),
- MOE travaux (6%),
- Autres besoins spécifiques SPS, géotechniques, etc. (2%).

Des PEM routiers estimés sur la base d'un dimensionnement type

Concernant les PEM routiers, lorsqu'ils ont été estimés par la SGP, des aménagements types forfaitaires ont été calculés pour fournir de premières estimations. Le PEM routier type a été conçu avec le dimensionnement suivant :

- Un parking de 50 places / 1500m² y compris voirie,
- 1 arrêt terminus Car Express,
- 0 arrêts Zou hypothèse d'utilisation des arrêts existant avec un positionnement du PEM en fonction des arrêts,
- Cheminement piéton de 100ml et 2m de large correspondant à l'aménagement sur le PEM,
- 5 stationnements vélos sécurisés + 10 en abri.

	Unité	Coût unitaire	Nombre	Coût total (€)
Stationnement VP < 1500m²	Place	12000 €	50	600 000€
Trottoirs / cycles au droit du PEM	m²	400 €	200	80 000 €
Abris vélos	Place	1000 €	20	20 000 €
Quai bus / car + abris	Unité	100 000€	1	1 000 000€

Le montant total unitaire pour un PEM routier est donc de 800 000€.

Ces estimations sont faites sans analyses spécifiques des possibilités et contraintes d'insertion, et sans intégration de montant d'acquisition du foncier.

L'expertise métier mobilisée par le bureau d'études Ingérop, accompagnant la SGP, a permis d'identifier que les réalisations de P+R / Aires de covoiturages en lien avec le réseau autoroutier ont des coûts de réalisations plus important qu'en dehors du réseau concédé notamment du fait de contraintes de pentes ou hydrauliques importantes.

Compte tenu de ces deux éléments incertitudes, des coefficients d'aléas importants ont été intégrés sur les PEM Routiers :

Ajustement du chiffrage par un coefficient supplémentaire d'aléas		
Si contrainte d'insertion (environnement urbain dense)	**Si lien autoroutier**	**Si positionnement à confirmer**
*3	*2	*1,5

Le chiffrage de PEM routier est ainsi compris en 1,2 et 2,4 Md'€ HT études comprises.

Des coûts des lignes de car express calculés en fonction du niveau d'offre et des contraintes d'insertion pressenties

Dans le cadre de la phase de préfiguration, les coûts d'investissement estimés par la SGP varient selon le type d'aménagement car express considéré, comme le résume le tableau ci-dessous :

	En M€
Marquage au sol et signalisation (/km)	0,15
Infrastructure (/km) élargissement d'une voie	1
Infrastructure (/km) soutènement pour l'élargissement de la voie	0,9[1]
Systèmes VRTC : PMV et signalisation dynamique (km)	1,25
Reprise ou création de façade à façade (/km) - + TC Urbain	10,5
Reprise ou création d'une demi-chaussée (/km)	3,5
Priorité carrefours (unité)	0,125
Stations (deux quais)	0,2
Station (mise à niveau arrêt existant)	0,15
Pour autoroute / quais doubles	0,35
Quai simple	0,25

La mise à niveau d'une station correspond à la reprise des quais, SIV, aménagement PMR et abri, le seul point non retouché est la voirie au droit du quai.

Pour les modes actifs, des ratios globaux de réalisation d'un réseau à haut niveau de service

[1] Les aménagements de car express devront faire l'objet d'études ultérieures pour confirmer leur faisabilité et l'impact sur la circulation.

Les coûts d'investissements nécessaires pour le déploiement du réseau express vélo du SERM sont estimés sur la base de coûts unitaires présentés ci-dessous. Les SERM Sud ont également intégré au droit des PEM un chiffrage de reprise d'aménagements piétons estimés préliminairement peu satisfaisants.

Type d'aménagement	Coût (€/ml)
Aménagements cyclables légers (reprise aménagements existants)	150
Aménagements complémentaires de rabattement sur les PEM	500
Piste cyclable niveau réseau Express sur nouvelle infrastructure	550
Mise à niveau de trottoir ratio moyen sur (réfection trottoir d'une largeur de 2m, éclairage intégration d'alignement d'arbres)	600

Covoiturage : le retour d'expérience de la ligne Cuers-Toulon déployée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Les coûts d'investissements nécessaires pour le déploiement des aménagements de covoiturage sont estimés sur la base du retour d'expérience de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur concernant la ligne Toulon- Cuers.

	Coûts	Commentaires
Montant d'investissement ligne	250 k€	Correspond au montant d'investissement de la ligne Toulon Cuers. – Aménagement légers en lien avec le réseau TC existant
Montant d'investissement service numérique	50 k€	Réalisation d'un service numérique dédié à la ligne de covoiturage
Aire de covoiturage	18 k€	Aire de rencontre urbaine comportant l'aménagement de 3 places, d'un trottoir et des panneaux

Matériel roulant

- **Ferroviaire :** Les coûts du matériel roulant ferroviaire ont été fournis par la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, le besoin en matériel roulant a ensuite été estimé avec la SGP.

- **Cars express :** Pour les lignes de car express, le matériel roulant est inclus dans la mise à disposition du prestataire et donc au coût kilométrique.

- **Transport urbain :** Les AOM locales ont transmis les estimations des coûts du matériel roulant inclus dans l'offre SERM.

Détail des hypothèses pour les coûts d'exploitation de l'offre supplémentaire SERM

Coûts d'exploitation de l'offre ferroviaire

Les coûts d'exploitation ferroviaire ont été fournis par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Coûts d'exploitation des lignes de car express

Les coûts d'exploitation des lignes de car express de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ont été adaptés au fonctionnement de ses contrats actuels (Marchés ou DSP suivant les départements). Les coûts étant variés sur l'intégralité du territoire de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les coûts pris en compte intègrent ses disparités.

A noter, les coûts d'exploitation sur toute la Région incluent la mise à disposition d'un dépôt et du matériel roulant.

L'hypothèse de coût d'exploitation retenu pour les lignes de car express du SERM toulonnais est de 4,67 €/car.km.

Les coûts ont été estimés en intégrant les km commerciaux + 10% km haut le pied (km.hlp).

Pour calculer les coûts d'exploitation des lignes de car express, une amplitude de service de 5h à 23h, avec des heures de pointe de 7h à 9h et 16h30 à 19h, a été considérée. Il s'agit d'hypothèses de travail uniquement, les études ultérieures permettront de préciser ces éléments.

Coûts d'exploitation liés à la hausse de l'offre sur les réseaux urbains

Les AOM locales ont transmis les coûts d'exploitation ou validé les hypothèses et chiffrages associés.

Coûts d'exploitation liés à l'entretien du réseau vélo

Type de service	Coût (k€)	Commentaires
Entretien des pistes cyclables	5	Source CEREMA, coût moyen pour des aménagements à haut niveau de service type piste cyclable bidirectionnelle

Pour tenir compte du déploiement progressif des aménagements cyclables le coût d'exploitation dans la chronique de déploiement est réparti ainsi : (Année - 2025) /20.

Cela lisse sur 20 ans l'évolution de la réalisation du réseau cyclable et son entretien. Ce coût d'exploitation est intégré pour tous les aménagements : futurs et existants qui seront repris dans le cadre du SERM.

Recettes commerciales générées par l'offre supplémentaire SERM

Les recettes générées par le SERM ont été estimées à partir d'un calcul des ratios recettes / dépenses adaptés à chaque mode. Il s'agit de ratios actuels utilisés par les AOM, ou d'hypothèses validées par ces dernières.

Mode	Ratio R/D
Ferroviaire	35%
Car express	19%
TCU	22%

Partie 7

Méthodologie ERC

- Les **mesures d'évitement (ME)** : il s'agit de « *mesures qui modifient un projet afin de supprimer un impact négatif identifié que ce projet engendrerait* ». La démarche d'évitement doit être engagée le plus tôt possible, dès l'émergence et se poursuit ensuite, durant toutes les phases de conception, travaux et d'exploitation et pour toutes les autorisations sollicitées, au fur et à mesure que ce dernier s'affine. Quatre types d'évitement peuvent être distingués : l'évitement « *amont* » au stade anticipé, l'évitement géographique, l'évitement technique et l'évitement temporel. Les mesures d'évitement concernent les phases de conception, travaux et exploitation,
- Les **mesures de réduction (MR)** : dès lors que les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités à un coût raisonnable, il convient de réduire la dégradation restante par la mise en œuvre de mesures de réduction (on parle aussi de mesures correctives ou mesures d'atténuation). Ces dernières peuvent agir en diminuant soit la durée de cet impact, soit son intensité, soit son étendue, soit la combinaison de plusieurs de ces éléments. Trois types de réduction peuvent être distingués : la réduction géographique, la réduction technique et la réduction temporelle,
- Les **mesures de compensation (MC)** : elles ont pour objet d'offrir une contrepartie à des impacts négatifs inévitables et non réductibles. Elles sont prévues dès la phase amont et sont intégrées dans les estimations des coûts mais ne sont pas systématiquement mises en œuvre concomitamment au projet. Bien que la proximité de la zone touchée soit recherchée, ces mesures peuvent être réalisées à distance du projet. A noter qu'il n'est pas prévu de mesures de compensation à ce stade de l'analyse car le projet est encore à un stade préliminaire et les impacts potentiels doivent être affinés et précisés lors des phases ultérieures d'étude,
- les **mesures d'accompagnement (MA)** : elles ont pour objectif d'améliorer l'efficience ou donner des garanties supplémentaires de succès environnemental aux mesures compensatoires (acquisitions de connaissance, définition d'une stratégie de conservation plus globale, mise en place de protection réglementaire, maîtrise d'usage des sols, ...) ,
- Les **mesures de suivi (MS)** : elles permettent le suivi de la bonne mise en œuvre des mesures ERC-A, afin de s'assurer qu'elles présentent bien l'efficacité escomptée.

Méthodologie d'identification du potentiel foncier par l'AUDAT.VAR

La méthode de travail présentée ci-après est exploratoire et basée sur une première brique de travail systématique. Elle ne tient pas compte des différents niveaux de réflexion en cours dans les communes concernées et pas encore stabilisés dans les documents réglementaires.

Les niveaux de contraintes considérés ne sont pas homogènes et pourraient être nuancés à travers une pondération partagée. Les seuils concernant les coefficients d'emprise au sol (quantité de bâti à plat) pourraient également être nuancés.

Pour évaluer le potentiel de logements autour des gares, la méthode privilégie la prise en compte des densités urbaines existantes dans l'environnement de la gare. Celles-ci pourraient être réinterrogées dans le cadre d'aménagements futurs.

Les indicateurs produits révèlent donc davantage les marges de manœuvres théoriques en fonction de l'état réglementaire actuel plutôt qu'un potentiel de développement urbain « absolu » dans les échéances de réalisation du SERM.

Présentation de la méthode :

1. Localisation des contraintes considérées comme fortes (PPRI, PPRmvt, Natura 2000, sites classés, etc.)
2. Identification des unités foncières (UF) : ensemble de parcelles contigües appartenant à un même propriétaire. Elles constituent l'état de propriété pouvant évoluer avec plus de facilité,
3. Exclusion des unités foncières inférieures à 400m², ou sous contrainte forte, ou avec un coefficient d'emprise au sol supérieur à 0,12,
4. Distinction des unités foncières libres non bâties, peu bâties avec un coefficient d'emprise au sol inférieur à 0,6 ou pouvant évoluer en renouvellement urbain avec un coefficient d'emprise au sol compris entre 0,6 et 0,12 ou comprenant une parcelle vide de plus de 400m²,
5. Estimation du nombre de logements potentiels en fonction des densités de logement environnantes.

L'évaluation de l'impact environnemental des projets de gares ferroviaires et de pôles d'échanges multimodaux du SERM

Les projets de gares ferroviaires et de pôles d'échanges multimodaux peuvent avoir un impact environnemental en entrainant une artificialisation des sols. Cette incidence est variable selon le contexte d'insertion du PEM, sa capacité actuelle et les besoins associés à l'offre cible du SERM. Au stade actuel d'élaboration du dossier de statut du SERM, les aménagements autour des PEM et gares ne sont pas précisément localisés et les impacts fonciers ne sont pas connus. L'analyse porte donc sur le contexte autour du PEM et non sur les impacts des aménagements.

Pour déterminer les zones sensibles à analyser, une méthodologie d'analyse a été déterminée à l'appui de l'état des lieux environnemental. Elle est basée sur l'analyse des sols non urbanisés (terre agricole et naturelle) et des espaces naturels à valeurs écologiques, tels que :

- Les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (types 1 et 2),
- Les sites N2000 Directive Oiseaux,
- Les sites N2000 Directive Habitats,
- Les parcs naturels et réserves,
- Les corridors écologiques,
- Les zones soumises à un arrêté de protection de biotope ou d'habitats naturels
- Les zones humides ou trames bleues.

Cette analyse est menée dans un rayon de 200 mètres pour les pôles d'échanges ferroviaire et de 50 mètres pour les pôles d'échanges routiers. Cet écart est dû à la différence de flux de voyageur et les exigences d'infrastructure dédiées. Il est important de notifier que l'aménagement des pôles d'échanges devra limiter l'impact sur les sols non artificialisés lors des études approfondies.

Carte analyse des sols non urbanisés autour des PEM du SERM

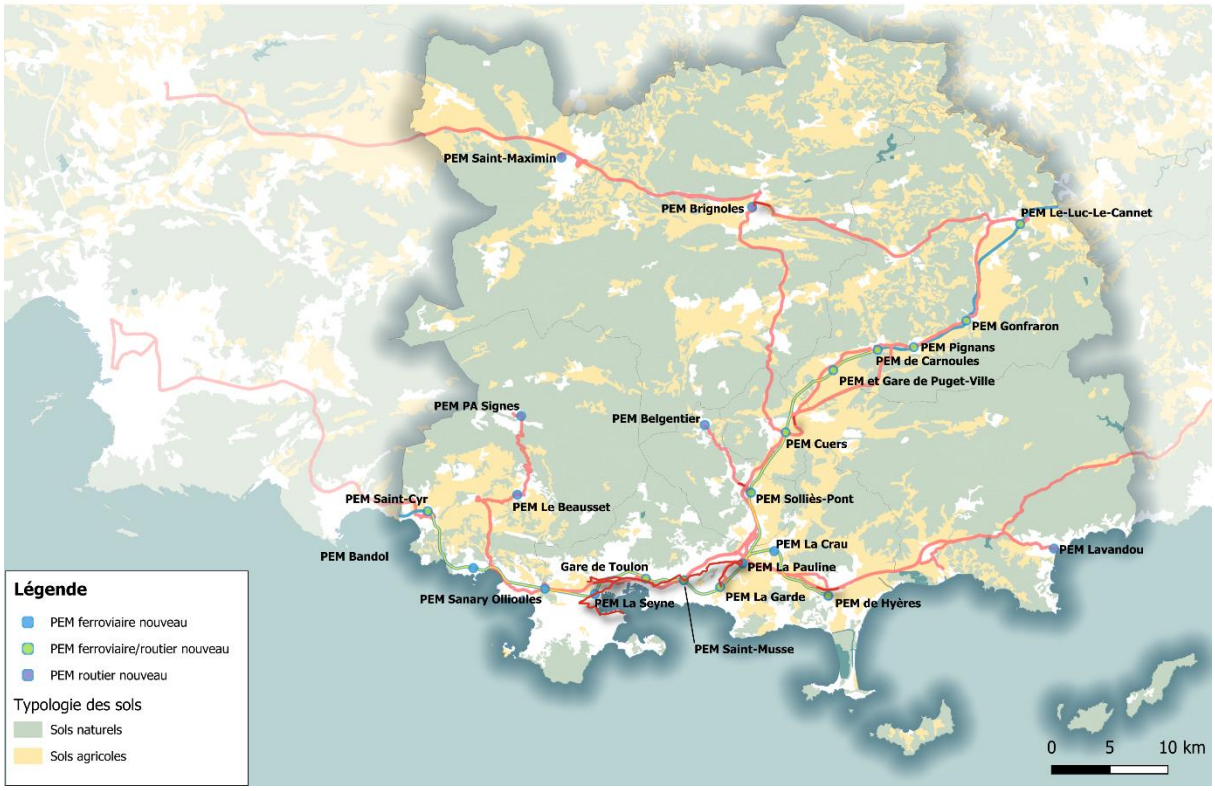


Figure 37 - Carte d'analyse des sols non urbanisés autour des PEM du SERM

Ce sont 11 projets de PEM inscrits au SERM de l'aire toulonnaise qui sont susceptibles de générer une artificialisation des sols. Ces projets se concentrent majoritairement sur, ou à proximité, des espaces aujourd'hui constitués de terres agricoles (soient 10 sur 11).

Nom des PEM	Analyse des sols
PEM gare de Saint-Cyr	• Terre agricole
PEM gare de Bandol	• Terre naturelle
PEM gare d'Ollioules – Sanary-sur-Mer	• Terre agricole
PEM gare de La Garde	• Terre agricole
PEM gare de La Pauline	• Terre agricole
PEM gare de La Crau	• Terre agricole
PEM gare de Cuers-Pierrefeu	• Terre agricole
PEM gare de Puget-Ville	• Terre agricole
PEM gare de Carnoules	• Terre agricole • Terre naturelle
PEM gare de Le Luc-Le Cannet	• Terre agricole
PEM routier Brignoles	• Terre agricole

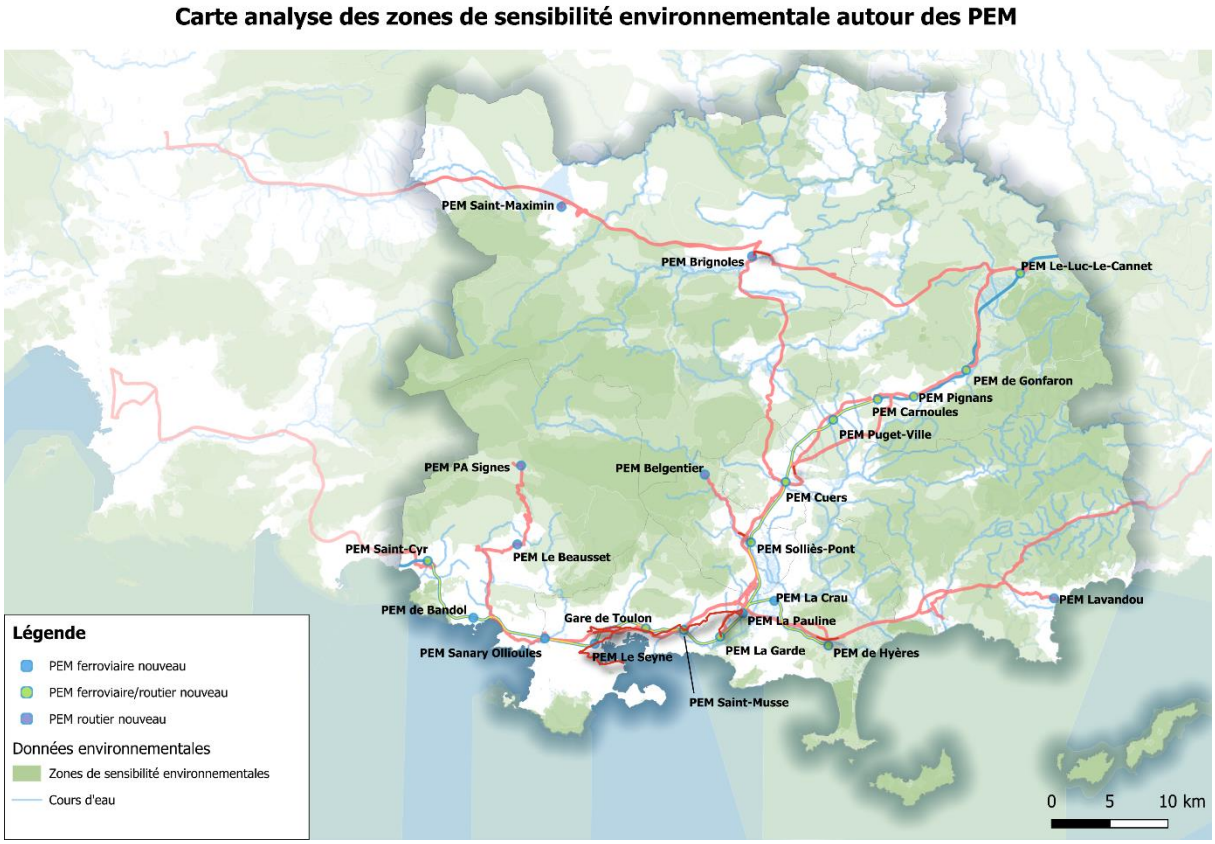


Figure 38 - Carte d'analyse des zones de sensibilité environnementale autour des PEM du SERM

Le SERM toulonnais s'inscrit dans un territoire où les zones à valeurs écologiques sont particulièrement denses et imbriquées. Dans ce contexte, les futures infrastructures de mobilité présentent un fort risque de croisement avec des espaces naturels sensibles.
En estimant que l'impact de la création d'une gare ferroviaire se fait sur un rayon de 200 mètres et celui d'un pôle d'échange multimodal sur un rayon de 50 mètres, ce sont 16 projets inscrits au SERM toulonnais, soit 77% des PEM prévus, qui pourraient potentiellement avoir impact sur les espaces naturels à valeurs écologiques, en fonction des futurs aménagements autour des PEM.
Parmi les 16 projets, 11 d'entre eux se situent à proximité d'un cours d'eau ou d'une trame bleue, traduisant une vulnérabilité hydrologique avec des risques de perturbation des milieux aquatiques et des zones humides, et près de la moitié (8 sur 16) se trouvent à proximité d'un réservoir de biodiversité.

