

### 2.3. Des conditions de déplacement difficiles.

Le territoire du SCoT est un territoire ouvert en raison même de sa vocation touristique, même s'il est dans une situation de relatif isolement et d'enclavement par rapport aux grandes infrastructures régionales et nationales.

Les conditions d'accès et surtout de déplacement à l'intérieur de l'aire du SCoT restent difficiles.

Les modes de déplacement sont quasi exclusivement routiers, ce qui crée des situations difficiles : des axes saturés, des tronçons congestionnés, ...

Les transports en commun terrestres, qui sont souvent bloqués dans les encombrements, ne sont fréquentés que par des personnes n'ayant aucun autre moyen de locomotion.

La présence de parcs de stationnement à proximité des ports et gares routières favorise l'accès aux transports en commun ; mais aucun véritable pôle d'échange intermodal n'est à ce jour organisé.

Les liaisons maritimes sont essentiellement adaptées à la clientèle touristique.

Les modes de déplacements alternatifs sont peu attractifs : les itinéraires réservés aux deux roues sont peu développés, ...

Le besoin d'hélistations sur le territoire du SCoT n'est actuellement pas satisfait.

Un projet d'amélioration de la desserte routière du golfe lancé par l'Etat à la demande des élus, dite Dossier de Voirie d'Agglomération, voit le jour.

Cependant, l'amélioration des infrastructures routières ne règlera pas seule les problèmes de déplacement sur l'aire du SCoT. Elle devra nécessairement s'inscrire dans une démarche multimodale associant les transports en commun maritimes.

**Les études menées dans le cadre du Dossier de Voirie d'Agglomération sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat, depuis 1998, ont permis de mieux connaître l'ensemble des déplacements sur le territoire.**

### 2.3.1. Les déplacements routiers.

- **Le réseau routier.**

Le territoire du SCoT est dans une situation relative d'isolement et d'enclavement par rapport aux grandes infrastructures régionales et nationales : autoroutes, gares TGV, grands aéroports, ...  
C'est ce qui lui a assuré une certaine préservation en comparaison du littoral des Alpes Maritimes.

#### **La RN 98 (départementalisée depuis janvier 2006)**

L'armature du réseau viaire est organisée à partir de **la RN 98**, colonne vertébrale du réseau, qui traverse le territoire d'est en ouest sur 30 km.

Cette route souffre de son caractère de moins en moins structurant, de l'augmentation progressive de la charge du trafic local et de captage touristique, conséquences directes du développement urbain de ses abords ainsi que d'un confort et d'une sécurité de moins en moins assurés.

Par ailleurs, elle a une fonction de transit marginale depuis la création du barreau autoroutier entre Le Luc et Toulon, ouvert en 1990.

Les tronçons de la RN98 sur le territoire ont des caractéristiques diverses :

- Sur le littoral de Grimaud à Sainte-Maxime.

Les caractéristiques de la voirie sont relativement homogènes pour ce qui concerne la bande roulante (mise à niveau progressive) ; cependant, du fait de l'urbanisation des abords, le traitement des accotements (trottoirs) est parfois des plus sommaires, ce qui, cumulé aux nombreuses entrées et sorties de propriétés privées, multiplie les conflits d'usages sur l'axe.

- Sur le littoral de Grimaud à Cogolin.

Le tracé de la voirie est plus rectiligne et les caractéristiques plus routières (terre-plein central, glissières de sécurité, ...) ; les entrées et sorties directes sur la voirie principale sont moins nombreuses (regroupement des accès). Les

circulations des différents modes (véhicules, 2 roues et piétons) sont séparées sur de grandes sections.

- De Cogolin à La Mole.

De Cogolin à La Mole, le tracé de la RN98 est sinueux et traverse un environnement naturel. Les caractéristiques de la voirie sont réduites, certaines sections étroites, les accotements parfois inexistantes. Les abords sont peu urbanisés ; certains accès sont toutefois dangereux et la traversée du village de La Mole est difficile (sécurité, nuisances, ...).

**Le réseau routier départemental** est organisé en étoile. D'une longueur de 75 Km il converge en fond de golfe avec les RD25, RD559, RD558 et RD98a ; ce réseau est dense et performant.

- La RD25.

