



**POLYTECH<sup>®</sup>**  
**TOURS**



Département Aménagement

*« Il y a urgence à faciliter les déplacements ! »*

(Var-matin)

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

Pour une amélioration de la desserte du Golfe de Saint-Tropez et des voies d'accès à la ville



**SAINT-TROPEZ – Var – 83**

*Tutrice : GUITEL, Sabine*

**FONTAINE, Camille**  
Stage de découverte  
DA3 - 2013







## **PLAN MODULABLE DE CIRCULATION DANS LA VILLE DE SAINT-TROPEZ**

*Pour une amélioration de la desserte du Golfe de Saint-Tropez et des voies d'accès à la ville*

SAINT-TROPEZ – Var – 83

FONTAINE, Camille

Stage de découverte

DA3 - 2013

Tutrice : GUITEL, Sabine

# Avertissement

---

- ❖ Le PIND est un premier test qui permet à l'élève ingénieur de s'évaluer (et d'être évalué par les enseignants), de prendre conscience des connaissances acquises mais également de la marge de progression et des éléments qui lui restent à acquérir.
- ❖ Le PIND est un espace de liberté (le seul dans la formation) qui mesure la motivation de l'élève ingénieur pour l'aménagement.
- ❖ Le PIND est un exercice qui doit permettre de problématiser un sujet en s'appuyant sur des recherches bibliographiques, d'élaborer un diagnostic orienté et d'émettre des propositions.

# Remerciements

---

Je tiens à remercier sincèrement toutes les personnes rencontrées lors de ce projet pour leur aide, leurs conseils et leur avis.

- ❖ **Mme Sabine GUITEL**, tutrice de ce projet, Urbaniste qualifiée O.P.Q.U – Professeur associé au Département Aménagement de Polytech Tours, qui m’a suivie et orientée dans mes choix ;
- ❖ **M. Benoît LORENZINI**, Technicien du Conseil Général du Var, qui m’a fait part des projets réalisés par le Conseil Général du Var et ceux à l’étude, pour le Golfe de Saint-Tropez ;
- ❖ **Mme Cécilia BROVIA**, Responsable du service Aménagement du territoire et développement économique à la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez, qui m’a renseignée sur l’aspect touristique dans le Golfe de Saint-Tropez, puis surtout sur toute l’évolution du dossier concernant la desserte et le désenclavement du Golfe de Saint-Tropez (depuis les années 1980) ;
- ❖ **Dr. Michel MEDE**, Chirurgien-dentiste, Conseiller Municipal à Saint-Tropez et chef de file de la liste *Avenir et Traditions pour Saint-Tropez*, qui m’a apporté des informations sur les nombreux débats et les tentatives des années 1990 pour désenclaver le Golfe de Saint-Tropez ;
- ❖ **Mme Marie-Edith DUCROS**, Directrice de la Commission du Désenclavement du Golfe de Saint-Tropez et Sénatrice de la Jeune Chambre Economique dans les années 1990, qui est en partie responsable du lancement de ce projet de désenclavement du Golfe de Saint-Tropez et m’a relaté l’avancement du dossier dans les années 1990 ;
- ❖ **Mme Virginie LAURENT**, Chargée d’affaires à la Direction de l’urbanisme et de l’aménagement du territoire à la mairie de Saint-Tropez, qui m’a renseignée sur les projets visant notamment la commune de Saint-Tropez ;
- ❖ **Mme Florence LANLIARD**, Maire du Plan-de-la-Tour, pour ses conseils et les orientations qu’elle m’a apportées en début de PIND ;
- ❖ **M. Yvon ZERBONE**, Maire de Gassin, pour les renseignements et les conseils qu’il m’a apportés en début de PIND ;

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

- ❖ **M. Jean-François ANDRE**, Chef de cabinet du Maire de Saint-Tropez et Président de l'association « Patrimoine tropézien », pour ses renseignements sur la commune de Saint-Tropez ;
- ❖ **Les *Anciens* de Saint-Tropez**, qui m'ont relaté leur vécu et ont su me sensibiliser aux difficultés de circulation d'antan et d'aujourd'hui, documents à l'appui ;
- ❖ Mes parents et mon entourage qui se sont mobilisés afin de m'apporter leurs avis, leurs conseils et leur précieux soutien.