Plusieurs PEM cumulent même trois à quatre types de zones écologiques sensibles dans leur périmètre potentiel d'impact :

- Le PEM La Garde,
- Le PEM La Pauline,
- Le PEM Belgentier,
- Le PEM Puget-Ville.

Ces PEM risquent de faire face à de fortes contraintes environnementales et devront dans leur conception **éviter et réduire les impacts sur ces zones environnementales si possible**. Pour les PEM situés intégralement dans une zone sensible ils veilleront tout particulièrement à intégrer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation afin de limiter leurs impacts sur les continuités écologiques et les milieux naturels sensibles. Ils seront également contraints par des évaluations environnementales (type ERC) qui peuvent rallonger les délais de réalisation.

Nom des PEM	Identification des zones sensibles dans le périmètre du PEM
PEM routier PA Signes	• Cœur de Parc / Réserve
PEM gare de Bandol	• Réservoir de biodiversité
PEM gare de Ollioules – Sanary-sur-Mer	• Cours d'eau / trame bleue • Réservoir de biodiversité
PEM gare de La Seyne-Six-Fours	• Cours d'eau / trame bleue
PEM gare de La Garde	• Cours d'eau / trame bleue • Réservoir de biodiversité • Cœur de Parc / Réserve • ZNIEFF Type 2
PEM gare de La Pauline	• Cours d'eau / trame bleue • Réservoir de biodiversité • Cœur de Parc / Réserve
PEM gare de Hyères	• Cœur de Parc / Réserve
PEM gare de La Crau	• Cours d'eau / trame bleue • ZNIEFF Type 2
PEM gare de Solliès-Pont	• Cours d'eau / trame bleue
PEM routier de Belgentier	• Cours d'eau /trame bleue • Cœur de Parc / Réserve • Corridor écologique • N2000 habitats
PEM gare de Cuers-Pierrefeu	• Cours d'eau / Trame bleue
PEM gare de Puget-Ville	• Cours d'eau / Trame bleue • Réservoir de biodiversité • ZNIEFF Type 2
PEM gare de Pignans	• Réservoir de biodiversité
PEM gare de de Gonfaron	• Cours d'eau / Trame bleue • Corridor écologique
PEM gare de Le-Luc-Le-Cannet	• Cours d'eau / Trame bleue • Corridor écologique
PEM routier de Brignoles	• Réservoir de biodiversité

Partie 9

Tableau des périmètres de MOA envisageables d'après le cadre législatif

Typologie d'intervention	Etat (DIRNO)	Conseils Départementaux	EPCI / Communes		SNCF R	SNCF G&C	SGP*
Infrastructures et gares ferroviaires							
Gares et PEM ferroviaires en exploitation						X	
Opérations sur réseau ferroviaire exploité					X		
Nouveaux pôles d'échanges multimodaux et gares de voyageurs*			X			X	X
Passages à niveau (opérations sur le RFN)					X		
Lignes ferroviaires ou des sections de ligne ferroviaire n'ayant pas été utilisées, sauf à titre occasionnel, par des services de transport de fret ou de voyageurs, depuis + de 5 ans					X		X
Infrastructures et gares de transport public urbain ou périurbain							
Projets de création ou d'extension d'infrastructures de transport public urbain ou périurbain de personnes prévoyant au moins une correspondance avec l'une des lignes de transport public du SERM	X	X	X	X			X
Nouvelles gares routières/PEM routiers urbains ou périurbains			X	X			X
Infrastructures routières & cyclables							
Réseaux cyclables - rabattement		X	X	X			
Réseaux cyclables - structurant		X	X	X			
Passages à niveau (opérations sur le réseau routier)	X	X	X	X			
Aires de covoiturage	X	X	X				

Service express Régional Métropolitain
de l'aire toulonnaise



Résumé pour décideurs

Septembre 2026

Financé par

GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

L'essentiel du SERM

Les mobilités pour la transformation durable du territoire

Un territoire toulonnais en mutation

Un littoral dynamique, un arrière-pays en développement

+ de 750 000 habitants

- 1% de croissance annuelle de la population
- **40% de la population et près de la moitié des emplois salariés du Var** concentrés dans la métropole toulonnaise

- 15% de réduction de la voiture

L'objectif à horizon 2030

5 grands pôles d'activités

en périphérie de Toulon *(Nicopolis, parc d'activités du plateau de Signes, Naval Group, Varécopole, Technopôle de la Mer)*

Une forte dépendance à la voiture individuelle

56% de la part modale *(source Enquête Mobilité Certifiée CEREMA 2022)*

Une **augmentation des besoins de déplacement** générée par la croissance démographique et économique

Une **desserte des secteurs péri-urbains à renforcer sur un territoire polarisé**

Un territoire exposé aux risques environnementaux

64% des émissions d'oxydes d'azote proviennent du transport routier

Un objectif de **réduction de 35% des émissions de gaz à effet de serre** à l'horizon 2030

Des **nuisances liées à la congestion** : pollution de l'air et bruit

Une exposition croissante aux risques climatiques (incendies, inondations…)

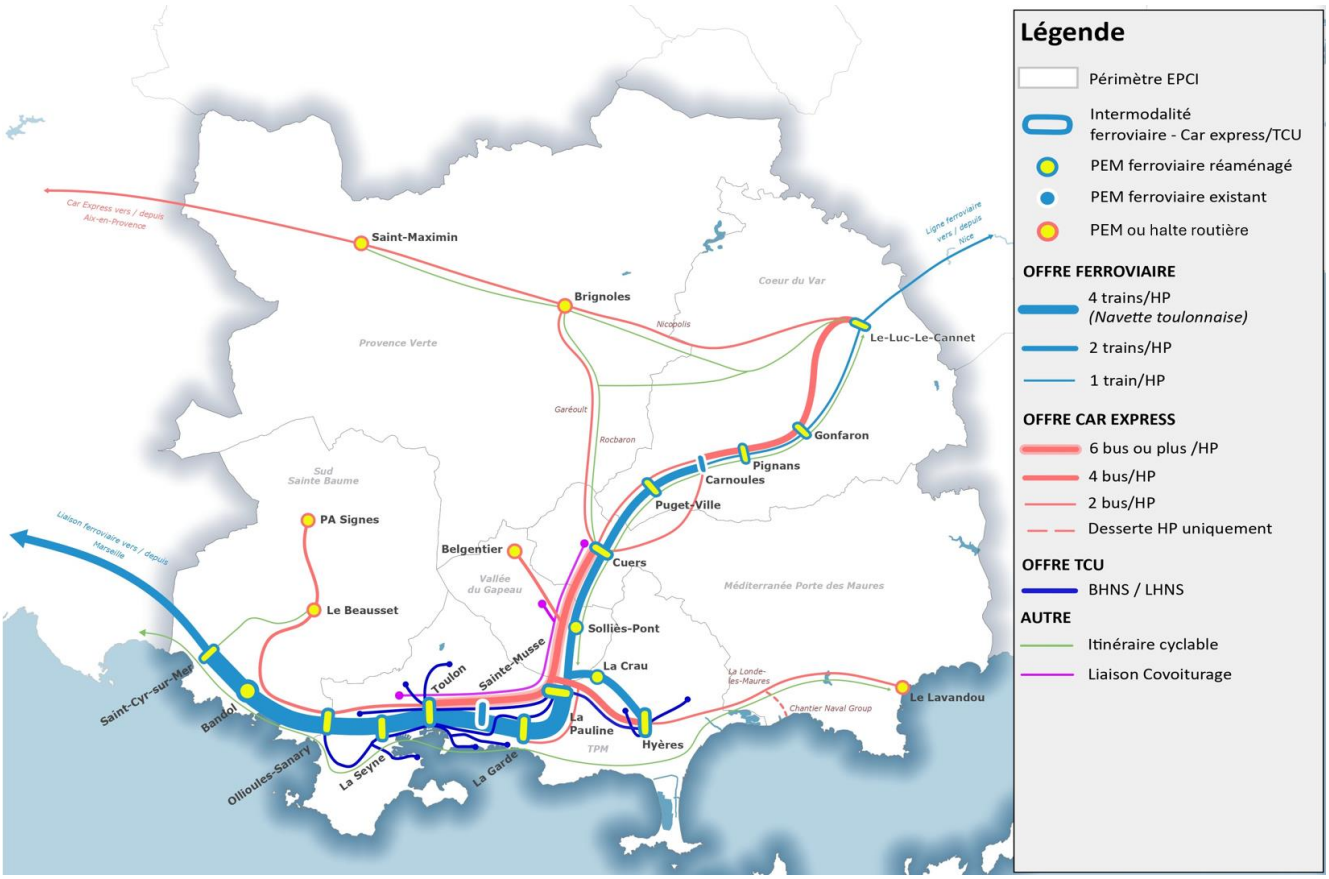
Changer d'échelle les services de mobilité d'un territoire très dynamique

De premières réponses aux enjeux de mobilités engagées par les acteurs locaux

Le SERM toulonnais s'inscrit dans une trajectoire de transformation des mobilités, en apportant une réponse cohérente et progressive aux enjeux du territoire. Mené de manière concertée et bénéficiant de l'engagement des collectivités et des acteurs socioéconomiques, il doit permettre :

- **D'articuler l'arrivée de la LNPCA** avec une offre de mobilité décarbonée, fiable, lisible, et de nouveaux services voyageurs
- **De répondre durablement aux besoins de déplacements**, en particulier de l'arrière-pays
- D'assurer **une bonne desserte des différents pôles d'activités** du territoire,
- **D'accompagner la transition des mobilités** à l'échelle toulonnaise

L'offre cible du SERM



Un offre intermodale estimée à 698 M€ en investissement

Une offre ferroviaire renforcée, avec notamment la mise en œuvre de la **navette toulonnaise**, permise par les travaux LNPCA

Un réseau de bus et de cars performant, pour une desserte fiable de l'ensemble du territoire

- 1 ligne de bus à haut niveau de service (BHNS)
- 7 lignes à haut niveau de service
- 7 lignes de car express complémentaires à l'offre ferroviaire

Un réseau de 23 pôles d'échanges multimodaux et haltes, routiers et ferroviaires

14 pôles en intermodalité ferroviaires et cars express / TCU

Des pôles et gares adaptés dans le cadre du SERM : 14 gares et pôles ferroviaires, 6 pôles ou haltes routières

Un réseau express vélo à l'échelle du SERM, au service du rabattement vers les pôles et pour les trajets courts

Une **intégration tarifaire avec le pass Var** et une information voyageur dynamique et robuste y compris en situation dégradée

4 trains par heure sur la navette toulonnaise entre Saint-Cyr et La Pauline

+21% de potentiel de fréquentation des transports en commun sur les principaux corridors pour les déplacements pendulaires

+40% des pôles d'activité accessibles en moins de 15 min à pied depuis une offre de transport en commun cadencée à la ½ heure


2
A
2V
2V

SOMMAIRE

1. Un projet de mobilité pour accompagner un territoire stratégique aux besoins de déplacements croissants

2. Une offre multimodale au service de la mobilité du quotidien

3. Pour les habitants du bassin de vie : plus de cohésion territoriale et une réponse aux enjeux climatiques

4. La trajectoire financière prévisionnelle du SERM de l'aire toulonnaise : permettre le développement des transports collectifs interurbains et le renfort de l'offre ferroviaire à l'issue de la réalisation du projet LNPCA

5. Vers une gouvernance des investissements et de l'exploitation pour assurer la coordination et la transparence au service de l'ensemble des partenaires

1. Un projet de mobilité pour accompagner un territoire stratégique aux besoins de déplacements croissants

Le périmètre du Service Express Régional Métropolitain (SERM) de l'aire toulonnaise s'étend sur six intercommunalités, représentant plus de 750 000 habitants.

Ce territoire attractif connait une dynamique démographique soutenue, avec une croissance de la population d'environ 1 % par an, entraînant une **augmentation continue des besoins de mobilité** à l'échelle de l'ensemble du bassin de vie. Les contraintes foncières et d'aménagement sur le littoral favorisent une urbanisation progressive vers les autres polarités en arrière-pays, notamment dans les secteurs périurbains et les communes les plus éloignées des pôles d'emplois. Face à ces évolutions, l'offre de transport multimodale doit être encore développée et les distances domicile-travail croissantes renforcent ainsi la dépendance à la voiture individuelle. Dans ce contexte, le SERM porte l'ambition d'un véritable **changement d'échelle des services de transport** afin de répondre à la diversité des besoins de déplacement et d'accompagner les dynamiques de développement du territoire.

Un territoire dynamique avec de forts besoins de déplacements

751 000 d'habitants, +4% d'habitants entre 2008 et 2022

40% de la population du Var et près de la moitié des emplois salariés concentrée dans la métropole toulonnaise

1,2 millions de flux journaliers internes au bassin de mobilité

56% des flux d'échange en voiture, **32%** à pied, **6%** en transports collectifs, **2%** à vélo, **4%** avec les autres modes

34 000 déplacements journaliers entre le périmètre du SERM toulonnais et celui de la Métropole Aix-Marseille-Provence

24%, l'augmentation de la population en été sur la métropole

Un réseau maillé de liaisons fortes et structurantes

1 axe ferroviaire structurant (Marseille – Toulon – Nice) fortement saturé et présentant des enjeux de fiabilisation du réseau et un maillage secondaire centré sur une antenne vers Hyères

17 gares ferroviaires

2 axes autoroutiers (A50/A57 et A8), complétés par des infrastructures routières desservant efficacement le territoire

Des aménagements intermodaux innovants en développement (co-voiturage, VRTC sur l'A57, PEM de Sainte-Musse)

14 lignes régulières de car appartenant au réseau de transport collectif ZOU ! à l'attractivité à renforcer

1 ligne de covoiturage Toulon -Cuers expérimentée depuis l'été 2025

1 port et 1 aéroport international Port de Toulon (ferries) et Aéroport de Toulon-Hyères

Des enjeux d'aménagement du territoire et environnementaux

3e pôle urbain de la façade méditerranéenne après Marseille et Nice

1er pôle économique majeur au positionnement national, structuré par l'économie maritime, touristique et des filières d'excellence dans le domaine de la défense

1er Port militaire de France et 1 base aéronautique navale Arsenal de Toulon et Base d'Aéronautique Navale de Hyères

1 feuille de route pour le développement industriel de la filière défense dans le Var, **le projet André Jubelin**

Une **vulnérabilité importante aux risques climatiques** : incendies, canicules

Les quatre SERM autour de Avignon, Aix-Marseille, Toulon et Nice constituent un **système intégré de mobilité, le « SERM des SERM »** à l'échelle de Provence-Alpes-Côte d'Azur, coordonné par la Région et couvrant près de 80 % de la population régionale.

Un territoire en mutation et à forts enjeux, au fondement du SERM

Un littoral dense et un arrière-pays en développement, marqués par des pôles d'emplois en quête de désenclavement

Dans la métropole toulonnaise :

67% des emplois

58% des actifs occupés

5 pôles d'emplois majeurs, en périphérie : Signes, Nicopolis, La Londe-les-Maures, Technopôle de la Mer et Varécopole

La **métropole toulonnaise** concentre historiquement les principales fonctions économiques, administratives et de services du territoire. Structurée autour du **premier port militaire français**, elle accueille une forte concentration d'emplois liés à la défense et à l'industrie navale, ainsi que de nombreux équipements de services, d'enseignement et de santé.
Cette attractivité se traduit dès lors par une **forte concentration de l'emploi** : la métropole concentre 67 % des emplois du périmètre pour 58 % des actifs occupés, soit un indice de concentration de 106 emplois pour 100 actifs. Cette dynamique est notamment portée par des acteurs majeurs tel que Naval Group, premier employeur industriel du territoire, implanté à Toulon et Ollioules. Le développement, programmé à court terme, de nouvelles activités de Naval Group à La Londe-les-Maures, viendra renforcer le poids stratégique de la filière de défense.
Cette organisation territoriale génère d'**importants déplacements domicile-travail** convergeant vers le cœur de métropole.
Parallèlement, quatre **pôles d'emplois majeurs**, situés en périphérie, notamment à Signes, Nicopolis, La Londe-les-Maures et Varécopole, participent au dynamisme économique mais restent insuffisamment connectés aux principaux réseaux structurants. Le renforcement de leur accessibilité repose notamment sur une meilleure intermodalité entre réseau ferroviaire et offres routières à haut niveau de service, notamment les cars express.
Enfin, le territoire se caractérise par un contraste marqué entre un **littoral dense et attractif et un arrière-pays en forte croissance démographique**, qui accueille une part croissante des ménages. Cette évolution, conjuguée à une organisation polycentrique des bassins de vie et d'emplois, accentue les besoins de mobilité et renforce la nécessité d'un système de transport collectif performant à l'échelle de l'ensemble du territoire.