La RD25 relie le nord des Maures à Sainte-Maxime. C'est l'entrée / sortie principale du territoire car elle permet la connexion à l'autoroute A8 au Muy et permet plus largement les relations avec la Dracénie et l'est varois. Cette voie de desserte d'agglomération supporte une importante charge de trafic poids lourds malgré ses caractéristiques peu adaptées à ce trafic.

- La RD559.

Itinéraire littoral touristique, la RD559 correspond à l'axe Hyères – golfe de Saint-Tropez, desservant Le Rayol-Canadel, Cavalaire et La Croix-Valmer. Cette voie dessert des pôles touristiques importants telle que la plage de Pardigon ; c'est une alternative à la RN98 mais peu performante. Elle supporte un trafic essentiellement local, à plus de 80%. L'itinéraire est sinueux suivant la côte découpée du littoral ; les abords sont fortement urbanisés.

- La RD558.

La RD558 relie Le Cannet des Maures à Grimaud, en passant par La Garde-Freinet dans le massif des Maures. C'est d'abord un itinéraire touristique et de découverte du massif qui offre un environnement quasi exclusivement naturel de grande qualité.

Mais cette voie départementale est également un axe de liaison important entre la plaine des Maures et le golfe de Saint-Tropez. Le trafic lourd qu'elle supporte est incompatible avec les caractéristiques de cet itinéraire.

- La RD98a.

La RD98a relie Saint-Tropez à la RN 98 au carrefour de La Foux. Elle assure une multiplicité de fonction sans aucune garantie de confort ou sécurité (piétons et vélos / 2 roues notamment) malgré quelques aménagements ponctuels.

L'ensemble du réseau routier souffre de l'implantation de commerces en bord de route ce qui entraîne des problèmes croissants de dangerosité pour les usagers du réseau.

- La RD44.

La RD44, relie Le Plan de la Tour à la plaine de Grimaud ; elle joue actuellement un rôle de voie d'évitement de l'agglomération de Sainte-Maxime et de la RN98 en bord de mer, pour un grand nombre d'usagers, principalement locaux.

Son trafic, qui s'est élevé à 2 700 véhicules/jour en 2004, soit 23 % de plus qu'en 2001, génère des problèmes de sécurité et de nuisances au centre du village.

Le gabarit de cet itinéraire n'est pas adapté au trafic qu'il supporte.

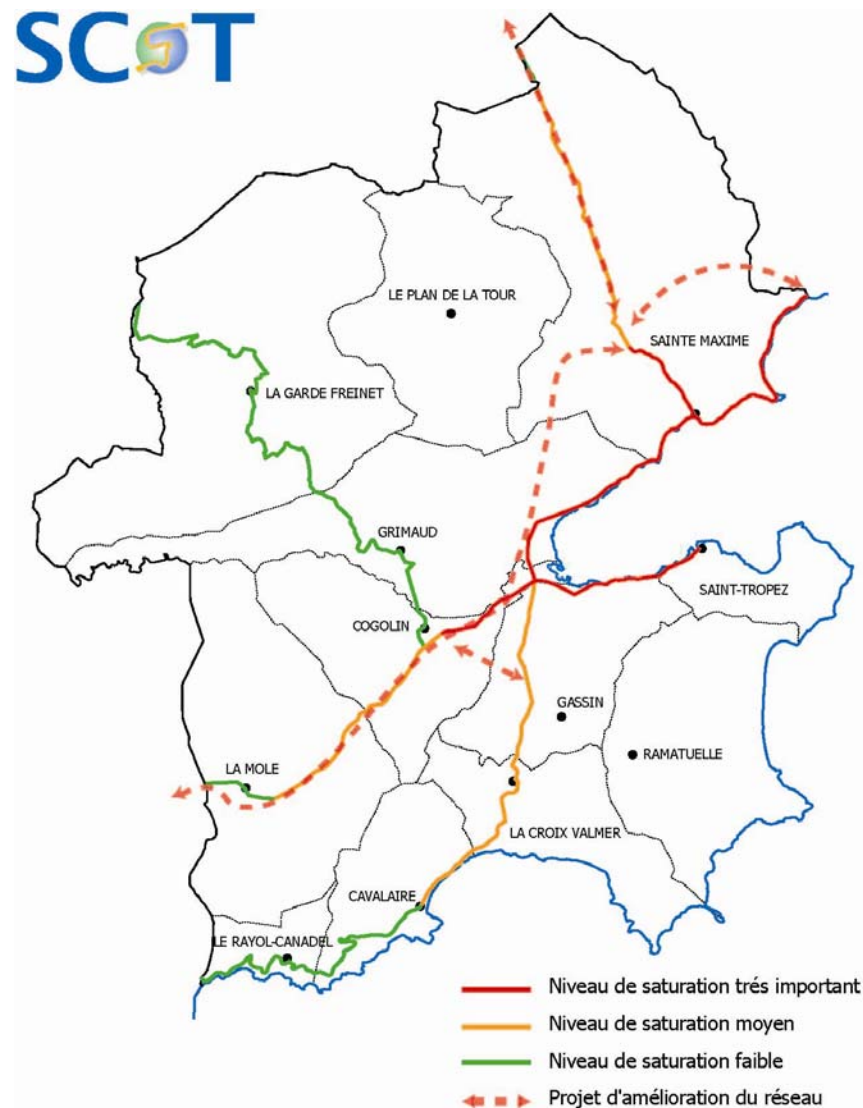
• **La fréquentation des axes routiers.**