# Sommaire

---

Introduction.....	8
o Un bref historique.....	13
o Le sujet.....	14
o Pourquoi ce sujet.....	15
PREMIERE PARTIE : Diagnostic du territoire.....	17
I. Présentation socio-économique de la commune.....	17
A. L'évolution et la structure de la population.....	17
B. Le logement.....	20
C. L'emploi & la population active.....	23
D. Les établissements et entreprises.....	30
E. Le tourisme.....	32
II. Les documents de planification et de programmation.....	40
A. Le SCoT.....	40
B. Le Contrat de Territoire 2009-2012.....	54
C. Le PDU.....	58
D. Le PLU.....	61
III. Des conditions de circulation délicates.....	79
A. La description du problème.....	79
B. Les tentatives inabouties de la ville.....	96
DEUXIEME PARTIE : Les enjeux.....	102
TROISIEME PARTIE : Les propositions.....	103
I. Etude de cas d'une ville partageant les mêmes problèmes d'encombrements et de saturation de ses axes routiers.....	104
II. Une orientation générale à tout le Golfe de Saint-Tropez.....	107
A. Un pont reliant Saint-Tropez et Sainte-Maxime.....	107
B. Transports collectifs terrestres.....	111
C. Transports collectifs maritimes.....	112
D. Pôles d'échanges intermodaux.....	115
E. Promouvoir d'autres usages de transport.....	116
F. Un exemple d'itinéraire secondaire.....	116
III. Application à une caractéristique de la ville : Projet d'aménagement de l'entrée de ville de Saint-Tropez.....	119

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

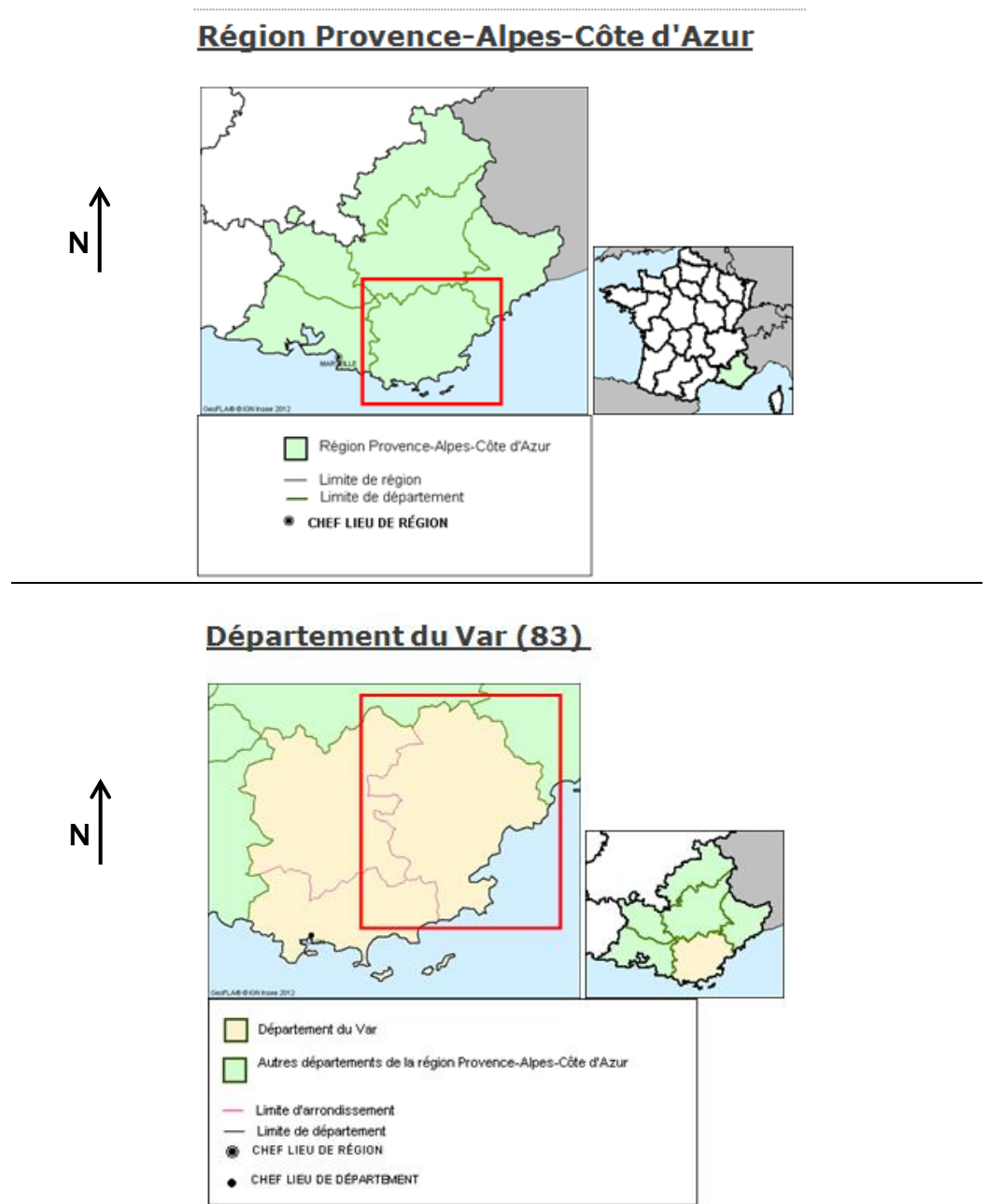
Conclusion.....	124
Bibliographie .....	125
Index des sigles .....	128
Annexes .....	130
TABLE DES ILLUSTRATIONS .....	138
Table des matières.....	140