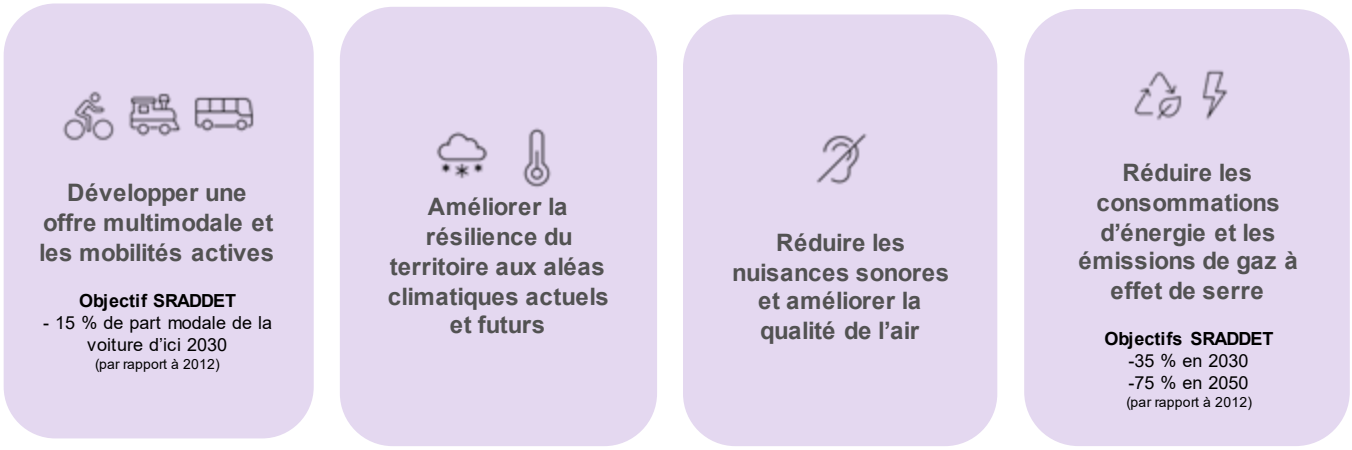
L'aire toulonnaise : un cadre environnemental remarquable exposé aux vulnérabilités climatiques

2 parcs national et régional (Port-Cros et la Sainte-Baume) : un territoire littoral et forestier vulnérable à l'érosion et aux incendies

64% des émissions d'oxydes d'azote issues du transport routier

Le territoire du SERM toulonnais est soumis à de fortes pressions environnementales, combinant vulnérabilité aux risques naturels et impacts des activités humaines. Il est **particulièrement exposé aux aléas climatiques** (incendies, inondations, submersions marines, érosion), dans un contexte de changement climatique marqué par une hausse des températures, une intensification des événements climatiques extrêmes et des tensions accrues sur les ressources en eau.
Le transport routier, accentué par une forte dépendance à la voiture individuelle et l'intensité des flux pendulaires, constitue par ailleurs la principale source de **pollution atmosphérique et acoustique**,

représentant 67% des émissions d'oxydes d'azote et 12% des particules fines. Cette situation dégrade la qualité de l'air, le cadre de vie et la santé des habitants.
Dès lors, la réduction de cette dépendance apparaît comme un enjeu central, impliquant le développement de mobilités alternatives performantes et bas-carbone (transports collectifs, modes actifs).
L'offre de services de mobilité proposée par le SERM viendra donc répondre à l'ensemble de ces ambitions environnementales :



La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) : un investissement historique, ossature préfiguratrice du SERM

La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) constitue l'**épine dorsale ferroviaire du SERM** de l'aire toulonnaise. Ce projet d'envergure nationale vise à transformer durablement l'offre de mobilité en renforçant la capacité, la régularité et la performance du réseau ferroviaire sur l'arc méditerranéen. La LNPCA répond à plusieurs objectifs structurants pour le territoire :

- Augmenter significativement la capacité ferroviaire, afin d'accompagner la croissance des déplacements,
- Améliorer la fiabilité et la régularité du réseau, aujourd'hui fortement contraint,
- Développer une offre performante de transport du quotidien, en particulier à l'échelle métropolitaine,
- Renforcer les liaisons régionales et nationales, notamment entre Marseille, Toulon et Nice,
- Favoriser le report modal, en proposant une alternative crédible à la voiture individuelle.

Vers une offre de niveau RER dans l'aire métropolitaine toulonnaise

Ces objectifs se traduisent opérationnellement comme suit :

- Une amélioration significative des performances sur l'axe littoral, avec un gain de 15 minutes pour près de 20 000 trains par an traversant Marseille depuis ou vers Toulon et Nice
- Une augmentation globale de la fréquentation ferroviaire de 7,5 millions de voyageurs par an, majoritairement liée à des déplacements internes à la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont une augmentation de plus d'1 million de voyageurs à la gare de Toulon à l'horizon 2035
- Un impact direct sur le report modal, avec 65 % des nouveaux usagers issus de la voiture individuelle participant à désaturer le réseau routier

Les projets HPMV et LNPCA phases 1 et 2 se déclinent opérationnellement par la modernisation des infrastructures et des gares avec des bénéfices directs pour le territoire du SERM de l'aire toulonnaise :

- **6 gares restructurées** dont l'aménagement de deux pôles multimodaux Saint-Cyr-sur-Mer et La Pauline, véritables portes d'entrée du territoire

- Le réaménagement de la gare de Marseille Saint-Charles qui contribuera à renforcer la capacité ferroviaire sur l'axe Marseille – Toulon – Nice
- Le déploiement du programme **Haute Performance Marseille – Vintimille (HPMV)**, qui prévoit la mise en place du système ERTMS sur 260 km de ligne, entre Marseille et la frontière italienne

La LNPCA un trait d'union des échanges de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

La LNPCA, par sa dimension régionale, constitue un trait d'union structurant des échanges à l'échelle de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en assurant la continuité entre les principales aires métropolitaines. Elle apporte une **première réponse aux liens soutenus entre les territoires**, en particulier avec le SERM de la Métropole Aix-Marseille-Provence, et sera complétée par une offre de cars express. Elle constitue l'épine dorsale des mobilités à l'échelle du SERM de l'aire toulonnaise afin de répondre à la fois aux dynamiques locales et régionales, tout en renforçant l'articulation et la cohésion entre les territoires.

Le projet de Plan de Mobilité de Toulon Provence Méditerranée : une démarche parallèle et coordonnée avec la préfiguration du SERM

La Métropole Toulon Provence Méditerranée a arrêté en décembre 2025 le projet de Plan de Mobilité (PDM) 2025-2035 structurant la stratégie des mobilités autour de quatre axes stratégiques :

- Renforcer **l'attractivité des transports collectifs** face à l'autosolisme,
- Rééquilibrer le **partage de l'espace public** en faveur des mobilités actives,
- Mieux organiser les **mobilités touristiques et événementielles**,
- Accompagner les **évolutions territoriales** via un écosystème global des mobilités.

Ces orientations font directement écho aux objectifs portés par le SERM, en particulier à travers le projet de développement du BHNS, structurant pour le territoire, et l'augmentation de la part modale des transports en communs et des modes actifs.
Le projet de PDM vise ainsi un objectif de 12 % de part modale pour les transports collectifs à l'horizon 2035, avec une montée en puissance de l'offre à haut niveau de service, soit un bus toutes les 10 minutes, permettant de desservir 53 % de la population, contre 30 % aujourd'hui.
Dans ce contexte, le projet de PDM, à l'instar de la LNPCA, constitue une **brique du SERM**. Sa réalisation en parallèle appelle une coordination renforcée afin de garantir la cohérence et la complémentarité des offres et des projets portés.

Une volonté politique d'amélioration des transports à l'échelle du bassin de mobilité

Le territoire affiche une ambition forte en matière de mobilité, portée par le **Contrat Opérationnel de Mobilité (COM)** piloté par la Région Sud. Le périmètre du SERM englobé dans le bassin de mobilité de l'ouest Var (le bassin K, qui regroupe le Département du Var, Gares & Connexions, la Région, les communautés d'agglomération Sud Sainte Baume et Provence Verte, les communautés de communes Cœur du Var, Vallée du Gapeau, Méditerranée Porte des Maures et Provence Verdon ainsi que la Métropole Toulon Provence Méditerranée) est concerné par une volonté de structurer une offre multimodale performante, reposant sur le développement des transports collectifs (TER métropolitain, BHNS, cars express), des mobilités actives et du covoiturage, tout en renforçant l'intermodalité et l'interopérabilité des services. Dans ce cadre, les études de complémentarité car/train ont mis en évidence le rôle structurant de l'offre ferroviaire, mais également les insuffisances d'articulation avec les réseaux routiers, notamment en matière de correspondances et de couverture territoriale. Elles confirment la nécessité de développer une **offre de cars express en appui du ferroviaire** afin de desservir les territoires non connectés et d'optimiser les déplacements. Inscrites dans une logique de cohérence à l'échelle du bassin de mobilité, ces orientations constituent les premières briques

opérationnelles du SERM et traduisent une volonté politique de proposer une mobilité plus durable, accessible et décarbonée.

Un dialogue avec des acteurs locaux pour créer le consensus autour du SERM

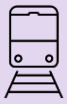
La démarche de dialogue territorial engagée dans le cadre de la préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit dans la continuité des coopérations déjà à l'œuvre sur le territoire, notamment au travers des contrats opérationnels de mobilité, du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et des échanges réguliers entre collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, opérateurs et partenaires institutionnels. Les ateliers, entretiens bilatéraux et consultations conduits depuis le lancement de la démarche de préfiguration du SERM de l'aire toulonnaise ont permis de construire un diagnostic partagé des besoins de mobilité et de **faire émerger une vision commune de l'avenir des déplacements sur le grand territoire toulonnais**.

Le **conseil de développement** de Toulon Provence Méditerranée a notamment été réuni le 31 mars afin de l'associer à la démarche de préfiguration du SERM, sur lequel il a rendu un avis en mai 2026.

Les premiers retours exprimés dans le cadre du dialogue territorial convergent largement vers la poursuite de la démarche et des études engagées. Les parties prenantes soulignent en particulier l'intérêt d'une **approche favorisant l'intermodalité, la simplification du parcours usager et le développement d'une offre de mobilités coordonnée, adaptée et performante entre les territoires**. Elles insistent également sur la nécessité d'identifier rapidement des améliorations concrètes à court terme tout en poursuivant la maturation des volets financiers, de gouvernance et de services qui conditionneront le déploiement progressif du SERM.

2. Une offre multimodale au service de la mobilité du quotidien

Le SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit dans une trajectoire de transformation des mobilités, en apportant une réponse cohérente et progressive aux enjeux du territoire. Mené de manière concertée et bénéficiant de l'engagement des collectivités et des acteurs socioéconomiques, il vise à proposer aux voyageurs, à différents horizons (2030, 2030-2035 et après 2035) un choc d'offre ferroviaire, routière et de services destinés à répondre durablement aux besoins de déplacements et d'accompagner la transition des mobilités à l'échelle de l'aire toulonnaise.



Une offre ferroviaire renforcée, avec notamment la mise en œuvre de la **navette toulonnaise**, permise par les travaux LNPCA

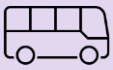


Un réseau de 23 pôles d'échanges multimodaux et haltes, routiers et ferroviaires

13 gares et pôles ferroviaires et 6 pôles et haltes routiers traités dans le cadre du SERM



Un parcours usager simplifié par une **tarification,** une **billettique** et une **information voyageur harmonisés**



1 ligne de bus à haut niveau de service

7 lignes à haut niveau de service

7 lignes potentielles de cars express complémentaires géographiquement à l'offre ferroviaire



Un réseau express vélo à l'échelle du SERM, complété par l'amélioration du rabattement cyclable sur les pôles d'échanges

Vers une mobilité performante intégrée

Un renforcement progressif de l'offre ferroviaire concentré sur le moyen terme

Le projet LNPCA constitue le **prérequis majeur** du renforcement de l'offre ferroviaire du SERM de l'aire toulonnaise, avec un objectif d'augmentation de la capacité et de la fréquence des circulations, sur un réseau ferré aujourd'hui saturé.

À terme, l'aire toulonnaise bénéficierait d'une offre ferroviaire fortement renforcée, rendue possible notamment grâce au déploiement des phases 1 et 2 de la LNPCA.

A court terme

+ 10 trains/jour entre les gares de La Pauline et de Toulon

+ 0,3 millions de trains.km par rapport à 2024

A moyen terme

Mise en œuvre de la navette toulonnaise : + 4 trains/h/sens entre Saint-Cyr-sur-Mer et La Pauline

+1,3 million de trains.km par rapport au court terme

A long terme

Liaisons diamétralisées facilitées entre Toulon, Avignon, Vitrolles (aéroport et Airbus Helicopters), Miramas et Valence

+ 0,3 millions de trains.km par rapport au moyen terme

Une offre de car express, articulée au ferroviaire, pour les territoires péri-urbains

24 allers-retours quotidiens	Une amplitude de **5h à 23h**	Une **desserte à la demi-heure** en heure de pointe, Une **desserte à l'heure** en heure creuse

Conformément aux standards définis par la DGITM

Les nouvelles lignes de cars express à haut niveau de service envisagées dans le SERM reposeraient sur un maillage de lignes express performantes et fiables, bénéficiant de temps de parcours améliorés et compétitifs par rapport au véhicule personnel, grâce à des aménagements dédiés routiers spécifiques (voies réservées, priorités aux feux…).
Elles s'appuieraient sur une **transformation et amélioration du réseau ZOU !** existant qui dessert aujourd'hui finement le territoire, permettant ainsi de répondre aux besoins des moyen et arrière-pays toulonnais.

Cette offre se construit progressivement. À terme, le réseau de cars express du SERM de l'aire toulonnaise offrirait une couverture complète des territoires périurbains et ruraux, avec des liaisons structurantes vers Brignoles, Le Cannet, le plateau de Signes, Belgentier et Le Lavandou, en complément d'une offre ferroviaire renforcée.

A court terme	A moyen terme	A long terme
+ 4 lignes de cars express projetées : Toulon – Brignoles Aix – Le Cannet Toulon – Le Beausset Toulon – Belgentier	**+ 2 lignes projetées en renforcement** : Toulon – Le Beausset prolongée jusqu'au parc d'activité du plateau de Signes, Aix – Le Cannet fiabilisée (voies réservées) **+ 2 lignes projetées** : Toulon – Le Lavandou La Garde – Le Cannet	**Mise en service projetée** de la ligne Hyères – Le Cannet

A ce niveau de maturité du projet, il est précisé que les origines et destinations ainsi que les arrêts des lignes de cars express SERM sont indicatifs et devront être consolidés à l'aune d'études complémentaires ad hoc avant la phase de déploiement opérationnel. En effet, les études devront se poursuivre post dépôt du dossier de statut avant le déploiement opérationnel des lignes de cars express pour préciser notamment l'articulation entre l'offre nouvelle de cars express et l'offre existante à l'échelle du territoire. A ce titre, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et les AOM du territoire ont d'ores et déjà identifié des lignes prioritaires au sein de l'horizon de court terme du SERM.

À court terme, quatre mises en service de lignes de car express sont projetées **en priorité**. Ces lignes visent notamment les axes non desservis par une offre ferroviaire. Il s'agit des lignes :

- Toulon-Brignoles, considérée prioritaire par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la CA Provence Verte
- Aix – Le Cannet, considérée prioritaire par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la CA Provence Verte
- Toulon – Le Beausset, considérée prioritaire par la CA Sud Sainte-Baume
- Toulon – Belgentier, considérée prioritaire par la CC Vallée du Gapeau

L'offre de transports urbains, un réseau hiérarchisé, lisible et complémentaire

Fréquence : BHNS de **7 à 8 minutes** LHNS **<15 minutes**	Une amplitude de **5h à 24h** pour le BHNS	Vitesse commerciale de **17 km/h** pour le BHNS

Le projet de Plan de Mobilité de Toulon Provence Méditerranée prévoit la mise en place d'un réseau de BHNS et de lignes à haut niveau de service (LHNS) structurant, maillé avec le réseau ferroviaire et les cars express. Cette offre performante, avec une large amplitude horaire et des fréquences importantes, permet de structurer une réponse à la diversité et à la concentration des besoins de déplacement de la métropole, et assurent également une fonction de rabattement vers la dorsale ferroviaire.

Elle est prévue pour se déployer progressivement avec la mise en service phasée du projet BHNS et la montée en gamme des 7 lignes LHNS à court et moyen terme.

A court terme	A moyen terme	A long terme
BHNS phase 1 Technopôle de la Mer (Ollioules) – Bir-Hakeim (Toulon) ***+ 3 LHNS*** *:* La Seyne – Valgora Quatre Chemin des Routes - Mourillon Ripelle/Revest – Terre Promise	***BHNS phases 2 et 3*** Brunet - Sainte-Musse Les Fourches - gare de La Pauline-Hyères Berthe - Bon Rencontre •Secteurs de Saint-Jean du Var et de La Coupianne ***+ 4 nouvelles lignes LHNS :*** Technopôle Var Matin – Pôle d'Activités Toulon Est, Gare Ollioules–Sanary– Gare de Toulon Maurels – Moulin Premier Toulon – Hyères (semi-express)	***BHNS : Mise en service du dernier tronçon*** Gare de La Pauline – Gare de La Garde Extension vers La Seyne

Une articulation sera travaillée à long terme entre les projets de BHNS et LHNS et les lignes de cars express visées dans le SERM.

Un réseau cyclable attractif pour renforcer les liaisons interurbaines et le rabattement

En coordination avec les collectivités compétentes en matière de voirie, et conformément aux orientations définies dans les schémas directeurs cyclables locaux, l'offre du SERM envisage le développement d'un réseau cyclable structurant, continu, sécurisé et connecté aux gares, pôles d'échanges multimodaux et principaux pôles d'emploi. Organisé autour de la Véloroute 65, véritable épine dorsale des déplacements à vélo à l'échelle régionale, ce réseau assurerait la continuité du littoral et le raccordement des itinéraires secondaires vers l'intérieur du territoire afin de renforcer l'accessibilité des pôles d'emplois, des gares et des pôles d'échanges multimodaux. Cette offre doit se construire progressivement.

A court terme	A moyen terme	A long terme
Renforcer la continuité du réseau métropolitain et de la Véloroute 65, grâce à **+78km d'aménagements cyclables** qui seraient réalisés ou mis à niveau	Développer des axes structurants, notamment entre Saint-Cyr et Sanary, et sur le fuseau de l'A57, grâce à **+122km d'aménagements cyclables** qui seraient réalisés ou mis à niveau	Finaliser le réseau interurbain maillant les polarités du territoire, grâce à **+77km d'aménagements cyclables*** qui seraient réalisés ou mis à niveau ** sous réserve des études nécessaires pour traiter les contraintes topographiques, foncières et routières des derniers itinéraires.*

Développer l'intermodalité à travers un réseau de pôles d'échanges multimodaux

Compte tenu du territoire contraint autour des gares, les pôles d'échanges multimodaux (PEM) sont des éléments clés de la stratégie du SERM, pour permettre le rabattement et la diffusion des déplacements à plus grande échelle. Ils seront équipés de stationnements vélos sécurisés, de cheminements piétons continus et sécurisés, ainsi que d'arrêts dédiés pour les cars express. La signalétique et l'information voyageurs mise en place aura pour objectif de faciliter l'orientation et les correspondances.

Adaptation des gares ferroviaires en faveur de l'intermodalité

Afin de favoriser un report modal plus fluide et attractif vers les transports collectifs, le SERM prévoit la mise à niveau de 14 pôles d'échanges ferroviaires. Ces interventions viennent compléter la création des deux PEM de Saint-Cyr et de La Pauline, inscrits dans le cadre du projet LNPCA. La gare de Carnoules sera, elle aussi, réaménagée dans le cadre du projet LNPCA.
Les aménagements prévus visent ainsi à dimensionner les quais, les accès et espaces d'accueil pour garantir la fluidité des circulations et le confort des usagers, ainsi que les aménagements nécessaires à l'intermodalité avec le réseau de Car Express développé en complément de la ligne ferroviaire principale.
Les gares prioritairement traitées seraient donc celles permettant l'anticipation de la navette toulonnaise rendue possible par les travaux de la LNPCA (Bandol, Ollioules - Sanary-sur-Mer, la Seyne-Six Fours, Le Cannet (Le Luc - Le Cannet) et La Garde), ainsi que la gare de Hyères.