L'organisation territoriale de l'aire du SCoT suscite une multiplicité de déplacements liés principalement à des motifs professionnels et domicile-travail.

En moyenne annuelle :

- 53% des trafics sont internes et locaux ; ceux-ci connaissent une croissance modérée de 1%/an (taux bien inférieur à la moyenne départementale) ;
- 44% sont des trafics d'échanges principalement générés par les communes du fond du golfe et pour 40% des déplacements professionnels et domicile-travail ; ceux-ci sont en croissance vers la Dracénie et l'agglomération toulonnaise et en tassement relatif vers Fréjus et Saint-Raphaël ;
- 3% sont des flux de transit.

On constate une prédominance croissante du recours à l'automobile et une croissance constante des charges de trafic sur la voirie primaire.



Niveau de saturation des voiries en période estivale

Pendant la saison estivale, les charges de trafic sur la voirie primaire augmentent de 50 à 100% par rapport à la période hivernale :

De 50% à 80%	De plus de 80%	Proche de 100%
- sur la RN98 entre les Issambres, Grimaud et au-delà de Cogolin	- sur la RN98 entre Grimaud et Cogolin	- sur la RD558
- sur la RD25	- sur la RD559	
- sur la RD98a		

Les axes sont proches de la saturation en été, pendant les mois de juin, juillet, août et septembre, soit une période plus longue que la pointe touristique (14 juillet-15 août). Les charges de trafic de juin et septembre augmentent et correspondent au cumul des trafics touristiques et permanents (domicile-travail, scolaires, ...).

En saison, les communes subissent des trafics et niveaux de saturation problématiques : des saturations tout au long de la journée de 8 h à 20 h, avec des « micro pointes » à 11 h, 17 h et 19 h, et non plus seulement aux heures de pointe liées aux déplacements domicile-travail (matin et soir). Cette saturation engendre des problèmes de sécurité de plus en plus délicats.

Dans ces conditions, les temps de déplacements sont considérablement allongés<sup>1</sup> pénalisant les actifs et résidents permanents et générant de nombreuses pratiques de délestage sur les voies secondaires.

Hors saison, les déplacements se réalisent généralement sans grande difficulté (sauf incidents, travaux ou week-ends prolongés de l'automne au printemps). On note cependant des ralentissements de plus en plus fréquents aux heures de pointe (matin et soir) liés aux déplacements domicile-travail.

Les comptages routiers effectués par la DDE du Var entre 2001 et 2004 donnent les moyennes journalières annuelles suivantes :

RN98- La Foux-Sainte-Maxime : 24 000 véhicules/jour ;  
 RN98- La Mole-La Foux : 8 700 véhicules/jour ;  
 RN98- La Foux : 25 000 véhicules/jour ;  
 RN98- Fréjus-Sainte-Maxime : 21 900 véhicules/jour ;

<sup>1</sup> On considère d'une manière générale que les temps de circulation dans le fond du golfe sont multipliés par quatre et les temps de circulation en périphérie par deux.