Création de pôle d'échanges routiers au service des lignes de Car Express

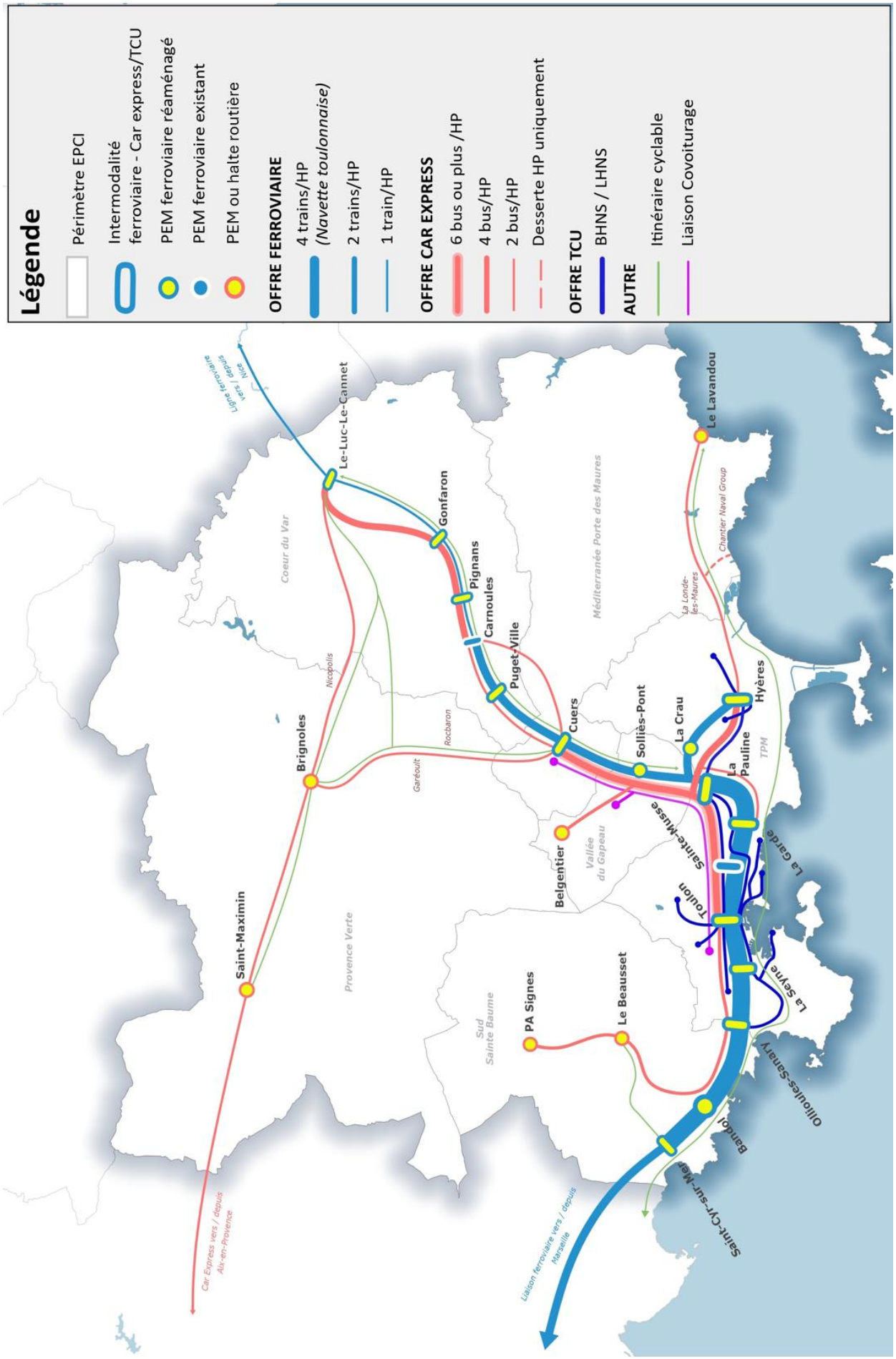
En améliorant les conditions de rabattement vers les gares et les autres pôles de mobilité, les pôles d'échanges routiers participent à l'organisation des flux, et favorisent l'augmentation de la fréquentation des réseaux de transport. Ils contribuent également à une meilleure desserte des zones d'activités et des pôles d'emplois situés en périphérie. Chaque terminus de lignes de car express serait aménagé, afin d'assurer un rabattement optimisé. Au total **six pôles** d'échanges et haltes seraient requalifiés ou créés (Le Beausset, Brignoles et Belgentier à horizon court terme, puis Saint-Maximin, Le Lavandou et Signes à horizon moyen terme). Ces aménagements permettraient d'améliorer rapidement la qualité de service offerte aux usagers.

La SERM comme catalyseur de l'amélioration de la fluidité de l'expérience voyageur

A l'échelle du SERM de l'aire toulonnaise, chaque AOM dispose à jour d'un système billettique spécifique et de pratiques tarifaires non intégrées, malgré une configuration des déplacements au-delà des frontières administratives. A l'appui du travail partenarial entamé entre les autorités organisatrices, et à l'aune du déploiement programmé du nouveau système billettique régional, le SERM envisage de faire évoluer les systèmes, infrastructures et services au profit des usagers du territoire en facilitant les correspondances entre les différents réseaux de transport, en développant une information voyageur cohérente et dynamique et en développant une politique tarifaire fondée sur les pratiques de déplacements.
Le déploiement des briques servicielles dans le cadre du SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit dans une ambition globale de mobilité intégrée, lisible et performante, fondée sur trois objectifs structurants : interopérabilité des systèmes, accessibilité de l'information et simplification des parcours usagers.

A court terme	A moyen terme	A long terme
Mise en œuvre du « Pass Var », produit tarifaire multimodal à l'échelle du territoire, **Elaboration d'une charte « information voyageurs »** pour tous les modes **Standardisation des systèmes billettique**	**Publication et diffusion de l'information voyageurs**, en temps réel Généralisation des **titres dématérialisés** (QR Code, M-ticket…)	Diffusion harmonisée et garantie de **l'information en temps réel des transports en communs et services de mobilité, y compris en mode dégradé**

Offre de service multimodale à horizon 2035+



Le déploiement phasé du SERM toulonnais

	Court terme *Avant 2030*	Moyen terme *2030 - 2035*	Long terme *Après 2035*
	Une **fréquence renforcée** sur la section avec augmentation de 10 trains par jour entre **Toulon et La Pauline**	**Mise en service de la « navette toulonnaise »**, soit le développement d'une cadence de 4 TER/h/sens, entre Saint-Cyr et La Pauline	**Mise en service de la LNPCA phase 2** dont le réaménagement de la gare de Marseille Saint-Charles Liaison directe de Toulon à Avignon, Valence et Miramas avec 2 TER/h, incluant une desserte de l'aéroport de Marseille-Provence et du site d'Airbus Helicopters
	**Mise en service du BHNS Ollioules – Toulon** (phase 1) Mise en service de **3 premières lignes de transport collectif urbain à haut niveau de service** (LHNS) avec des cadences variantes entre 8 et 10 minutes toute la journée	Mise en service du **BHNS Toulon - La Seyne et La Valette - La Garde** (phase 2) Poursuite déploiement des **4 nouvelles LHNS dont Toulon – Hyères** avec des cadences variantes entre 10 et 15 min toute la journée	Phases finales du **BHNS : La Pauline - La Garde et La Seyne - Boisé Sacré**
	Mise en service projetée de **4 lignes de car express et objectif d'extension des horaires entre 5h et 23h, permettant + de 96 AR/jour** **1 ligne de covoiturage Toulon-Cuers**	Mise en service projetée de **2 nouvelles lignes de car express** 1 prolongement projeté de ligne de car express Adaptation des **infrastructures routières** afin de garantir la compétitivité des cars express	Finalisation projetée d'une ligne de car express sur la section entre Hyères et Le Cannet
	**6 gares ferroviaires** faisant l'objet d'un aménagement en PEM Aménagements de **4 PEM routiers**	**3 gares ferroviaires** faisant l'objet d'un aménagement en PEM Aménagements de **2 PEM et haltes routiers**	**5 gares ferroviaires** faisant l'objet d'un aménagement en PEM
	**53 nouveaux km d'aménagements cyclables** Mise à niveau de **25 km du réseau existant**	**97 km** complémentaires d'aménagement cyclables Mise à niveau de **25 km du réseau existant**	**28 km de nouveaux aménagements cyclables** Mise à niveau de **49 km du réseau existant**
	Développement des infrastructures nécessaires **pour créer un réseau structurant interurbain** et **optimiser le rabattement** vers les pôles du SERM		
	Etude et mise en place d'un **produit tarifaire multimodal à l'échelle du SERM (« Pass Var »)** Consolidation des standards communs pour tendre **vers des systèmes de billettiques interopérables** Elaboration d'une **charte « information voyageurs »** partagée à tous les modes.	Mise en place de **supports de titres de transport dématérialisés** (code barre, M-ticket) **Publication en open data** des données uniformisées **de chacun des réseaux de TC** des AOM du territoire et **diffusion en temps réel** via les différents supports et médias	Déploiement d'une **gamme tarifaire multimodale complète** intégrant les TC et les autres services de mobilité **Interopérabilité** complète des **systèmes d'information voyageurs et billettiques** **Diffusion harmonisée** de l'offre de mobilités disponible **sur le territoire du SERM**

3. Pour les habitants du bassin de vie : plus de cohésion territoriale et une réponse aux enjeux climatiques

Le SERM de l'aire toulonnaise transforme durablement les mobilités et permet un report modal massif de la voiture vers les transports collectifs, contribuant ainsi à éviter les émissions de CO2.

Grâce à des fréquences renforcées, des infrastructures dédiées et des correspondances optimisées, les déplacements deviennent plus rapides, plus fiables et plus attractifs. Le SERM permettrait de renforcer l'accès aux emplois, aux services et aux équipements, notamment dans les territoires périurbains et ruraux – en particulier les communes situées le long de l'A8 entre Aix-en-Provence et Brignoles, ainsi que des communes situées à l'ouest d'Hyères jusqu'au Lavandou**, tout en améliorant la desserte des principales zones d'activités économiques,** comme le site de l'Arsenal, Nicopolis, parc d'activités de Signes, Naval Group**.**
Il contribuerait à un développement plus équilibré et solidaire du territoire, en réduisant la dépendance à l'automobile et en facilitant les mobilités du quotidien.

21%, potentiel de fréquentation des transports en commun sur les principaux corridors pour les déplacements pendulaires à long terme

Jusqu'à 23.000 teq CO2 évitées à long terme

40% la part des pôles d'emplois et d'équipements, accessibles à pied en 15 minutes, **soit +182 000 personnes** par rapport à la situation actuelle

Une réponse aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit pleinement dans les **objectifs de décarbonation des mobilités** en favorisant un **report modal significatif de la voiture individuelle vers les transports collectifs**. Les modélisations mettent en évidence un potentiel de fréquentation des transports collectifs pour les déplacements domicile-travail significatif, pouvant représenter un quasi doublement de la part modale associée aux déplacements pendulaires du quotidien, **passant de 9 % à 21 %** à l'horizon de long terme (post 2035). Cette projection s'accompagne mécaniquement d'une diminution du trafic routier, résultant du transfert d'une partie des déplacements actuellement réalisés en voiture individuelle vers des modes de transport plus durables. Les volumes de circulation évités quotidiennement contribuent ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et s'inscrivent dans les objectifs fixés par le SRADDET.
Par ailleurs, le **Plan de transformation écologique et énergétique de Provence-Alpes-Côte d'Azur** fixe une trajectoire de transition visant notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre, renforcer la résilience du territoire face au changement climatique et promouvoir des mobilités plus durables. Il a été élaboré dans le cadre de la planification écologique régionale en 2024, et est piloté par l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.
Les bénéfices environnementaux sont amplifiés par le développement des modes actifs et la modernisation du système ferroviaire, qui contribuent conjointement à améliorer la qualité de l'air, notamment sur le littoral. À long terme, les émissions évitées sont estimées entre **10 000 et 23 000 tonnes de CO_2.**

Au-delà de son impact sur le climat, le projet générerait d'autres bénéfices importants, tels que la réduction de la pollution atmosphérique, l'amélioration de la sécurité routière et la réduction des nuisances sonores. Enfin, en favorisant le report modal vers des solutions de mobilité décarbonées, le SERM contribuerait à sa mesure à la lutte pour le renforcement de la résilience du territoire toulonnais, **particulièrement soumis aux conséquences du changement climatique**.

Un réseau fiabilisé et plus performant

La mise en place du projet SERM de l'aire toulonnaise permet une **amélioration significative des conditions de déplacement** pour les usagers des transports collectifs. Les voyageurs, qu'ils utilisent le train ou les lignes de car express, bénéficient de **gains de temps** liés à plusieurs facteurs complémentaires : la mise en service de liaisons plus directes et plus rapides, l'aménagement d'infrastructures dédiées, la limitation du nombre d'arrêts sur certaines dessertes structurantes, ainsi que l'augmentation des fréquences de circulation réduisant sensiblement les temps d'attente et de correspondance. De fait, les fréquences seraient augmentées, avec un objectif de 15 à 30 minutes entre deux trains, et des intervalles réguliers sur les lignes de cars express, ainsi que sur les bus et lignes à haut niveau de service (BHNS/LHNS).
La **fiabilité et la régularité** des services seraient également renforcées grâce à la suppression des points de congestion, la modernisation des équipements et une meilleure coordination des correspondances. Ces gains contribueront à une expérience voyageur améliorée, essentielle pour encourager le report modal.

Des zones d'activités économiques mieux desservies

Le SERM de l'aire toulonnaise cible les déplacements de moyenne et longue distance, permettant une **amélioration significative de la desserte des bassins de vie et d'emplois, notamment dans les zones périurbaines et rurales.** Cette amélioration de la desserte se traduit par une accessibilité renforcée aux pôles d'emplois et d'équipements du territoire de l'aire toulonnaise :

- 40% accessibles à pied en 15 minutes (+182 000 par rapport à la situation actuelle)
- 72% accessibles à vélo en 15 minutes (+241 000 par rapport à la situation actuelle)
- Plus de 99% accessibles en voiture particulière en 15 minutes (+ 798 700 par rapport à la situation actuelle)

Cette évolution contribuerait à réduire les disparités territoriales en améliorant l'accès aux **principaux pôles économiques, aux équipements publics et aux services de santé.** Le projet renforce en particulier la desserte des communes situées le long de l'axe structurant de l'A8 entre Aix-en-Provence et Brignoles, ainsi que des communes situées à l'ouest d'Hyères jusqu'au Lavandou et du plateau de Signes.
De même, le SERM améliore l'accessibilité des principales zones d'activités notamment périphériques par une offre fine en lignes de cars express complémentaires à la navette toulonnaise sur le corridor structurant du littoral. Le déploiement de lignes de cars express dès le court et moyen termes permet cette desserte des pôles d'emplois structurants. L'**articulation entre les offres locales, notamment métropolitaines, et interurbaines,** en particulier au sein des pôles d'échanges multimodaux et des gares, constitue un levier central pour renforcer le rabattement vers le réseau ferroviaire et assurer une diffusion efficace vers les principaux bassins d'emploi du territoire métropolitain.

Une offre de transport articulée avec les enjeux d'aménagement d'un territoire polycentré

Le projet s'inscrit en réponse à des enjeux sociaux marqués par le renchérissement du coût de la mobilité automobile, qui fragilise les ménages dépendants de la voiture et contraints à de longs déplacements quotidiens. En améliorant les alternatives de transport collectif sur les secteurs les plus éloignés de la métropole et donc les plus précaires face aux coûts de l'énergie, le SERM vise à réduire

cette dépendance, à alléger les contraintes budgétaires et à renforcer l'accessibilité pour les populations les plus vulnérables.

En parallèle, le SERM ne se limite pas à la desserte du littoral, mais **contribue à un meilleur équilibre territorial** en renforçant l'accessibilité aux emplois et services des populations moins favorisées des **18 quartiers prioritaires de politique de la ville**, mais aussi du moyen et de l'arrière-pays. Les liaisons interurbaines, notamment le réseau de car express, renforce également l'accessibilité de zones résidentielles plus abordables.

Un lien renforcé avec la métropole marseillaise

L'offre du SERM s'inscrit en forte articulation avec le territoire marseillais, à travers des **connexions ferroviaires, cyclables et de cars express.** À l'instar du projet de navette toulonnaise, la ligne de car express projetée constitue une liaison structurante, notamment au droit du haut pays entre Aix-en-Provence et Le Cannet. La Véloroute V65 participe également à ce maillage en assurant un lien continu entre ces territoires et en renforçant la mobilité à l'échelle régionale.

4. La trajectoire financière prévisionnelle du SERM de l'aire toulonnaise : permettre le développement des transports collectifs et le renfort de l'offre ferroviaire permis par la réalisation du projet LNPCA

A l'horizon 2040, les investissements requis pour assurer le déploiement du SERM de l'aire toulonnaise s'élèvent à 698,4 M€2025 (acquisition de matériel roulant comprise).

Ils sont associés, à terme (2040), à **93 M€$_{2025}$ de coûts d'exploitation de l'offre supplémentaire bruts par an** pour déployer les services ferroviaires, de cars express, de transports collectifs urbains (bus à haut niveau de service BHNS, lignes à haut niveau de service LHNS) et cyclables. Sous l'hypothèse d'une politique tarifaire constante[1], maintenant ainsi un taux de couverture des coûts par les recettes commerciales stable, le déficit d'exploitation prévisionnel engendré par le SERM s'élève, à long terme, à 68 M€$_{2025}$ par an pour l'ensemble des modes concernés.

La trajectoire financière prévisionnelle du SERM de l'aire toulonnaise s'appuie sur un ensemble de projets majeurs pour le territoire, structurant l'armature ferroviaire du SERM, et correspond à **un complément raisonnable pour atteindre une ambition cible de services de mobilités**. Elle est phasée entre différents horizons (d'ici 2030, 2030-2035, 2035-2040) pour répondre aux enjeux locaux de façon prioritaire, en particulier le renfort de l'accessibilité des pôles d'emplois majeurs situés hors de la métropole Toulon Provence Méditerranée (Signes, Nicopolis, Varécopole et le site Naval Group de La Londe les Maures). Ce phasage s'appuie sur les mises en service des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, prévues respectivement en 2030 et en 2035. Pour assurer le financement du SERM, les partenaires ont étudié différents leviers et ressources.

L'ensemble des coûts d'investissement et d'exploitation présentés ci-dessous sont issus de chiffrages préliminaires et ne sont pas engageants.

Un ensemble de projets déjà programmés

Les partenaires du SERM de l'aire toulonnaise sont d'ores et déjà mobilisés pour le financement d'un ensemble de projets déjà programmés et réputés financés, pour un montant total d'investissement de **667,8 M€$_{2025}$** (hors projet Haute Performance Marseille Vintimille). Ces projets contribueront, en sus du SERM, au renforcement de l'armature de services de mobilités sur le territoire.

Le déploiement des projets de **« Haute Performance Marseille Vintimille » et Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur constituent l'armature ferroviaire du SERM de l'aire toulonnaise**.

- Le projet **Haute Performance Marseille Vintimille** est constitué de trois lots, dont la mise en service est programmée entre 2028 et 2030. Il constitue un prérequis au développement de la desserte permise par le projet LNCPA. Il représente un montant de **700 M€$_{2025}$ à l'échelle**

[1] Hypothèse de travail non engageante. Les taux de recouvrement actuels des modes ferroviaire et cars express ont été fournis par la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, le taux de recouvrement actuel du mode transports collectifs urbains a été déduit de données fournies par la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

régionale. Le lot 2, qui concerne le territoire du Var, est financé par l'Union européenne, l'État et SNCF Réseau ;

- Le coût total de la réalisation des phases 1 et 2 du **projet LNPCA est estimé à 4,6 Md€$_{2025}$** (3,64 Md€$_{2020}$). **A l'échelle du territoire du SERM de l'aire toulonnaise**, les coûts de la réalisation du projet LNPCA phases 1 et 2 sont estimés **à 667,5 M€$_{2025}$,** tous financeurs confondus.
  Le protocole de financement des phases 1 et 2 du projet, signé le 21 décembre 2021, prévoit la clé de répartition suivante : l'État, à hauteur de 40 %, les collectivités territoriales, à hauteur de 40 % et l'Union européenne (UE), à hauteur de 20 %. Le financement de la part des collectivités territoriales est porté par la Société de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA)[2]. Celle-ci perçoit les recettes issues d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour de 34 %[3] et d'une taxe sur les locaux de bureaux, commerciaux, de stockage et les surfaces de stationnement, et peut recourir à l'emprunt pour financer 50 % de la contribution des collectivités territoriales.