RD98a-La Foux-Saint-Tropez : 27 700 véhicules/jour et 37 700 véhicule/jour au mois d'août ;  
 RD558- Le Luc-La Garde-Freinet : 4 500 véhicules/jour ;  
 RD25-Entrée de Sainte-Maxime : 19 700 véhicules/jour ;  
 RD559-La Foux-La-Croix-Valmer : 13 000 véhicules/jour ;

Il existe trois principaux points de congestion :

- au niveau du carrefour de La Foux, point de convergence de l'ensemble de la trame de voirie primaire, s'enregistrent les niveaux de saturation les plus importants : des blocages sont observés en particulier sur la RN98 dans le sens venant de Cogolin et sur l'accès en provenance de Saint-Tropez ;
- sur la RN 98 dans la direction de Sainte Maxime ;
- sur la RD 98a à l'entrée et la sortie de Saint-Tropez et le retour des plages depuis la RD93 (carrefour de la Bouillabaisse).

On note que la RN98, asphyxiée par la circulation de plus en plus souvent durant l'année et sur des périodes de plus en plus longues, est l'unique itinéraire littoral sur lequel se concentrent tous les usagers : transports en commun, utilitaires et engins de chantiers, automobiles quels que soient leurs motifs de déplacements.

D'autre part la fréquentation de cet itinéraire a entraîné la multiplication d'implantations commerciales dans des conditions plus ou moins respectueuses des règles d'urbanisme et qui posent en outre des problèmes de sécurité routière et de concurrence avec les centres des villages.

C'est l'ensemble des éléments décrits ci-dessus qui a conduit l'Etat, les communes, le Comité des Elus et le Conseil Général du Var à rechercher un renforcement de l'armature routière.

En 1998 une démarche concertée, le Dossier de voirie d'agglomération (DVA), réservé habituellement aux agglomérations, a été lancée par l'Etat à la demande des élus, pour améliorer la desserte routière des deux cantons. Ce projet, validé par décision ministérielle en mars 2001, se traduira par une redéfinition du réseau routier des douze communes basée notamment sur le réaménagement de la RD98 depuis le Muy, la création des voies de contournement de Sainte-Maxime, Cogolin et La Mole.

### 2.3.2. Les transports en commun.

#### • Les transports en commun maritimes.

Une étude menée par la D.D.E. du Var en 2000 a permis de quantifier les déplacements en transports maritimes et les perspectives d'évolution.

Le transport en commun maritime est un mode de déplacement à part entière en raison du nombre de communes littorales et de la configuration du golfe.

Le service offre	<ul style="list-style-type: none"><li>- 5 lignes régulières centrées sur Saint-Tropez dont 2 à destination de l'extérieur du bassin ;</li><li>- des services particulièrement attractifs en période estivale assurant une triple fonction :<ul style="list-style-type: none"><li>▪ d'échanges inter sites ;</li><li>▪ d'échanges interurbains voire de liaison à grande distance (aéroport de Nice) ;</li><li>▪ de cabotage.</li></ul></li></ul>
------------------	--

L'offre en terme de transports en commun maritimes est nettement plus performante que l'offre en transports en commun terrestres avec 2 à 10 fois plus de voyageurs. Cependant, cette offre est plus adaptée à la clientèle touristique qu'aux actifs et résidents permanents et elle est d'initiative privée.

L'offre de transports en commun maritimes souffre néanmoins d'un manque de structuration :

- une vive concurrence en période estivale ;
- une absence d'autorité organisatrice ;
- un caractère saisonnier ;
- une tarification élevée : 5 fois supérieure au service du Réseau Mistral en rade de Toulon et de 30 à 50% supérieure aux tarifs des transports en commun terrestres ;
- un manque de coordination avec les transports en commun terrestres individuels et collectifs.

Les lignes externes sont essentiellement représentées par :

- la liaison Saint-Raphaël - Saint-Tropez fonctionnant le week-end de mars à la Toussaint avec 6 allers-retours quotidiens en haute saison. Le temps de trajet est de moins d'une heure contre 2 h 15 en moyenne par transports en commun terrestres. La fréquentation en 2000 est de 975 passagers ; la ligne transporte en 2000 66 000 passagers par an ;

- une ligne desservant Les Issambres depuis Saint-Tropez en été, transporte environ 42 000 passagers sur la période, soit 700 déplacements par jour ;
- depuis 1999 une expérience a été réalisée pour une liaison maritime rapide entre l'aéroport de Nice et le port de Saint-Tropez. Justifiée par le nombre important de passagers de l'aéroport de Nice ayant comme destination la presqu'île, cette expérience associant la compagnie AIR FRANCE a montré son intérêt pratique mais a souffert d'une commercialisation imparfaite et a été interrompue.