La réalisation de l'expérimentation de la ligne de covoiturage Cuers-Toulon dont le coût total est estimé à **0,3 M€$_{2025}$**

En complément, des **projets d'aire de covoiturage sont en cours d'étude par le concessionnaire autoroutier ESCOTA**. Les études relatives à ces projets ne sont à date pas abouties, leurs plans de financement non consolidés et leur réalisation non programmée à court terme. Aux horizons de moyen terme et long terme du SERM, ces projets pourraient renforcer l'armature du réseau d'infrastructure préalable et nécessaire au développement du covoiturage à l'échelle du SERM de l'aire toulonnaise :

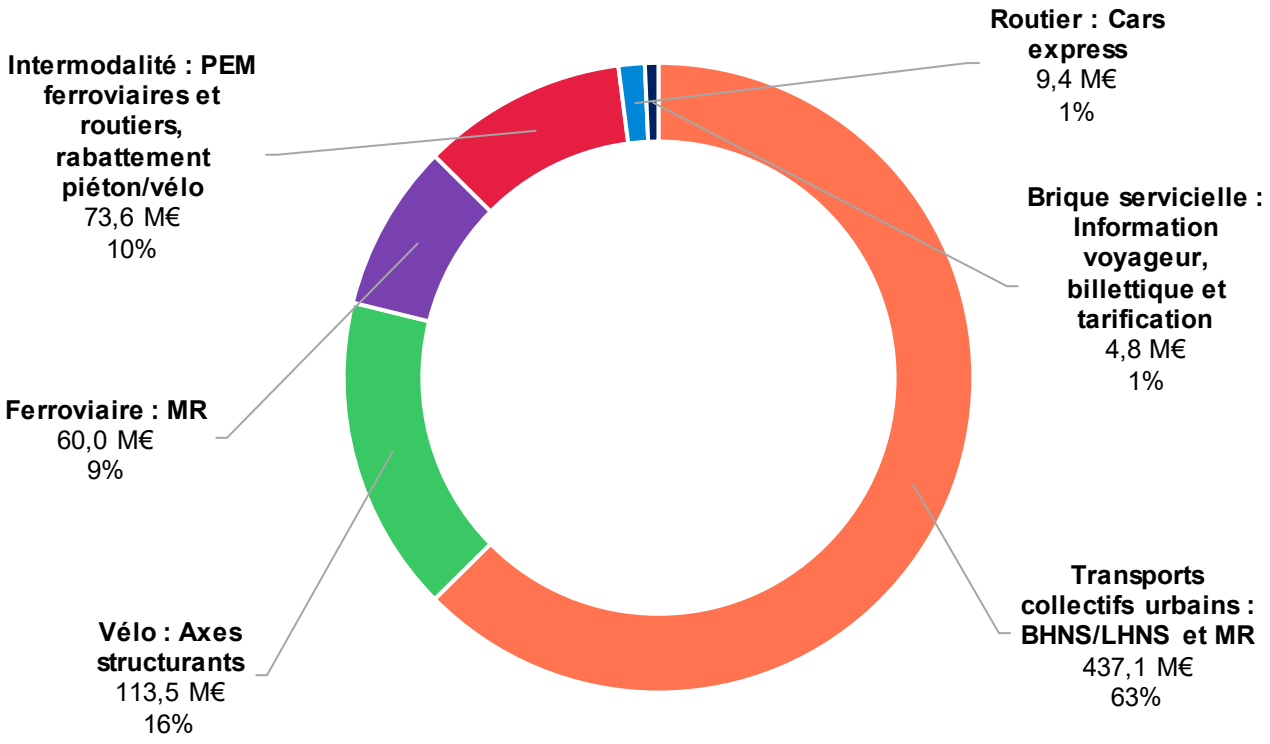
- PEM sur l'aire de la Garde de l'autoroute A57 – 15 M€$_{2025}$
- Aire de covoiturage de Solliès-Pont – 1,0 M€$_{2025}$
- P+R Le Castellet – 0,5 M€$_{2025}$
- Aire de covoiturage à l'échangeur d'Ollioules/Sanary (12.1) – 0,9 M€$_{2025}$

[2] Établissement public local créé par ordonnance, en application de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019.
[3] Le tarif de la taxe additionnelle à la taxe de séjour correspond à un montant additionnel appliqué sur les tarifs votés par les collectivités compétentes.

Le programme d'investissements du SERM de l'aire toulonnaise est dimensionné par le développement des transports collectifs urbains et des aménagements nécessaires au renforcement effectif de l'offre ferroviaire permis par la LNPCA.

La répartition des investissements prévisionnels nécessaires (698,4 M€$_{2025}$) au déploiement du SERM de l'aire toulonnaise par mode de transport démontre la volonté des partenaires de **développer les transports collectifs urbains et interurbains** (avec notamment le BHNS de Toulon) **et le vélo**, ainsi que de **mettre en œuvre le renforcement de l'offre ferroviaire** permise par la réalisation du projet LNPCA (acquisition de matériel roulant ferroviaire et aménagement de PEM ferroviaires). Le déploiement d'un réseau structurant de lignes de car express repose principalement sur l'optimisation des infrastructures existantes, limitant ainsi les investissements routiers associés.

Répartition des investissements prévisionnels du SERM par mode de transport à horizon 2040 (en €$_{2025}$)



À partir de la priorisation et du phasage retenus par les partenaires du SERM de l'aire toulonnaise, les coûts prévisionnels d'investissement des différents horizons du projet (court terme, moyen terme, long terme), répartis par type d'opération, sont les suivants (en €2025) :

Type d'opération	Court terme (d'ici 2030)	Moyen terme (2030-2035)	Long terme (2035-2040)	Total
Déployer de nouvelles lignes de transports collectifs urbains				
BHNS – Aménagements de voirie	80,8 M€	193,5 M€	41,5 M€	315,8 M€
BHNS – Matériel roulant (MR)	18,6 M€	29,9 M€	13,3 M€	61,8 M€
LHNS – Aménagements de voirie	18,0 M€	16,5 M€	-	34,5 M€
LHNS – Matériel roulant (MR)	10,8 M€	14,3 M€	-	25 M€
Renforcer les services ferroviaires sur le territoire				
Matériel roulant (MR) ferroviaire	-	60 M€	-	60 M€
Développer des lignes de cars express maillant le territoire				
Cars express – Infrastructures routières	3,4 M€	5,5 M€	0,6 M€	9,4 M€
Structurer un réseau cyclable performant				
Vélo : infrastructures cyclables	32,9 M€	57,9 M€	22,7 M€	113,5 M€
Favoriser l'intermodalité autour des pôles d'échanges				
PEM ferroviaires	30,4 M€	7,0 M€	22,5 M€	59,9 M€
PEM et haltes routiers	8,1 M€	5,6 M€	-	13,7 M€
Fluidifier le parcours usager (information voyageur, billettique, tarification)				
Brique servicielle du SERM	3,4 M€	0,6 M€	0,8 M€	4,8 M€
Total	***206,2 M€***	***390,9 M€***	***101,3 M€***	***698,4 M€***

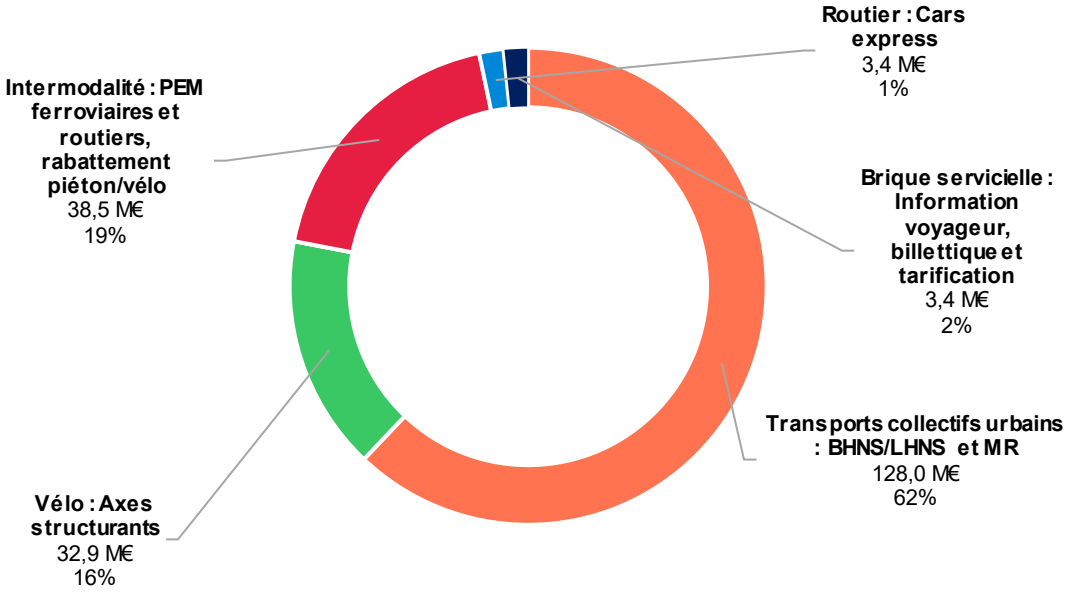
À court terme, d'ici 2030, les premiers investissements permettraient de renforcer l'offre de mobilité grâce à la mise en service des premières phases du projet BHNS et des lignes LHNS, au développement d'axes cyclables structurants et à l'amélioration de l'intermodalité dans les pôles d'échanges multimodaux.

Les partenaires ont identifié un premier ensemble de priorités à mettre en œuvre dès le court terme pour apporter des améliorations visibles et rapides aux usagers.

Pour le volet investissement, il s'agit en particulier des aménagements liés à la première phase du BHNS et au déploiement des premières LHNS, de la mise en œuvre projetée de quatre lignes de car express considérées prioritaires[4] et des PEM routiers associés[5] et du renforcement de l'intermodalité de premiers PEM ferroviaires[6]. La mise en œuvre du Pass Var et la création d'axes cyclables structurants sur le littoral faisant déjà l'objet d'une programmation par les collectivités sont également considérées prioritaires. Cette priorisation, associée aux études ultérieures d'approfondissement du SERM, contribuera à optimiser et à réduire les besoins de financement à court terme.

[4] Toulon – Brignoles, Aix – Le Cannet, Toulon – Le Beausset, Toulon – Belgentier. En particulier, la Région considère les lignes Toulon – Brignoles et Aix – Le Cannet comme prioritaires, sous réserve d'études complémentaires.
[5] Brignoles, Belgentier, Le Beausset.
[6] Ollioules – Sanary-sur-Mer, La Garde, La Seyne-Six-Fours, Bandol.

Répartition des investissements du SERM par mode d'ici 2030 en €2025



Le montant total réputé financé de la trajectoire financière du SERM par les partenaires est évalué à 99,3M€2025. Le reste à financer au total s'élève à 599,1M€2025 sur l'ensemble de la trajectoire financière prévisionnelle du SERM.

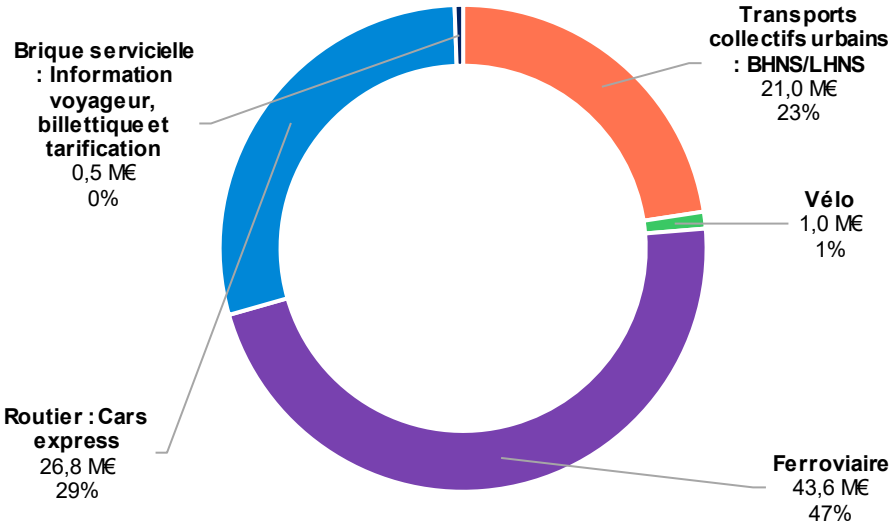
Les aménagements de court terme relatifs au BHNS de Toulon, pour un coût total de 99,3 M€2025, sont réputés financés par Toulon Provence Méditerranée (TPM) à hauteur de 33 M€2025, par l'État à hauteur de 40 M€2025 de subventions et par la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur à hauteur de 10 M€2025 de subventions, tout comme **les acquisitions de matériel roulant associées à court terme**, pour un coût total de 18,5 M€2025, financées en totalité par Toulon Provence Méditerranée (TPM). Cela permet d'assurer la mise en œuvre de la première phase du BHNS et des services associés pour les usagers. Les montants d'investissement restant à financer pour atteindre l'ambition de service du SERM de l'aire toulonnaise aux trois horizons (court terme, moyen terme, long terme) sont les suivants (en €2025) :

Horizon	Court terme (d'ici 2030)	Moyen terme (2030-2035)	Long terme (2035-2040)	Total
Montant total d'investissements	206,2 M€	390,9 M€	101,3 M€	698,4 M€
Coûts déjà financés	99,3 M€	-	-	99,3 M€
Montant restant à financer	***106,9 M€***	***390,9 M€***	***101,3 M€***	***599,1 M€***

Les renforts d'offre nécessaires à l'atteinte de l'ambition de service cible du SERM engendrent une augmentation progressive des coûts d'exploitation, liés à l'offre supplémentaire SERM, qui seraient minorés de recettes tarifaires nouvelles.

Les **renforts d'offre** permettant d'atteindre l'ambition de service cible du SERM de l'aire toulonnaise engendreront des **coûts annuels d'exploitation de l'offre supplémentaire pour l'ensemble des modes concernés** (ferroviaire, routier, transports collectifs urbains, vélo).
Pour l'ensemble des modes, les coûts d'exploitation bruts prévisionnels de l'offre supplémentaire sont évalués à **23,8 M€$_{2025}$ en 2030 (court terme), à 69,8 M€$_{2025}$ en 2035 (moyen terme) et à 93 M€$_{2025}$ par an à terme en 2040 (long terme)**.
Ils se répartissent de la façon suivante *(schéma ci-contre).*

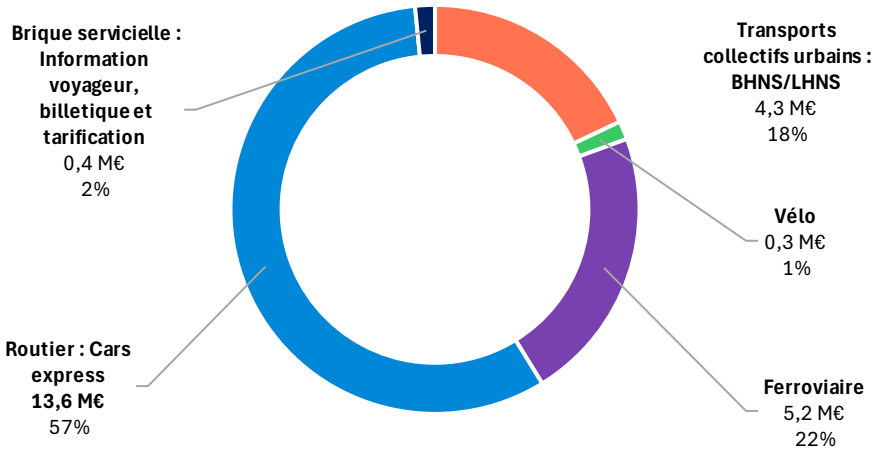
Répartition des coûts d'exploitation bruts de l'offre supplémentaire prévisionnels du SERM par mode de transport à terme, en 2040 (en €$_{2025}$)



Les coûts d'exploitation bruts prévisionnels de l'offre supplémentaire sont notamment portés par le **renforcement de l'offre ferroviaire** permise par la réalisation du projet LNPCA sur le territoire, avec la mise en service de la navette toulonnaise à horizon 2032.

Pour le volet exploitation à court terme, les offres prioritaires identifiées par les partenaires à mettre en œuvre très rapidement concernent : le saut d'offre ferroviaire, la mise en service des lignes de BHNS et LHNS ainsi que le déploiement projeté de quatre lignes de car express. Les études ultérieures d'approfondissement du SERM permettront de préciser ces orientations et d'affiner les besoins de financement associés.

Répartition des coûts d'exploitation bruts de l'offre supplémentaire prévisionnels du SERM par mode de transport à horizon 2030 (en €$_{2025}$)



Le développement de l'offre prévue par le SERM créera des recettes tarifaires nouvelles (estimées à 25 M€2025 par an à terme sous l'hypothèse d'une politique tarifaire constante) permettant de minorer ces coûts d'exploitation bruts de l'offre supplémentaire, sans les couvrir totalement. A terme, les déficits

annuels d'exploitation prévisionnels, nets des recettes tarifaires, par type d'objet, sont les suivants (en €2025) :

Type d'objet	Coûts d'exploitation annuels bruts de l'offre supplémentaire à terme (2040)	Taux de recouvrement actuel[7] (R/D)	Recettes tarifaires prévisionnelles à terme	Déficit annuel d'exploitation prévisionnel
Ferroviaire	43,6 M€	35 %	15,3 M€	28,3 M€
Cars express	26,8 M€	19 %	5,1 M€	21,7 M€
BHNS	16,4 M€	22 %	3,6 M€	12,8 M€
LHNS	4,6 M€	22 %	1 M€	3,6 M€
Vélo[8]	1 M€	-	-	1 M€
Brique servicielle	0,5 M€	-	-	0,5 M€
Total	***93 M€***		***25 M€***	***68 M€***

Plusieurs principes structurant le plan de financement du SERM ont été établis par les partenaires

Différents principes de financement ont été identifiés par les partenaires, et validés au comité de pilotage de juillet 2026. Ils reposent sur **une approche intégrée de l'investissement et de l'exploitation**, avec le principe de conditionner le financement des investissements au partage préalable de bases d'un plan de financement de l'exploitation des services associés.

Les modalités de financement seront réexaminées par les partenaires au travers de **clauses de revoyure**, afin de tenir compte de l'avancement du projet, des études complémentaires et de l'évolution du contexte de financement des SERM. La mise en place d'instances de gouvernance dédiées au SERM offrira un cadre de dialogue et d'arbitrage adapté à ces échanges.

À court terme, la priorité est donnée à la **mobilisation des dispositifs de financement existants**, tout en poursuivant la **recherche de nouvelles ressources** susceptibles d'être mobilisées aux horizons suivants, notamment grâce aux études ultérieures sur ce volet.

Les principes de financement seront adaptés selon les modes de transport, la nature des opérations et les acteurs concernés. Ainsi, les besoins de financement de l'offre ferroviaire sont considérés à l'échelle du SERM pour l'ensemble des partenaires, tandis que les besoins relatifs aux transports collectifs urbains et aux lignes de cars express sont évalués à l'échelle des lignes et des territoires associés avec les partenaires concernés. Les contributions des partenaires ont vocation à être **définies en fonction des bénéfices apportés à chaque territoire**, sur la base de critères de répartition restant à préciser. Dans ce cadre, aucun mécanisme de solidarité inter-EPCI n'est envisagé pour le financement des transports collectifs urbains, en particulier pour le financement des BHNS et LHNS développés par la métropole TPM.

[7] Hypothèses transmises par les partenaires correspondant aux taux de couverture actuels des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales

[8] Entretien de la voirie cyclable.

Pour l'exploitation des services projetés, les partenaires retiennent les principes suivants :

- Les **coûts d'exploitation liés aux sauts d'offre ferroviaire** feraient l'objet d'une prise en charge partielle par la Région, à un niveau à définir et en fonction de ses capacités de financement ;
- Les **lignes de car express** feraient l'objet d'un principe d'un cofinancement entre la Région et certains territoires directement bénéficiaires, sous réserve d'adaptation de l'offre existante, d'un intérêt confirmé par les EPCI concernés et d'une contribution proportionnée aux bénéfices retirés ;
- L'**offre de transports collectifs urbains** est prise en charge par chaque autorité organisatrice de la mobilité concernée.

Pour les investissements projetés, les partenaires retiennent également les principes ci-dessous :

- A court terme, les infrastructures cyclables et routières ainsi que les pôles d'échanges multimodaux seraient financés à travers les dispositifs existants, notamment le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2021-2027, des appels à projets et des contributions budgétaires des partenaires ;
- Pour le volet des transports collectifs urbains, Toulon Provence Méditerranée (TPM) assurerait le financement des premières phases des lignes de BHNS et LHNS, avec la mobilisation des subventions de l'État et de la Région.

Les priorités du SERM de l'aire toulonnaise à engager

Les partenaires du SERM ont identifié un ensemble de priorités à mettre en œuvre dès la première phase du court terme pour **apporter des améliorations visibles et rapides aux usagers**. Celles-ci portent notamment sur le déploiement d'un Pass Var, la mise en service des premières phases des lignes BHNS et LHNS, le développement projeté des lignes de car express prioritaires ainsi que la réalisation de certains axes cyclables structurants.