Bateau assurant la liaison maritime Port-Grimaud – Saint-Tropez

**Les lignes internes** sont constituées en service régulier, cadencé et fiable ; elles sont effectuées par 3 compagnies.

Ce service offre des connexions régulières en haute saison entre Sainte-Maxime, Port-Grimaud, les Marines de Cogolin et Saint-Tropez. Et en basse saison entre Sainte-Maxime et Saint-Tropez.

La tarification reste élevée et supérieure à celle des services routiers ; les temps de parcours sont par contre réduits : 20 minutes entre Grimaud et Saint-Tropez et entre Sainte-Maxime et Saint-Tropez, soit en pointe de 3 à 4 fois moins de temps que par la route.

294 000 passagers ont été transportés en 2000 (ou 2 750 déplacements par jour) entre Ste-Maxime et St-Tropez et 51 000 (soit 850 par jour) entre le fond de golfe et St-Tropez.

Une compagnie offre un service 8 mois sur 12 et pratique un tarif réduit pour les actifs.

Le potentiel a été évalué à 40 000 déplacements supplémentaires.

- **Les transports en commun terrestres.**

L'ancienne liaison ferroviaire Hyères - Saint-Raphaël (Chemin de fer de Provence) qui desservait le golfe de Saint-Tropez a été remplacée dans les années 1950 par des dessertes en autobus assurées par la SODETRAV.

L'offre interurbaine est organisée à partir de 4 lignes transversales qui structurent le dispositif.

Ces lignes se distinguent par un renforcement des services offerts en période estivale : Toulon - Saint-Tropez - Saint-Raphaël ; Saint-Tropez - Hyères ; Saint-Tropez - Les Arcs.

Elles sont regroupées depuis 1998 en 2 faisceaux	- Toulon - Fréjus - Saint-Raphaël ; - Saint-Tropez - Les Arcs (horaires calés sur les arrivées et départs des services TGV).
--	---

Les dessertes urbaines sont les suivantes :

5 lignes de rabattement assurant les connexions « centre à centre » :

- Grimaud - Cogolin - Port-Grimaud ;
- Saint-Tropez - Ramatuelle direct ;
- Saint-Tropez - Ramatuelle par La Foux ;
- Saint-Tropez - les plages ;
- Saint-Tropez - Gassin par La Foux.

Ces lignes fonctionnent soit les jours de marché, soit tous les jours en été uniquement.

3 lignes réalisant des dessertes « périphérie centre » :

- Sainte-Maxime - Plan de la Tour ;
- Saint-Tropez - La Garde-Freinet ;
- La Mole - Cogolin.

5 lignes assurant la desserte interne de Saint-Tropez.

La desserte directe aéroport d'Hyères - golfe de Saint-Tropez n'est plus assurée, ce qui représente un vide important dans l'organisation du réseau de transports en commun.

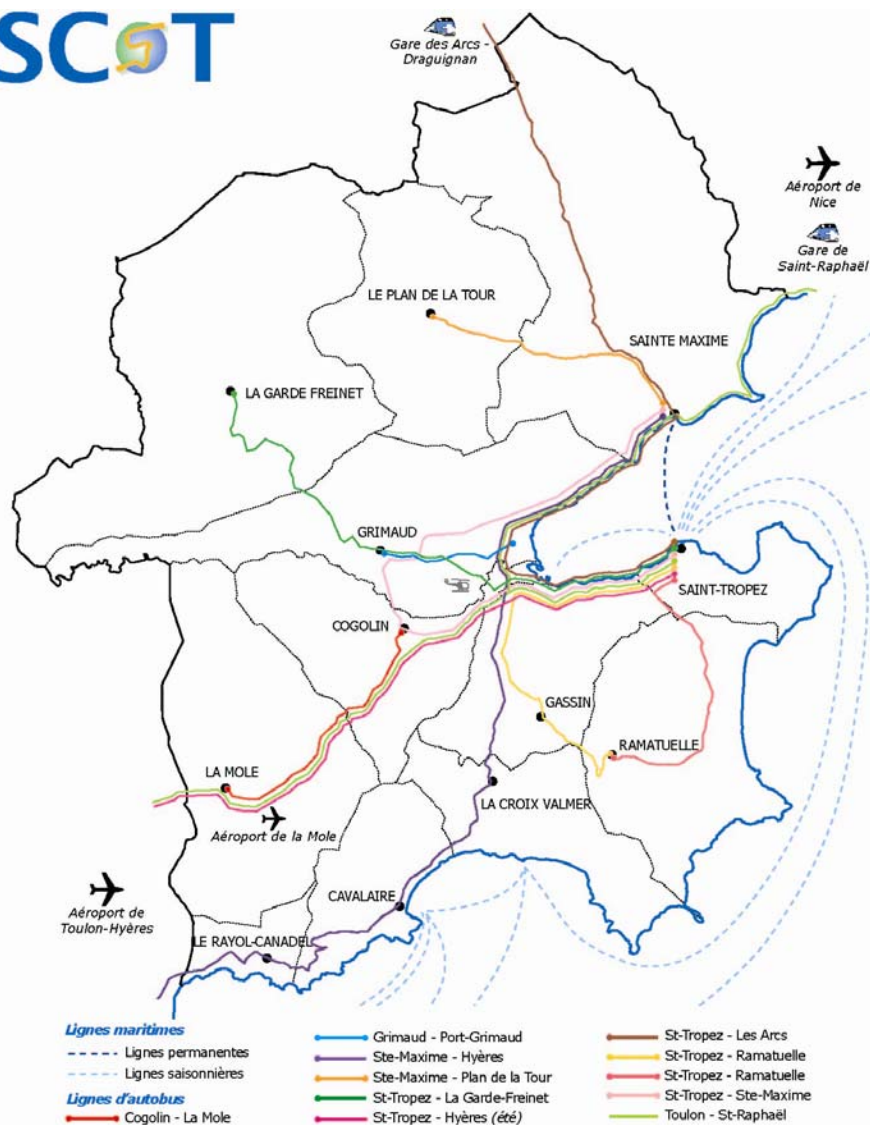
Les différentes lignes de transports en commun sont caractérisées par des niveaux de service très inégaux.

- **La desserte.**

L'offre est très diversifiée : des dessertes assurent la continuité territoriale vers les communes du pays des Maures ; certaines dessertes sont cadencées au rythme des marchés et de la vie locale ; des dessertes régulières permettent la connexion inter bassins et des dessertes alternées (itinéraires) sur les lignes de cabotage.

Il existe une cinquantaine de services sur les 3 lignes du tronçon structurant Sainte-Maxime - La Foux - Saint-Tropez, en haute saison mais non cadencés.





Les transports en commun

**- La fréquence.**

La relative faiblesse de rotation des transports en commun présents dans l'aire du SCoT ne permet pas qu'ils soient efficacement utilisés pour les trajets domicile-travail.

**- La régularité.**

La régularité est le principal point noir du dispositif actuel du fait de l'impossibilité de respecter les horaires sur les liaisons tournées vers Saint-Tropez et en particulier depuis Sainte-Maxime vers la RN98a.

**- Le confort.**

Le matériel utilisé est de qualité, il est doté de l'air conditionné en particulier ; il est régulièrement renouvelé sur les dessertes structurantes. Le service de transports en commun véhicule une image positive auprès du public.

**- La tarification.**

Les tarifs sont élevés et n'incitent pas à l'usage des transports en commun.

En résumé, l'exemple des liaisons maritimes montre que les transports collectifs, notamment routiers, disposent d'un important potentiel de développement sur le bassin de vie. Ils correspondent en effet aux habitudes d'une partie importante de la population (résidences secondaires et touristes) d'origine urbaine, et participent à la protection de l'environnement en limitant les nuisances sonores et la pollution de l'air.

**- La fréquentation.**

La fréquentation des transports en commun terrestres était en 2000 de :

- 44 000 déplacements sur des déplacements internes au territoire,
- 264 000 déplacements sur des déplacements en provenance ou vers l'extérieur du territoire,
- 830 000 déplacements de scolaires.

Le trafic journalier estival est pour la route de 1 000 déplacements internes (moins de 4 fois moins que par la mer) et 2 100 externes (un peu plus de 2 fois plus que par la mer).



**Bus de ligne dans les embouteillages**

Les transports en commun terrestres sont privilégiés pour les déplacements de longue distance, vers l'extérieur du territoire. Les navettes maritimes attirent, quand à elles, la plus grande partie des déplacements internes.

Globalement les transports collectifs routiers sont fortement pénalisés :

- par l'engorgement de la circulation en périodes estivales mais également en dehors de ces périodes, ce qui conduit à des vitesses commerciales très basses ;
- par une tarification dissuasive pour les clientèles captives : actifs et personnes à faibles revenus.