Ils ont ainsi travaillé à **un programme commun de travail à engager dès la fin de l'année 2026** dans la continuité de la phase de préfiguration, basé sur un ensemble d'études et de travaux permettant d'assurer le déploiement du SERM.

Ce programme de travail s'appuie principalement sur des études techniques relatives à l'offre cible de court terme du SERM, notamment sur le volet serviciel pour tendre vers une intégration tarifaire et informationnelle dès le court terme, à la poursuite du travail sur les volets financement et gouvernance du projet et aux premières réalisations permettant l'amélioration des services aux usagers dès le court terme, notamment les premières lignes de car express prioritaires, les aménagements cyclables les plus avancées notamment autour de la Véloroute 65, et les PEM devant accueillir le saut d'offre de la navette toulonnaise. La priorisation des études à engager et l'identification des modalités de financement de celle-ci, notamment via leur éligibilité au CPER 2021-2027 (ligne « études SERM »), sont en cours de stabilisation.

5. Vers une gouvernance des investissements et de l'exploitation pour assurer la coordination et la transparence au service de l'ensemble des partenaires

La réflexion des partenaires sur la gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit **dans la continuité de coopérations territoriales initiées à l'échelle du territoire**, organisées avec les autorités organisatrices de la mobilité, et en particulier dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité adoptés en 2025. La Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, projet d'infrastructures structurant pour le territoire initié en 2005, constitue en outre une armature ferroviaire essentielle au SERM, dont le déploiement doit être coordonné avec celui du SERM de l'aire toulonnaise.

Pour répondre aux besoins de coordination du SERM et conformément au cadre de la loi de 2023 relative aux SERM, la gouvernance du SERM toulonnais vise à **organiser un cadre opérationnel permettant d'associer a minima les partenaires du périmètre du SERM** (autorités organisatrices des mobilités, maitres d'ouvrage, etc.), tout en assurant la cohérence d'ensemble du projet à l'échelle de l'aire toulonnaise, notamment à l'échelle du bassin de mobilité K structuré autour de la métropole toulonnaise.

Le SERM de l'aire toulonnaise : une opportunité pour poursuivre la structuration de la coordination des acteurs des mobilités autour du bassin de mobilité

Dès l'octroi du statut, le schéma de gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise s'appuie sur la mise en place d'une structure locale de coordination au sens de l'article L.1215-8 du code des Transports.
Dans un objectif d'efficacité et de rapidité de mise en œuvre, les partenaires ont retenu une organisation reposant sur une **comitologie souple, soit une structure sans personnalité morale**, permettant d'assurer une coordination opérationnelle immédiate, dans la continuité des instances mises en place en phase de préfiguration. Cette organisation est compatible avec le projet de loi-cadre relatif au développement des transports tel qu'adopté par le Sénat en 2026.
Cette structure locale de coordination vise à garantir la cohérence entre la mise en œuvre des différentes composantes du SERM et à assurer la coordination des maitres d'ouvrage qui pilotent ensemble leur déploiement.

Une comitologie structurée pour assurer le pilotage stratégique et opérationnel du SERM

Le schéma de gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise se décline à travers une organisation en plusieurs niveaux complémentaires.

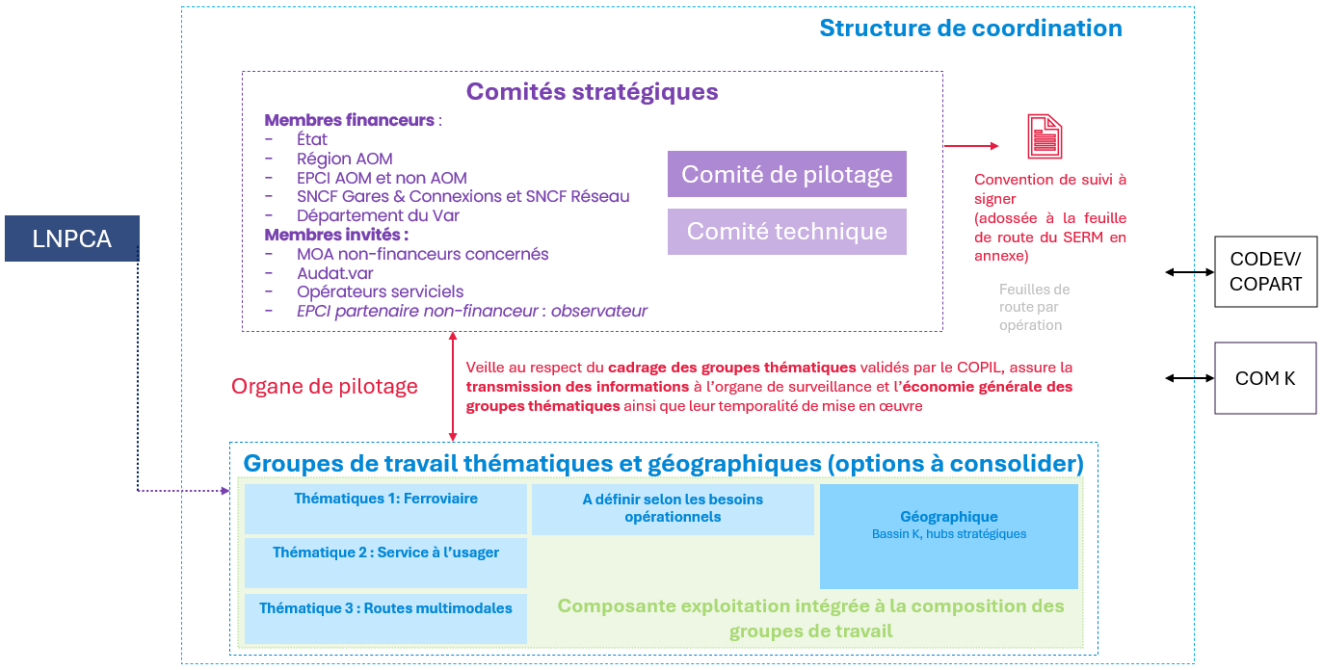
- Un **comité de pilotage** (COPIL), réunissant les partenaires financeurs du SERM, les autorités organisatrices des mobilités et les maitres d'ouvrages, signant une convention de suivi, ainsi que les partenaires associés et invités, parmi lesquels figurent notamment la communauté d'agglomération Dracénie Provence Agglomération, la communauté de communes Provence Verdon et les opérateurs serviciels. Le comité de pilotage constitue l'instance de décision et

d'arbitrage stratégique au niveau « élus », assurant le respect du cadre et des orientations du SERM. Il pilote également la résolution des enjeux d'interfaces entre les différentes composantes du SERM, avec le contrat opérationnel de mobilité (COM) du bassin K et les projets de mobilités structurants et complémentaires du SERM. Le comité dispose à ce titre d'une vision consolidée de l'avancement des opérations, des coûts, des délais et des risques, ainsi que des interfaces entre les différentes composantes du SERM.

- **Un comité technique** (COTEC) qui valide le reporting et les arbitrages portés au COPIL et s'assure du bon fonctionnement de l'organe de pilotage du SERM.
- **Un organe de pilotage**, au cœur de la démarche de coordination qui assure la transmission des informations aux comités stratégiques (COTEC/COPIL) et organise les groupes de travail.
- Des **groupes de travail techniques**, mobilisés en fonction des besoins, complètent ce dispositif. Organisés à la fois par thématique (ferroviaire, routes multimodales, services à l'usager, aménagement du territoire) et/ou par secteur géographique. Ils permettent d'instruire l'avancement des différentes composantes du SERM en associant l'ensemble des acteurs concernés. Afin d'assurer une cohérence entre les phases de conception des infrastructures et la mise en œuvre future des services, ces groupes de travail pourront intégrer une composante exploitation.

Les comités de partenaires des AOM, les conseils de développement du périmètres SERM et autres acteurs institutionnels pourront être associés en tant que de besoin à cette gouvernance dans le cadre du déploiement du SERM.

Un statut d'observateur est également créé pour les acteurs souhaitant participer à la démarche. Celui-ci devra être sollicité par courrier auprès des partenaires du SERM et sera validé par le comité de pilotage. Les comités de partenaires des AOM, les conseils de développement du périmètre SERM, le conseil économique, social et environnemental régional et d'autres acteurs institutionnels pourront être associés en tant que de besoin à cette gouvernance dans le cadre du déploiement du SERM.



La gouvernance de l'exploitation : une articulation avec le pilotage stratégique du SERM pour en consolider le déploiement

Compte tenu de l'organisation des compétences en matière de mobilités sur le territoire, **la gouvernance de l'exploitation constitue un enjeu structurant pour les partenaires du SERM de l'aire toulonnaise.**
À ce titre les partenaires concernés par l'exploitation souhaitent que le pilotage de l'exploitation soit intégré dans la comitologie du SERM[9].
Cette organisation permet de garantir un lien direct entre les décisions relatives aux investissements et la mise en œuvre effective des services, en assurant une cohérence d'ensemble entre le développement des infrastructures, la planification de l'offre de transport à l'échelle du bassin de mobilités et les modalités de financement de l'investissement et de l'exploitation.

Une gouvernance articulée avec les dispositifs existants du territoire

La gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise s'inscrit en articulation avec les dispositifs de gouvernance existants, afin d'**assurer la cohérence des politiques à l'échelle du territoire**.
Ainsi, bien que la démarche SERM et le projet LNPCA constituent deux démarches distinctes et soient dotées de leurs propres instances de gouvernance, **l'enjeu de leur coordination est majeur**. Leur articulation repose sur un partage d'information principalement du projet LNCPA vers le SERM, afin d'assurer la cohérence des décisions et des calendriers.
De même, le SERM s'inscrit également en complémentarité et dans le prolongement des COM. Il s'inscrit dans le bassin de mobilité existant, réunissant l'ensemble des EPCI, avec le statut de territoire associé pour la CC Provence Verdon, et en élargissant à la Dracénie Provence Agglomération associée également à la démarche. Aussi, le **pilotage des deux gouvernances – SERM et COM – est coordonné au niveau des comités stratégiques via une programmation articulée et structurée autour de jalons communs**. Il s'agit notamment d'assurer la cohérence du partage d'information et l'efficacité des instances.
Enfin, la mise en œuvre du SERM s'appuie sur une articulation avec les gouvernances locales des mobilités, notamment celles des autorités organisatrices.

Une gouvernance prête à accompagner la mise en œuvre du SERM de l'aire toulonnaise

Le schéma de gouvernance du SERM de l'aire toulonnaise permet de structurer une **organisation opérationnelle adaptée à la complexité et à l'ampleur du projet.**
Fondé sur une structure de coordination souple en capacité d'évoluer et une intégration des enjeux d'exploitation, il constitue un cadre robuste pour piloter la mise en œuvre du SERM dès le court terme, assurer la cohérence entre ses différentes composantes, les projets en interface et accompagner la transformation des mobilités à l'échelle de l'aire toulonnaise.

[9] La gouvernance de l'exploitation pourrait être intégrée à la comitologie SERM sous réserve d'une évolution du cadre réglementaire.
En termes de gouvernance de l'exploitation ferroviaire, les SERM doivent s'intégrer dans un cadre susceptible de dépasser le seul cadre régional ou du SERM et nécessite une articulation avec les acteurs et réseaux en interface.



CDT/DDTS/
SA

LE DÉPARTEMENT

Commission Permanente

Extrait du registre des délibérations

Séance du 19 octobre 2026

N° : G55

OBJET : TRAIN TOURISTIQUE DU CENTRE VAR - FINANCEMENT DES TRAVAUX DE REMISE EN ETAT DE LA VOIE FERROVIAIRE CARNOULES / BRIGNOLES ET CONVENTIONS DE PARTENARIAT FINANCIER - MODIFICATION DE LA DELIBERATION G59 DU 20 OCTOBRE 2025

La séance du 19 octobre 2026 s'est tenue à 11h00 à Toulon, sous la présidence de Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental.

Pour ce dossier, le quorum est atteint et la présidence est assurée par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental. Nombre de membres en exercice : 46

Présents : M. Thierry ALBERTINI, Mme Christine AMRANE, Mme Martine ARENAS, M. Stéphane ARNAUD, M. Bruno AYCARD, Mme Véronique BACCINO, Mme Véronique BERNARDINI, M. Laurent BONNET, M. Fernand BRUN, M. Christophe CHIOCCA, Mme Caroline DEPALLENS, M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Nathalie JANET, M. Marc LAURIOL, Mme Sonia LAUVARD, Mme Françoise LEGRAIEN, Mme Véronique LENOIR, M. Philippe LEONELLI, M. Jean-Louis MASSON, Mme Séverine MATHIVET, M. Christophe MORENO, Mme Christine NICCOLETTI, M. Claude PIANETTI, Mme Marie-Laure PONCHON, Mme Laetitia QUILICI, M. Louis REYNIER, Mme Valérie RIALLAND, M. Francis ROUX, Mme Andrée SAMAT.

Procurations : M. Guillaume DECARD à Mme Véronique BACCINO, Mme Françoise DUMONT à M. Jean-Louis MASSON, Mme Chantal LASSOUTANIE à M. Jean-Martin GUISIANO, Mme Valérie MONDONE à M. Christophe MORENO, M. Joseph MULE à Mme Séverine MATHIVET, M. Robert BENEVENTI à Mme Laetitia QUILICI, M. Christian SIMON à Mme Nathalie JANET, M. Nicolas MARTEL à Mme Martine ARENAS.

Déports :

Absents/Excusés : M. Michel BONNUS, M. Didier BREMOND, Mme Manon FORTIAS, Mme Vesselina GARELLO, M. Grégory LOEW, Mme Josée MASSI, Mme Lydie ONTENIENTE, Mme Nathalie PEREZ LEROUX, M. Ludovic PONTONE.

La Commission permanente du Conseil départemental est appelée à examiner l'affaire citée en objet, inscrite à l'ordre du jour.

Vu le code général des collectivités territoriales,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A9 du ler février 2022 portant adoption du règlement financier et budgétaire de la collectivité,
Vu la délibération du Conseil départemental n°A5 du 26 octobre 2022 donnant délégation à la Commission permanente,
Vu la délibération du Conseil départemental n° A10 du 22 Septembre 2025 revalorisant le montant de l'autorisation de programme "route du débarquement subvention" et modifiant son libellé pour créer l'autorisation de programme "Subvention Var 1944 et Tourisme",
Vu la délibération de la Commission Permanente n° G59 du 20 Octobre 2025 approuvant une aide financière en faveur de la communauté d'agglomération de la provence verte et de la communauté de communes coeur du var pour la réhabilitation de la voie ferroviaire carnoules / brignoles et autorisant le Président à signer la convention de partenariat financier
Vu le rapport du Président,
Considérant l'intérêt pour le Département de la voie ferrée Carnoules/Brignoles et du train touristique du centre var vue comme élément structurant du territoire, marqueur de son identité et garant d'un futur développement touristique,
Considérant la nécessité d'adapter le calendrier d'exécution et le phasage des travaux, de permettre à l'association ATTCV un accès sécurisé à son dépôt ferroviaire de Besse-sur-Issole, garantissant la sécurité du matériel et sa pérennité économique et l'engagement plus rapide de certains travaux sur le premier tronçon afin de prévenir toute dégradation liée à la non-utilisation de la voie,

Considérant l'avis de la commission administration générale, moyens généraux et projets structurants du 5 octobre 2026
Considérant l'information à la commission mobilités et infrastructures routières (hors métropole) du 1er octobre 2026
Après en avoir délibéré,

DECIDE :

- de modifier la délibération n°G59 de la Commission permanente du 20 octobre 2025 afin d'accorder aux deux établissements publics de coopération intercommunale (Communauté d'agglomération de la Provence Verte et Communauté de communes Cœur du Var) une aide financière globale de 302 020 € (soit 151 010 € par EPCI) pour la réhabilitation de la voie ferroviaire Carnoules / Brignoles et la remise en service du train touristique du centre Var, via la conclusion de deux conventions de partenariat financier distinctes en lieu et place de la convention unique,

- d'approuver les deux projets de conventions de partenariat financier à intervenir entre le Département du Var et, d'une part, la communauté d'agglomération de la Provence Verte (CO 2026-1528) et, d'autre part, la communauté de communes Cœur du Var (CO 2026-1527), en remplacement de la convention unique initiale, tels que joints en annexe, qui définissent les engagements de chaque partie ainsi que les conditions de versement de la subvention départementale,

- d'autoriser le Président du Conseil départemental à signer les deux dites conventions CO 2026-1528 et CO 2026-1527.

Les dépenses liées à ces aides financières seront inscrites sur les mêmes imputations budgétaires que celles exposées dans la délibération G59 du 20 octobre 2025 à savoir : l'opération budgétaire : 25OPE00661 liée à l'autorisation de programme : "2023-DI23008 "Subventions Var 1944 et Tourisme".

Adopté à l'unanimité.

Signé : Jean-Louis MASSON
Président du Conseil départemental

Réception au contrôle de légalité : 22 octobre 2026
Référence technique : 083-228300018-20261019-lmc1131016A-DE-1-1

Acte exécutoire le 26/10/2026

Acte mis en ligne sur le site internet du Département du Var le : 26/10/2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

DDTS/
SA

Acte n° : CO 2026-1528

CONVENTION DE PARTENARIAT AVEC LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PROVENCE VERTE EN VUE DE FINANCER LES TRAVAUX DE REMISE EN ÉTAT DE LA VOIE FERROVIAIRE CARNOULES / BRIGNOLES.

Une convention de partenariat financier est conclue entre :

Le Département du Var dont le siège est situé Hôtel du Département 390, Avenue des Lices, CS 41303- 83076 TOULON Cédex représenté par le président du Conseil départemental, Monsieur Jean-Louis MASSON agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du Var n°……en date du …….

Le Président du Conseil départemental est représenté par Madame/Monsieur, Xème vice-président(e)/ conseiller(e) départemental(e) et président(e) de la commission "XXX" agissant en vertu de l'arrêté de délégation de fonction et de signature n° AR 2026-1224 du 31 juillet 2026.

Ci-après dénommée < **le Département** >

La Communauté d'agglomération de la Provence Verte dont le siège social est situé Quartier de Paris - 174, Route Départementale 554 - 83170 Brignoles représentée par le Président de la communauté d'agglomération Monsieur Didier BREMOND, dûment autorisé par délibération n° CC-2025-094 du 20 juin 2025,

Ci après dénommée < **Communauté d'agglomération de la Provence Verte** >

Une convention identique est conclue parallèlement avec la Communauté de communes Cœur du Var.

TABLE DES MATIÈRES :

PREAMBULE : 3
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION : 3
.....3
ARTICLE 2 - PRÉALABLES INDISPENSABLES À LA RÉALISATION DES TRAVAUX : 4
ARTICLE 3 - LES TRAVAUX PRIS EN COMPTE DANS LE CADRE DU FINANCEMENT : 4
ARTICLE 4 - LE FINANCEMENT DES PARTENAIRES: 4
4-1 - LE FINANCEMENT DU DÉPARTEMENT DU VAR : 5
4-2 - LE FINANCEMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE : LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA PROVENCE VERTE : 5
4-3 - ÉVENTUELS FINANCEMENTS EUROPÉENS : 5
ARTICLE 5 - LES MODALITÉS DE PAIEMENT DES SUBVENTIONS : 5
ARTICLE 6 - LA DURÉE DU PARTENARIAT : 6
ARTICLE 7 - LES OBLIGATIONS : 6
7-1 – Obligations en matière de communication : 6
7-2 – Obligations juridiques : 6
ARTICLE 8 - LE REVERSEMENT DE TOUT OU PARTIE DE LA SUBVENTION EN CAS DE NON RESPECT DES OBLIGATIONS : 7
ARTICLE 9 - LES MODIFICATIONS DE LA CONVENTION : 7
ARTICLE 10 - RÉSILIATION DE LA CONVENTION : 7
ARTICLE 11 - ENTREE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION : 7
ARTICLE 12 - TRIBUNAL COMPÉTENT EN CAS DE LITIGE : 7
ARTICLE 13 - CARACTÈRE EXÉCUTOIRE DE LA CONVENTION : 7

PREAMBULE :

La ligne ferroviaire Carnoules/Brignoles (Km 0+000 au Km 24+500), longue de 32,5 km sur la ligne 947 000 du Réseau Ferré National (RFN), est dédiée aux trains touristiques (autorails et wagons classés) depuis 2001.