L'amélioration des conditions de déplacement dans le golfe de Saint-Tropez exige tout à la fois une amélioration du réseau routier, la constitution d'une véritable offre de transports collectifs routiers combinée aux transports maritimes, ainsi qu'un ensemble d'équipements d'intermodalité : parcs de stationnements et gares.

### 2.3.3. Les modes alternatifs.

- **Le vélo.**

Les itinéraires cyclables sont encore peu développés sur le périmètre du SCoT ; néanmoins, des pistes et bandes cyclables du Département accompagnent progressivement l'ensemble des grands axes de circulation.

Une piste cyclable a été mise en service sur la RN98 entre La Foux et Beauvallon sur l'emprise de l'ancien "Train des Pignes". Une nouvelle section doit l'être à l'entrée nord de Sainte-Maxime.

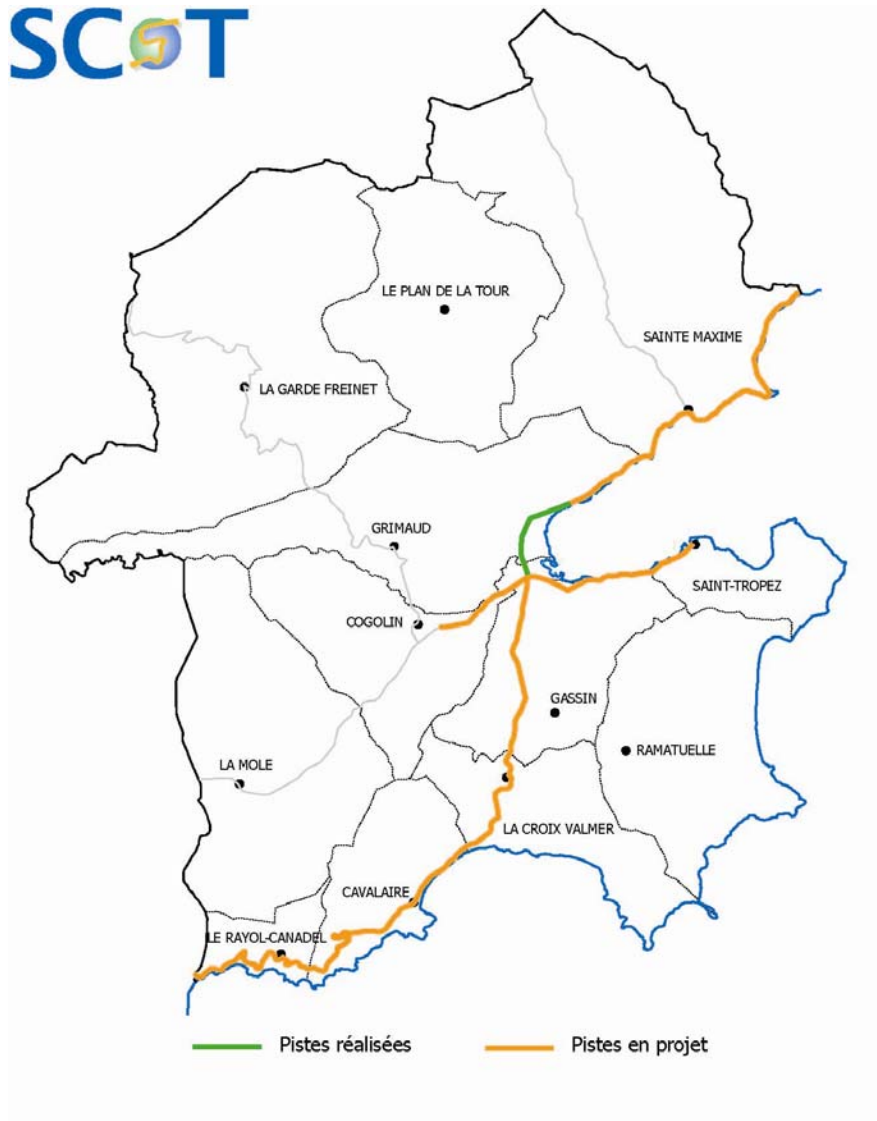
L'itinéraire cyclable s'étend avec de récentes réalisations au Rayol-Canadel, Cavalaire et à La Croix-Valmer, sur l'ancien emplacement du chemin de fer de Provence.