Cependant, l'exploitation de la ligne a cessé en 2019 avec la fin du financement de son entretien par le Ministère de la Défense. De plus, une réglementation défavorable à la gestion associative des lignes du RFN a conduit SNCF Réseau à ne pas reconduire les avenants en 2020, interrompant ainsi la circulation des trains touristiques. Depuis 2021, la ligne est inactive et ce patrimoine ferroviaire est menacé de disparition.

Ouverte en 1877, cette ligne a desservi les villages du centre Var jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale. Aujourd'hui, elle présente un potentiel touristique certain, traversant des paysages préservés, entre un littoral balnéaire et un arrière-pays prisé des randonneurs, notamment les gorges du Verdon.

L'itinéraire permet aux voyageurs de découvrir des villages ruraux tels que Sainte-Anastasie-sur-Issole, Camps-la-Source ou La Celle, avec la possibilité d'arrêts dans les gares non vendues. À Carnoules, le Village des tortues, qui attire 35 000 visiteurs annuels, et à Brignoles, le Palais des Comtes de Provence, pourraient bénéficier de la dynamique touristique générée par la remise en service de ce petit train.

La voie traverse notamment le territoire de la Communauté d'agglomération de la Provence Verte - La portion de la voie qui intéresse la Communauté d'agglomération va de la commune de Besse sur Issole jusqu'à Brignoles et est longue de 23 Km tandis que la portion qui va de Carnoules à Besse sur Issole est longue de 9,5 Km.

Conscients de l'importance de cette voie de communication en tant qu'élément structurant du territoire, marqueur de son identité et garant d'un futur développement touristique, la Communauté d'agglomération de la Provence Verte et le Département ont exprimé leur volonté de réhabiliter ce patrimoine ferroviaire pour permettre à nouveau la circulation touristique.

La Communauté d'agglomération de la Provence Verte a pris une délibération de principe pour s'engager dans la remise en circulation du train touristique du centre Var : délibération N° CC-2025-094 du 20 juin 2025.

La présente convention, conclue entre le Département et la Communauté d'agglomération de la Provence Verte, vise à participer au financement des travaux nécessaires à la réhabilitation et au maintien de la voie Carnoules/Brignoles, et à définir les modalités de versement de l'aide départementale.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION :

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des deux parties (le Département et la Communauté d'agglomération de la Provence Verte) en matière de financement des travaux de remise en état de la ligne ferroviaire Besse sur Issole / Brignoles.

La présente convention est exclusivement limitée à la section de voie ferrée Besse sur Issole - Brignoles - Cette section est celle qui se situe sur le territoire de la Communauté d'agglomération de la Provence Verte.
Pour des travaux sur l'autre portion de voie (Carnoules / Besse sur Issole) une autre convention devra être conclue avec la Communauté de communes Cœur du Var.

Le financement et la mise en oeuvre de ces travaux permettront :

- de remettre en état et préserver le patrimoine ferroviaire que constitue la voie Besse sur Issole / Brignoles,
- de remettre en service le train touristique du centre Var.

ARTICLE 2 - PRÉALABLES INDISPENSABLES À LA RÉALISATION DES TRAVAUX :

La Communauté d'agglomération de la Provence Verte s'engage à mettre en oeuvre les actions nécessaires :

- au transfert de la gestion de la voie par la SNCF à son profit pour la section qui intéresse son territoire,
- La constitution d'un dossier dit de sécurité auprès du STRMTG[1] au sens de STPG[2],
- au transfert de l'exploitation de la voie à un tiers.

Sans ces préalables nécessaires, les travaux ne pourront pas se réaliser et les aides financières objet de la présente convention seront caduques.
La Communauté d'agglomération de la Provence Verte sera donc bénéficiaire des financements du Département et des fonds européens (*s'il est possible d'en obtenir*) pour l'ensemble des travaux et études destinées à la remise en état de la voie ferrée Besse sur Issole / Brignoles.

ARTICLE 3 - LES TRAVAUX PRIS EN COMPTE DANS LE CADRE DU FINANCEMENT :

Il s'agit des travaux listés dans l'Annexe I et qui intéressent la portion de voie Besse sur Issole / Brignoles :

- de réparations Brignoles,
- Suppression U1 - remise en conformité de la voie - travaux urgents,
- Suppression U2 - remise en conformité de la voie - travaux moins urgents,
- Suppression U3 Maintenance curative urgente et/ou maintenance préventive programmée,
- Grandes Visites périodiques (entre 5 et 9 ans) des Ouvrages d'Art + passage EMV tous les 2 ans,
- Remise en conformité Ouvrages d'Art,
- Remise en conformité de la voie - remplacement traverses supplémentaires.

Sont également compris les coûts relatifs à la maîtrise d'œuvre, aux bureaux d'études nécessaires à la réalisation des travaux.
Le détail de ces coûts prévisionnels est annexé à la présente convention dans un tableau récapitulatif (Annexe I).

ARTICLE 4 - LE FINANCEMENT DES PARTENAIRES:

Les financements prévisionnels et connus au jour de la signature de la convention, de chacun des partenaires, sont listés dans le tableau en annexe de la présente convention (Annexe II).

4-1 - LE FINANCEMENT DU DÉPARTEMENT DU VAR :

Le montant global prévisionnel HT des travaux pris en compte par le Département pour le calcul de sa subvention est le suivant : 1 550 000 € HT pour la totalité du parcours Carnoules / Brignoles.

---

[1]STRMTG : Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
[2]STPG : Sécurité des Transports Publics Guidés

- 1 250 000 € HT relatifs aux travaux de remise en état de la voie,
- 300 000 € HT relatifs aux frais concernant la maîtrise d'œuvre, ou diverses études nécessaires à la réalisation des travaux,
- Pour la portion qui va de Besse sur Issole à Brignoles, le coût des travaux est évalué à hauteur de 1 096 923, 08 € HT.

L'engagement financier du Département au profit de la Communauté d'agglomération de la Provence Verte s'entend pour un montant de subvention prévisionnel de 151 010 €, correspondant à sa quote-part attribuée au maître d'ouvrage.

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la politique d'aide en investissement en faveur du développement touristique du territoire.

4-2 - LE FINANCEMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE : LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE LA PROVENCE VERTE :

La Communauté d'agglomération de la Provence Verte est maître d'ouvrage des travaux financés par les aides du Département objet de la présente convention et éventuellement par des fonds européens.

4-3 - ÉVENTUELS FINANCEMENTS EUROPÉENS :

Le Département du Var s'engage également à mobiliser ses services afin de mener une veille active en matière de recherche de financements européens, mais également à accompagner la Communauté d'agglomération de la Provence Verte pour constituer et suivre les dossiers de demande de financement européens.

En cas d'éligibilité à un dossier de financement européen pour les travaux listés à l'article 3 de la présente convention et dans l'annexe I, les parties se réuniront et le financement des investissements sera examiné à nouveau dans sa globalité et pourra donner lieu à un avenant à la présente convention.

ARTICLE 5 - LES MODALITÉS DE PAIEMENT DES SUBVENTIONS :

L'aide du Département est allouée au titre de la politique d'aide en investissement en faveur du développement touristique du territoire et sera prise sur l'autorisation de programme N° 2023-DI 23008 "Subventions Var 1944 et Tourisme" votée en Assemblée départementale le 22 Septembre 2025.

L'aide départementale est versée au prorata de la dépense effectivement réalisée, par l'application du taux résultant du rapport entre la subvention allouée et le montant prévu de l'opération.

L'état récapitulatif des dépenses réalisées visé par le comptable de la collectivité et par l'ordonnateur devra être suffisamment détaillé afin que les services du Département puissent clairement identifier la nature des travaux et des dépenses et faire le lien avec les coûts récapitulés dans l'annexe I.

Dans chacune des demandes de versement, la Communauté d'agglomération de la Provence Verte devra clairement identifier l'assiette des travaux concernés qui font l'objet d'une demande de versement et les montants de subvention à verser.
Cependant toutes dépenses qualifiées de "non conformes" seront écartées et les montants en cause ne pourront pas être versés à la Communauté de communes Cœur du Var.

Le solde de la subvention se fera sur présentation du plan de financement définitif des travaux.

La réalisation de l'opération ainsi que sa destination doivent être conformes à l'objet de la

présente convention (article 1); à défaut le Département pourra suspendre la mise en paiement de sa subvention et, le cas échéant, en demander le remboursement en tout ou partie.

Les aides financières octroyées par le Département dans le cadre de cette convention sont valables jusqu'à l'exécution de toutes les tâches attribuées aux parties au titre de la convention et l'apurement complet de tous les engagements financiers.

ARTICLE 6 - LA DURÉE DU PARTENARIAT :

La présente convention prend effet après sa signature par les parties et à compter de sa notification aux parties et reste en vigueur jusqu'à l'exécution de toutes les tâches attribuées aux parties au titre de la convention et l'apurement complet de tous les engagements financiers.

ARTICLE 7 - LES OBLIGATIONS :

En contrepartie de l'aide départementale, le bénéficiaire s'engage à respecter les obligations suivantes :

7-1 – Obligations en matière de communication :

L'attribution de cette subvention s'accompagne d'une obligation d'association du Département à toute opération de visibilité et de communication liée à ce projet.

Dans le cadre de la réalisation d'outils promotionnels, de l'édition de documents informatifs ou d'interviews relatifs aux actions subventionnées, le bénéficiaire doit signaler le soutien apporté par le Département.
À cet égard, le bénéficiaire s'engage à adresser au Département, pour justificatifs, un exemplaire des supports de communication relatifs aux actions.
A cet égard, les bénéficiaires s'engagent à adresser au Département, pour justificatifs, un exemplaire des supports de communication relatifs aux actions.
Le bénéficiaire s'engage à faire figurer en première ou dernière page de tout document publié le logo du Département du Var.

7-2 – Obligations juridiques :

Le bénéficiaire s'engage à souscrire toutes les polices d'assurances nécessaires pour garantir sa responsabilité et pour que la responsabilité du Département ne puisse être recherchée ; le bénéficiaire devra être en mesure de justifier de la souscription de ces polices et du paiement effectif des primes correspondantes.
Le bénéficiaire s'engage à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour réaliser la ou les opérations pour lesquelles il a reçu l'aide financière du Département.

Le bénéficiaire s'engage à faciliter le contrôle par les services du Département de la réalisation des objectifs précités et l'accès aux documents administratifs et comptables.
Le bénéficiaire s'engage à respecter le calendrier et les supports d'information établis par les services du Département au titre de la préparation budgétaire.
Les bénéficiaires s'engagent à respecter le calendrier et les supports d'information établis par les services du Département au titre de la préparation budgétaire.

ARTICLE 8 - LE REVERSEMENT DE TOUT OU PARTIE DE LA SUBVENTION EN CAS DE NON RESPECT DES OBLIGATIONS :

En cas de non-respect par le bénéficiaire de ses engagements et obligations, celui-ci reverse au Département du Var les sommes non utilisées ainsi que les sommes utilisées pour des dépenses n'entrant pas dans le cadre de la présente convention.

ARTICLE 9 - LES MODIFICATIONS DE LA CONVENTION :

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant signé par les parties. Les éventuels avenants ultérieurs feront partie intégrante de la présente convention.
La demande de modification de la présente convention peut intervenir à l'initiative de chacune des parties.
Dans l'éventualité où le projet d'avenant serait rejeté par l'une ou l'autre des parties, la convention initiale s'applique sauf à être résiliée conformément aux dispositions de l'article 11.

ARTICLE 10 - RÉSILIATION DE LA CONVENTION :

En cas de non-respect par l'une des parties des obligations réciproques convenues à la présente convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'autre par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure et restée infructueuse pendant un délai d'un mois.

ARTICLE 11 - ENTREE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION :

La présente convention entre en vigueur après avoir été signée par les parties.

ARTICLE 12 - TRIBUNAL COMPÉTENT EN CAS DE LITIGE :

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

ARTICLE 13 - CARACTÈRE EXÉCUTOIRE DE LA CONVENTION :

La présente convention n'est exécutoire qu'après signature par les deux parties et notification aux partenaires.

Le Président de la communauté
d'agglomération Provence Verte

Didier BREMOND

Fait à Toulon, le

MODALITES DE FINANCEMENT DES TRAVAUX
REMISE EN ETAT DE LA VOIE CARNOULES BRIGNOLES

	DEPENSES	RECETTES
TOTAL DES TRAVAUX A LA CHARGE DES COLLECTIVITES HT	1 250 000,00 €	
TOTAL MAITRISE D'OEUVRE / BUREAUX D'ETUDES HT	300 000,00 €	
TOTAL HT	1 550 000,00 €	
TVA 20 %	310 000,00 €	
TOTAL TTC	1 860 000,00 €	
FINANCEMENT PAR LE DEPARTEMENT		302 020,00 €
FINANCEMENT PAR LA REGION		270 000,00 €
FINANCEMENT DES DEUX EPCI SUR LE HT		977 980,00 €
FCTVA à récupérer sur le montant des travaux TTC		*305 114,40 €*

Le taux forfaitaire légal du FCTVA est fixé à 16,404 % des dépenses réelles d'investissement exprimées TTC (pour les opérations grevées du taux normal de TVA à 20 %).

Appliqué au montant TTC du projet financé par les deux EPCI (1 860 000 € TTC), le montant légal forfaitaire du FCTVA s'élèverait à 305 114,40 €

REMISE EN ETAT DE LA VOIE FERREE BRIGNOLES / CARNOULES
DEPENSES D'INVESTISSEMENT (ANNEXE I)

FRAIS QUI RELEVENT DES BENEFICIAIRES DE LA GESTION DE LA VOIE : LES EPCI

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	TOTAL
Réparation Brignoles	30 000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	30 000 €
Suppression U1 - remise en conformité de la voie - travaux urgents	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	- €	- €	- €	250 000 €
Remplacement traverses en urgence									
Suppressions défauts G3 et G9									
Correction affaissement de voie proche des OA									
Complement de ballast									
Suppression U2 - remise en conformité de la voie - travaux moins urgents *évaluée à 268 750 € sur 2026 et 2027*	- €	- €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	- €	300 000 €
Drainage zone de Brignoles									
Remplacement traverses phase 2									
Remise en conformité joints de dilatation									
Remplacement châssis aiguillage Brignoles									
Suppression U3 Maintenance curative urgente et/ou maintenace préventive programmée *évaluée à 143 750 € sur 5 ans*	- €	- €	- €	- €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	50 000 €	140 000 €
Dépose des appareils de voie non utilisés									
Epuration et apport de ballast									
Remplacement de traverses curatif et préventif									
Remplacement revêtement PN									
Grandes Visites périodiques (entre 5 et 9 ans) des Ouvrages d'Art + passage EMV tous les 2 ans *évaluée à 16250 € / an*									- €
Passage EMV	16 250 €	16 250 €	16 250 €	16 250 €	16 250 €	16 250 €	16 250 €	16 250 €	130 000 €
Grandes Visites périodiques (entre 5 et 9 ans) des Ouvrages d'Art									
Remise en conformité Ouvrages d'Art	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	160 000 €
Remise en conformité OA suite remarques de l'expert OA									
remise en peinture ouvrage métallique									
Remise en conformité de la voie - remplcament traverses supplémentaire	30 000 €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	240 000 €
Remplacement de traverses									

TOTAL TRAVAUX HT COLLECTIVITES	146 250 €	116 250 €	176 250 €	176 250 €	206 250 €	156 250 €	156 250 €	116 250 €	**1 250 000 €**
TOTAL TRAVAUX TTC COLLECTIVITES	175 500 €	139 500 €	211 500 €	211 500 €	247 500 €	187 500 €	187 500 €	139 500 €	**1 500 000 €**
COÛT HT DE LA MAITRISE D'OEUVRE / BUREAU CONTROLE ANNUEL, ... *Coût évalué à 20 % du montant TTC global des travaux*	35 100 €	27 900 €	42 300 €	42 300 €	49 500 €	37 500 €	37 500 €	27 900 €	300 000 €
COÛT TTC DE LA MAITRISE D'OEUVRE / BUREAUDE CONTROLE ANNUEL, ... *Coût évalué à 20 % du montant global des travaux*	42 120 €	33 480 €	50 760 €	50 760 €	59 400 €	45 000 €	45 000 €	33 480 €	360 000 €
COUT TOTAL GLOBAL HT A LA CHARGE DES EPCI	181 350 €	144 150 €	218 550 €	218 550 €	255 750 €	193 750 €	193 750 €	144 150 €	**1 550 000 €**
COUT TOTAL GLOBAL TTC A LA CHARGE DES EPCI	217 620 €	172 980 €	262 260 €	262 260 €	306 900 €	232 500 €	232 500 €	172 980 €	**1 860 000 €**
FRAIS QUI RELEVENT DE LA STRUCTURE QUI AURA OBTENUE LE TRANSFERT DE L'EXPLOITANT DE LA VOIE									
	2027	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**TOTAL**
Suppression U0 - remise en conformité - travaux trés urgents - investissement *à la charge de la structure qui aura le transfert de l'exploitation de la voie*	30 000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	30 000 €
Frais divers à la charge de la structure qui aura le l'exploitation de la voie - Visite annuelle des OA + tournées de surveillance de la voie + débroussaillage et petits entretients + formation des opérateurs maintenace voie *évalués à 40 875 € par an*	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	400 000 €
Achat Epareuse - investissement *à la charge de la structure qui aura le transfert de l'exploitation de la voie* ***Déjà réalisée***	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
TOTAL TRAVAUX HT STRUCTURE QUI AURA OBTENUE LE TRANSFERT DE L'EXPLOITATION DE LA VOIE	80 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	**430 000 €**
TOTAL TRAVAUX TTC STRUCTURE QUI AURA OBTENUE LE TRANSFERT DE L'EXPLOITATION DE LA VOIE	96 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	**516 000 €**
COÛT GLOBAL : GESTIONNAIRES ET EXPLOITANT									
COUT TOTAL GLOBAL HT	261 350 €	194 150 €	268 550 €	268 550 €	305 750 €	243 750 €	243 750 €	194 150 €	**1 980 000 €**
COUT TOTAL GLOBAL TTC	313 620 €	232 980 €	322 260 €	322 260 €	366 900 €	292 500 €	292 500 €	232 980 €	**2 376 000 €**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

LE DÉPARTEMENT

DDTS/
SA

Acte n° : CO 2026-1527

CONVENTION DE PARTENARIAT AVEC LA COMMUNAUTE DE COMMUNES COEUR DU VAR EN VUE DE FINANCER LES TRAVAUX DE REMISE EN ÉTAT DE LA VOIE FERROVIAIRE CARNOULES / BRIGNOLES.

Une convention de partenariat financier est conclue entre :

Le Département du Var dont le siège est situé Hôtel du Département 390, Avenue des Lices, CS 41303- 83076 TOULON Cédex représenté par le président du Conseil départemental, Monsieur Jean-Louis MASSON agissant en vertu de la délibération de la Commission permanente du Conseil départemental du Var n°……en date du …….
Le Président du Conseil départemental est représenté par Madame/Monsieur, Xème vice-président(e)/ conseiller(e) départemental(e) et président(e) de la commission "XXX" agissant en vertu de l'arrêté de délégation de fonction et de signature n° AR 2026-1224 du 31 juillet 2026.

Ci-après dénommée < **le Département** >

La Communauté de communes Coeur du Var dont le siège social est situé Quartier Précoumin Route de Toulon 83340 Le Luc en Provence représentée par le Président de la communauté de communes Monsieur Thierry BONGIORNO, dûment autorisé par délibération n°……du …….,

Ci après dénommée < **Communauté de communes Coeur du Var** >

Une convention identique est conclue parallèlement avec la Communauté d'agglomération de la Provence Verte.

TABLE DES MATIÈRES :

PREAMBULE : 3
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION : 3
.....3
ARTICLE 2 - PRÉALABLES INDISPENSABLES À LA RÉALISATION DES TRAVAUX : 4
ARTICLE 3 - LES TRAVAUX PRIS EN COMPTE DANS LE CADRE DU FINANCEMENT : 4
ARTICLE 4 - LE FINANCEMENT DES PARTENAIRES : 4
4-1 - LE FINANCEMENT DU DÉPARTEMENT DU VAR : 5
4-2 - LE FINANCEMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE : LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE COEUR DU VAR : 5
4-3 - ÉVENTUELS FINANCEMENTS EUROPÉENS : 5
ARTICLE 5 - LES MODALITÉS DE PAIEMENT DES SUBVENTIONS : 5
ARTICLE 6 - LA DURÉE DU PARTENARIAT : 6
ARTICLE 7 - LES OBLIGATIONS : 6
7-1 – Obligations en matière de communication : 6
7-2 – Obligations juridiques : 6
ARTICLE 8 - LE REVERSEMENT DE TOUT OU PARTIE DE LA SUBVENTION EN CAS DE NON RESPECT DES OBLIGATIONS : 7
ARTICLE 9 - LES MODIFICATIONS DE LA CONVENTION : 7
ARTICLE 10 - RÉSILIATION DE LA CONVENTION : 7
ARTICLE 11 - ENTREE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION : 7
ARTICLE 12 - TRIBUNAL COMPÉTENT EN CAS DE LITIGE : 7
ARTICLE 13 - CARACTÈRE EXÉCUTOIRE DE LA CONVENTION : 7

PREAMBULE :

La ligne ferroviaire Carnoules/Brignoles (Km 0+000 au Km 24+500), longue de 32,5 km sur la ligne 947 000 du Réseau Ferré National (RFN), est dédiée aux trains touristiques (autorails et wagons classés) depuis 2001.

Cependant, l'exploitation de la ligne a cessé en 2019 avec la fin du financement de son entretien par le Ministère de la Défense. De plus, une réglementation défavorable à la gestion associative des lignes du RFN a conduit SNCF Réseau à ne pas reconduire les avenants en 2020, interrompant ainsi la circulation des trains touristiques. Depuis 2021, la ligne est inactive et ce patrimoine ferroviaire est menacé de disparition.

Ouverte en 1877, cette ligne a desservi les villages du centre Var jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale. Aujourd'hui, elle présente un potentiel touristique certain, traversant des paysages préservés, entre un littoral balnéaire et un arrière-pays prisé des randonneurs, notamment les gorges du Verdon.

L'itinéraire permet aux voyageurs de découvrir des villages ruraux tels que Sainte-Anastasie-sur-Issole, Camps-la-Source ou La Celle, avec la possibilité d'arrêts dans les gares non vendues. À Carnoules, le Village des tortues, qui attire 35 000 visiteurs annuels, et à Brignoles, le Palais des Comtes de Provence, pourraient bénéficier de la dynamique touristique générée par la remise en service de ce petit train.

La voie traverse notamment le territoire de la Communauté de communes Cœur du Var - La portion de la voie qui intéresse la Communauté de communes va de Carnoules jusqu'à la commune de Besse sur Issole et est longue de 9, 5 Km tandis que la portion qui va de Besse sur Issole à Brignoles est longue de 23 Km.

Conscients de l'importance de cette voie de communication en tant qu'élément structurant du territoire, marqueur de son identité et garant d'un futur développement touristique, la Communauté de communes Cœur du Var et le Département ont exprimé leur volonté de réhabiliter ce patrimoine ferroviaire pour permettre à nouveau la circulation touristique.

La Communauté de communes Cœur du Var a pris une délibération de principe pour s'engager dans la remise en circulation du train touristique du centre Var : délibération N° 2025/71 du 24 juin 2025.

La présente convention, conclue entre le Département et la Communauté de communes Cœur du Var, vise à participer au financement des travaux nécessaires à la réhabilitation et au maintien de la voie Carnoules/Brignoles, et à définir les modalités de versement de l'aide départementale.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION :

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des deux parties (le Département et la Communauté de communes Cœur du Var) en matière de financement des travaux de remise en état de la ligne ferroviaire Carnoules / Besse sur Issole.

La présente convention est exclusivement limitée à la section de voie ferrée Carnoules - Besse sur Issole - Cette section est celle qui se situe sur le territoire de la communauté de Communes de Coeur du Var .
Pour des travaux sur le restant de la portion de voie (Besse sur Issole / Brignoles) une autre convention devra être conclue avec la Communauté d'Agglomération de la Provence Verte.

Le financement et la mise en oeuvre de ces travaux permettront :

- de remettre en état et préserver le patrimoine ferroviaire que constitue la

voie Carnoules / Besse sur Issole,
- de remettre en service le train touristique du centre Var.

ARTICLE 2 - PRÉALABLES INDISPENSABLES À LA RÉALISATION DES TRAVAUX :

La Communauté de communes Cœur du Var s'engage à mettre en oeuvre les actions nécessaires :

- au transfert de la gestion de la voie par la SNCF à son profit pour la section qui intéresse son territoire,
- La constitution d'un dossier dit de sécurité auprès du STRMTG[1] au sens de STPG[2],
- au transfert de l'exploitation de la voie à un tiers.

Sans ces préalables nécessaires, les travaux ne pourront pas se réaliser et les aides financières objet de la présente convention seront caduques.
La Communauté de communes Cœur du Var sera donc bénéficiaire des financements du Département et des fonds européens (*s'il est possible d'en obtenir*) pour l'ensemble des travaux et études destinées à la remise en état de la voie ferrée Carnoules / Besse sur Issole.

ARTICLE 3 - LES TRAVAUX PRIS EN COMPTE DANS LE CADRE DU FINANCEMENT :

Il s'agit des travaux listés dans l'Annexe I et qui intéressent la portion de voie Carnoules / Besse sur Issole :

- de réparations Brignoles,
- Suppression U1 - remise en conformité de la voie - travaux urgents,
- Suppression U2 - remise en conformité de la voie - travaux moins urgents,
- Suppression U3 Maintenance curative urgente et/ou maintenance préventive programmée,
- Grandes Visites périodiques (entre 5 et 9 ans) des Ouvrages d'Art + passage EMV tous les 2 ans,
- Remise en conformité Ouvrages d'Art,
- Remise en conformité de la voie - remplacement traverses supplémentaires.

Sont également compris les coûts relatifs à la maîtrise d'œuvre, aux bureaux d'études nécessaires à la réalisation des travaux.
Le détail de ces coûts prévisionnels est annexé à la présente convention dans un tableau récapitulatif (Annexe I).

ARTICLE 4 - LE FINANCEMENT DES PARTENAIRES :

Les financements prévisionnels et connus au jour de la signature de la convention, de chacun des partenaires, sont listés dans le tableau en annexe de la présente convention (Annexe II).

4-1 - LE FINANCEMENT DU DÉPARTEMENT DU VAR :

Le montant global prévisionnel HT des travaux pris en compte par le Département pour le calcul de sa subvention est le suivant : 1550 000 € HT pour la totalité du parcours Carnoules / Brignoles.

- 1 250 000 € HT relatifs aux travaux de remise en état de la voie,

[1]STRMTG : Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés
[2]STPG : Sécurité des Transports Publics Guidés

- 300 000 € HT relatifs aux frais concernant la maîtrise d'œuvre, ou diverses études nécessaires à la réalisation des travaux.
- Pour la portion qui va de Carnoules à Besse sur Issole le coût des travaux est évalué à hauteur de 453 076, 92 € HT

L'engagement financier du Département au profit de la Communauté de communes Cœur du Var s'entend pour un montant de subvention prévisionnel de 151 010 €, correspondant à sa quote-part attribuée au maître d'ouvrage.

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la politique d'aide en investissement en faveur du développement touristique du territoire.

4-2 - LE FINANCEMENT DU MAÎTRE D'OUVRAGE : LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE COEUR DU VAR :

La Communauté de communes Cœur du Var est maître d'ouvrage des travaux financés par les aides du Département objet de la présente convention et éventuellement par des fonds européens.

4-3 - ÉVENTUELS FINANCEMENTS EUROPÉENS :

Le Département du Var s'engage également à mobiliser ses services afin de mener une veille active en matière de recherche de financements européens, mais également à accompagner la Communauté de communes Cœur du Var pour constituer et suivre les dossiers de demande de financement européens.

En cas d'éligibilité à un dossier de financement européen pour les travaux listés à l'article 3 de la présente convention et dans l'annexe I, les parties se réuniront et le financement des investissements sera examiné à nouveau dans sa globalité et pourra donner lieu à un avenant à la présente convention.

ARTICLE 5 - LES MODALITÉS DE PAIEMENT DES SUBVENTIONS :

L'aide du Département est allouée au titre de la politique d'aide en investissement en faveur du développement touristique du territoire et sera prise sur l'autorisation de programme N° 2023-DI 23008 "Subventions Var 1944 et Tourisme" votée en Assemblée départementale le 22 Septembre 2025.

L'aide départementale est versée au prorata de la dépense effectivement réalisée, par l'application du taux résultant du rapport entre la subvention allouée et le montant prévu de l'opération.

L'état récapitulatif des dépenses réalisées visé par le comptable de la collectivité et par l'ordonnateur devra être suffisamment détaillé afin que les services du Département puissent clairement identifier la nature des travaux et des dépenses et faire le lien avec les coûts récapitulés dans l'annexe I.

Dans chacune des demandes de versement, la Communauté de communes Cœur du Var devra clairement identifier l'assiette des travaux concernés qui font l'objet d'une demande de versement et les montants de subvention à verser.
Cependant toutes dépenses qualifiées de "non conformes" seront écartées et les montants en cause ne pourront pas être versés à la Communauté de communes Cœur du Var.

Le solde de la subvention se fera sur présentation du plan de financement définitif des travaux.

La réalisation de l'opération ainsi que sa destination doivent être conformes à l'objet de la

présente convention (article 1); à défaut le Département pourra suspendre la mise en paiement de sa subvention et, le cas échéant, en demander le remboursement en tout ou partie.

Les aides financières octroyées par le Département dans le cadre de cette convention sont valables jusqu'à l'exécution de toutes les tâches attribuées aux parties au titre de la convention et l'apurement complet de tous les engagements financiers.

ARTICLE 6 - LA DURÉE DU PARTENARIAT :

La présente convention prend effet après sa signature par les parties et à compter de sa notification aux parties et reste en vigueur jusqu'à l'exécution de toutes les tâches attribuées aux parties au titre de la convention et l'apurement complet de tous les engagements financiers.

ARTICLE 7 - LES OBLIGATIONS :

En contrepartie de l'aide départementale, le bénéficiaire s'engage à respecter les obligations suivantes :

7-1 – Obligations en matière de communication :

L'attribution de cette subvention s'accompagne d'une obligation d'association du Département à toute opération de visibilité et de communication liée à ce projet.

Dans le cadre de la réalisation d'outils promotionnels, de l'édition de documents informatifs ou d'interviews relatifs aux actions subventionnées, le bénéficiaire doit signaler le soutien apporté par le Département.
À cet égard, le bénéficiaire s'engage à adresser au Département, pour justificatifs, un exemplaire des supports de communication relatifs aux actions.
A cet égard, les bénéficiaires s'engagent à adresser au Département, pour justificatifs, un exemplaire des supports de communication relatifs aux actions.
Le bénéficiaire s'engage à faire figurer en première ou dernière page de tout document publié le logo du Département du Var.

7-2 – Obligations juridiques :

Le bénéficiaire s'engage à souscrire toutes les polices d'assurances nécessaires pour garantir sa responsabilité et pour que la responsabilité du Département ne puisse être recherchée ; le bénéficiaire devra être en mesure de justifier de la souscription de ces polices et du paiement effectif des primes correspondantes.
Le bénéficiaire s'engage à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour réaliser la ou les opérations pour lesquelles il a reçu l'aide financière du Département.

Le bénéficiaire s'engage à faciliter le contrôle par les services du Département de la réalisation des objectifs précités et l'accès aux documents administratifs et comptables.
Le bénéficiaire s'engage à respecter le calendrier et les supports d'information établis par les services du Département au titre de la préparation budgétaire.
Les bénéficiaires s'engagent à respecter le calendrier et les supports d'information établis par les services du Département au titre de la préparation budgétaire.

ARTICLE 8 - LE REVERSEMENT DE TOUT OU PARTIE DE LA SUBVENTION EN CAS DE NON RESPECT DES OBLIGATIONS :

En cas de non-respect par le bénéficiaire de ses engagements et obligations, celui-ci reverse au Département du Var les sommes non utilisées ainsi que les sommes utilisées pour des dépenses n'entrant pas dans le cadre de la présente convention.

ARTICLE 9 - LES MODIFICATIONS DE LA CONVENTION :

La présente convention ne peut être modifiée que par avenant signé par les parties. Les éventuels avenants ultérieurs feront partie intégrante de la présente convention.
La demande de modification de la présente convention peut intervenir à l'initiative de chacune des parties.
Dans l'éventualité où le projet d'avenant serait rejeté par l'une ou l'autre des parties, la convention initiale s'applique sauf à être résiliée conformément aux dispositions de l'article 11.

ARTICLE 10 - RÉSILIATION DE LA CONVENTION :

En cas de non-respect par l'une des parties des obligations réciproques convenues à la présente convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'autre par l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure et restée infructueuse pendant un délai d'un mois.

ARTICLE 11 - ENTREE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION :

La présente convention entre en vigueur après avoir été signée par les parties.

ARTICLE 12 - TRIBUNAL COMPÉTENT EN CAS DE LITIGE :

En cas de désaccord entre les parties, le tribunal administratif de Toulon est seul compétent pour trancher les litiges relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention.

Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

ARTICLE 13 - CARACTÈRE EXÉCUTOIRE DE LA CONVENTION :

La présente convention n'est exécutoire qu'après signature par les deux parties et notification aux partenaires.

Le Président de la communauté
de communes Coeur du Var

Thierry BONGIORNO

Fait à Toulon, le

MODALITES DE FINANCEMENT DES TRAVAUX
REMISE EN ETAT DE LA VOIE CARNOULES BRIGNOLES

	DEPENSES	RECETTES
TOTAL DES TRAVAUX A LA CHARGE DES COLLECTIVITES HT	1 250 000,00 €	
TOTAL MAITRISE D'OEUVRE / BUREAUX D'ETUDES HT	300 000,00 €	
TOTAL HT	1 550 000,00 €	
TVA 20 %	310 000,00 €	
TOTAL TTC	1 860 000,00 €	
FINANCEMENT PAR LE DEPARTEMENT		302 020,00 €
FINANCEMENT PAR LA REGION		270 000,00 €
FINANCEMENT DES DEUX EPCI SUR LE HT		977 980,00 €
FCTVA à récupérer sur le montant des travaux TTC		*305 114,40 €*

Le taux forfaitaire légal du FCTVA est fixé à 16,404 % des dépenses réelles d'investissement exprimées TTC (pour les opérations grevées du taux normal de TVA à 20 %).

Appliqué au montant TTC du projet financé par les deux EPCI (1 860 000 € TTC), le montant légal forfaitaire du FCTVA s'élèverait à 305 114,40 €

REMISE EN ETAT DE LA VOIE FERREE BRIGNOLES / CARNOULES
DEPENSES D'INVESTISSEMENT (ANNEXE I)

FRAIS QUI RELEVENT DES BENEFICIAIRES DE LA GESTION DE LA VOIE : LES EPCI

	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	TOTAL
Réparation Brignoles	30 000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	30 000 €
Suppression U1 - remise en conformité de la voie - travaux urgents	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	- €	- €	- €	250 000 €
Remplacement traverses en urgence									
Suppressions défauts G3 et G9									
Correction affaissement de voie proche des OA									
Complement de ballast									
Suppression U2 - remise en conformité de la voie - travaux moins urgents *évaluée à 268 750 € sur 2026 et 2027*	- €	- €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	- €	300 000 €
Drainage zone de Brignoles									
Remplacement traverses phase 2									
Remise en conformité joints de dilatation									
Remplacement châssis aiguillage Brignoles									
Suppression U3 Maintenance curative urgente et/ou maintenace préventive programmée *évaluée à 143 750 € sur 5 ans*	- €	- €	- €	- €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	50 000 €	140 000 €
Dépose des appareils de voie non utilisés									
Epuration et apport de ballast									
Remplacement de traverses curatif et préventif									
Remplacement revêtement PN									
Grandes Visites périodiques (entre 5 et 9 ans) des Ouvrages d'Art + passage EMV tous les 2 ans *évaluée à 16250 € / an*									- €
Passage EMV	16 250 €	16 250 €	16 250 €	16 250 €	16 250 €	16 250 €	16 250 €	16 250 €	130 000 €
Grandes Visites périodiques (entre 5 et 9 ans) des Ouvrages d'Art									
Remise en conformité Ouvrages d'Art	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	160 000 €
Remise en conformité OA suite remarques de l'expert OA									
remise en peinture ouvrage métallique									
Remise en conformité de la voie - remplcament traverses supplémentaire	30 000 €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	240 000 €
Remplacement de traverses									

TOTAL TRAVAUX HT COLLECTIVITES	146 250 €	116 250 €	176 250 €	176 250 €	206 250 €	156 250 €	156 250 €	116 250 €	**1 250 000 €**
TOTAL TRAVAUX TTC COLLECTIVITES	175 500 €	139 500 €	211 500 €	211 500 €	247 500 €	187 500 €	187 500 €	139 500 €	**1 500 000 €**
COÛT HT DE LA MAITRISE D'OEUVRE / BUREAU CONTROLE ANNUEL, ... *Coût évalué à 20 % du montant TTC global des travaux*	35 100 €	27 900 €	42 300 €	42 300 €	49 500 €	37 500 €	37 500 €	27 900 €	300 000 €
COÛT TTC DE LA MAITRISE D'OEUVRE / BUREAUDE CONTROLE ANNUEL, ... *Coût évalué à 20 % du montant global des travaux*	42 120 €	33 480 €	50 760 €	50 760 €	59 400 €	45 000 €	45 000 €	33 480 €	360 000 €
COUT TOTAL GLOBAL HT A LA CHARGE DES EPCI	181 350 €	144 150 €	218 550 €	218 550 €	255 750 €	193 750 €	193 750 €	144 150 €	**1 550 000 €**
COUT TOTAL GLOBAL TTC A LA CHARGE DES EPCI	217 620 €	172 980 €	262 260 €	262 260 €	306 900 €	232 500 €	232 500 €	172 980 €	**1 860 000 €**
FRAIS QUI RELEVENT DE LA STRUCTURE QUI AURA OBTENUE LE TRANSFERT DE L'EXPLOITANT DE LA VOIE									
	2027	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**TOTAL**
Suppression U0 - remise en conformité - travaux trés urgents - investissement *à la charge de la structure qui aura le transfert de l'exploitation de la voie*	30 000 €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	30 000 €
Frais divers à la charge de la structure qui aura le l'exploitation de la voie - Visite annuelle des OA + tournées de surveillance de la voie + débroussaillage et petits entretients + formation des opérateurs maintenace voie *évalués à 40 875 € par an*	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	400 000 €
Achat Epareuse - investissement *à la charge de la structure qui aura le transfert de l'exploitation de la voie* ***Déjà réalisée***	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €
TOTAL TRAVAUX HT STRUCTURE QUI AURA OBTENUE LE TRANSFERT DE L'EXPLOITATION DE LA VOIE	80 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	50 000 €	**430 000 €**
TOTAL TRAVAUX TTC STRUCTURE QUI AURA OBTENUE LE TRANSFERT DE L'EXPLOITATION DE LA VOIE	96 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	60 000 €	**516 000 €**
COÛT GLOBAL : GESTIONNAIRES ET EXPLOITANT									
COUT TOTAL GLOBAL HT	261 350 €	194 150 €	268 550 €	268 550 €	305 750 €	243 750 €	243 750 €	194 150 €	**1 980 000 €**
COUT TOTAL GLOBAL TTC	313 620 €	232 980 €	322 260 €	322 260 €	366 900 €	292 500 €	292 500 €	232 980 €	**2 376 000 €**

PARTOUT, POUR TOUS,
LE VAR ACTEUR DE VOTRE QUOTIDIEN

LE DÉPARTEMENT

390, avenue des lices • CS 41303 • 83076 Toulon cedex