Des bandes cyclables ont été implantées sur :

- la RD 98a entre les Marines de Gassin et le pont de la tortue ;
- la RD 559 aux abords des collèges et lycées jusqu'à La Foux ;
- la RD 93, route des Plages de Ramatuelle.

La fréquentation de ces sections est difficilement quantifiable : aucune enquête n'a été réalisée. Toutefois on peut observer une utilisation essentiellement sportive et touristique.





Itinéraire cyclable du Conseil Général du Var

- **Les itinéraires piétonniers.**

Les équipements existants sont essentiellement communaux ; il n'existe aucune liaison piétonne aménagée entre les communes. De plus, la distance entre les centres de villages est importante et ne favorise pas le développement de ce mode de déplacement.

Il existe toutefois des réseaux de chemins de randonnée souvent contraints par les propriétés privées. Ainsi le **sentier du littoral** s'étend sur environ 40 Km et ne s'interrompt pas de Cavalaire à Gassin ; puis il s'interrompt jusqu'à la sortie de Sainte-Maxime.

Quelques chemins communaux sont balisés mais restent peu nombreux du fait des difficultés de passage dans les nombreuses propriétés privées.

On note la présence de 2 sentiers de Grande Randonnée, GR51 et GR9, qui traversent le massif ; seul le GR9 est reconnu par le Conseil Général.

Les chemins de randonnée sont très empruntés en période estivale.

### 2.3.4. La desserte aérienne.

- **La desserte aéroportuaire.**

Une desserte aérienne directe était assurée par l'aérodrome de Saint-Tropez - La Mole qui offrait en 2002, pendant la période estivale, des liaisons régulières avec l'aéroport de Zurich.

Le site a retrouvé, depuis, son caractère d'aéroport à usage privé.

Cependant, la majeure partie de la desserte aérienne, en volume de passagers, est assurée par :

- l'aéroport de Toulon - Hyères, qui propose quelques lignes internationales (Londre et Rotterdam), est relié au golfe par taxi, hélicoptère (héliport de Grimaud) et bus (navette aéroport - gare routière d'Hyères + liaison interurbaine Hyères - Saint-Tropez) ;
- l'aéroport international Nice Côte d'Azur, qui propose de très nombreuses destinations à travers le monde. est relié au golfe par des liaisons régulières d'hélicoptère, mais également par les infrastructures routières et transports collectifs.

La desserte directe des aéroports, par les transports en communs est inexistante.

- **Les hélistations.**

Malgré un usage limité car peu de personnes sont concernées par ce type de transport au regard des flux touristiques du territoire, l'héliport est un équipement de transport aérien majeur pour le golfe de Saint-Tropez, notamment en période estivale.

En effet l'hélicoptère est devenu depuis quelques années le mode de déplacement préféré d'une population aisée qui réside dans le golfe et veut s'affranchir des contraintes du transport terrestre et des horaires aériens.

En dehors de l'aéroport de La Mole, il n'existe plus depuis la fermeture de l'héliport de Saint-Tropez en décembre 1998, qu'une seule hélistation sur la commune de Grimaud, gérée par la Société d'Economie Mixte de Grimaud (SEGRIM).

Cet équipement ne suffit pas à satisfaire la demande si bien qu'un grand nombre d'hélistations souvent illégales et plus ou moins aménagées, ont vu le jour en particulier sur la presqu'île de Saint-Tropez. Leur utilisation est source de nuisances sonores et de danger.

A la demande de l'Etat, des projets d'héliport sont en cours d'étude sur le territoire des communes de Ramatuelle, Gassin et Saint-Tropez, au large du terre plein portuaire du Pilon, à une distance suffisante pour éviter toute nuisance sonore.



Aérodrome de Saint-Tropez - La Mole

### 2.3.5. Le transport des marchandises.

L'approvisionnement du territoire du SCoT s'effectue, à l'heure actuelle, par des moyens exclusivement routiers, en l'absence d'un réseau ferré.

La présence des poids lourds sur un réseau saturé et jusqu'au coeur des villages, est une source de nuisances et de dangers.

L'amélioration de la desserte routière depuis le Nord de Sainte-Maxime et jusqu'au fond du golfe avec la création d'une section de route nouvelle permettra le report de ce trafic aujourd'hui obligé d'emprunter l'itinéraire littoral, touristique.