## Introduction

La commune de Saint-Tropez (*Sant-Troupès*, en provençal) se situe au sud-est de la France, dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et dans le département du Var. Elle relève administrativement et politiquement de l'arrondissement de Draguignan et est le chef-lieu de son propre canton (cf. *Figure 1*, ci-dessous).

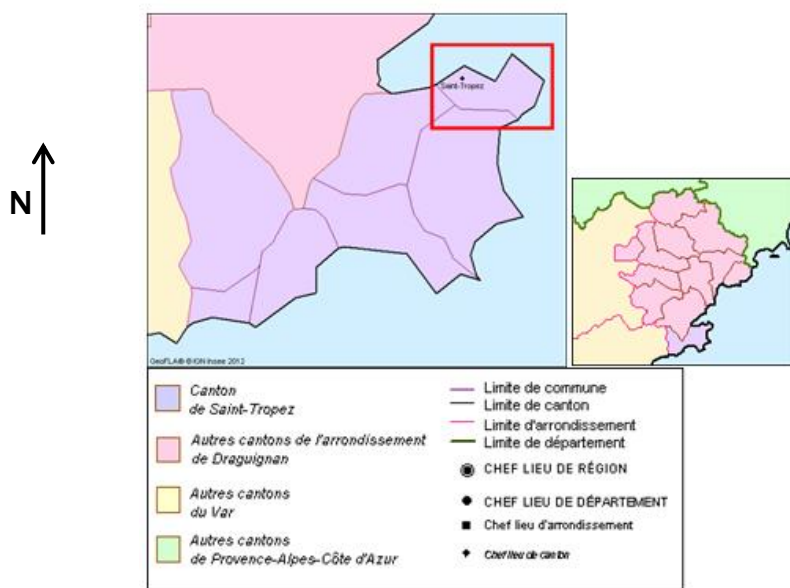
**Figure 1 : Localisation du territoire d'étude**



### Arrondissement de Draguignan



### Canton de Saint-Tropez



SOURCE : INSEE

Figure 2 : La presqu'île de Saint-Tropez



SOURCE: GEOPORTAIL, [HTTP://WWW.GEOPORTAIL.GOUV.FR/ACCUEIL](http://www.geoportail.gouv.fr/accueil)

On appelle Golfe de Saint-Tropez le territoire qui regroupe douze communes dont Saint-Tropez, à savoir : Cavalaire-sur-Mer, Cogolin, La Croix-Valmer, La Garde-Freinet, Gassin, Grimaud, La Môle, Le Plan-de-la-Tour, Ramatuelle, le Rayol-Canadel-sur-Mer, Sainte-Maxime et Saint-Tropez (cf. *Figure 3*). Ce territoire compte 55245 habitants en 2009 et représente un bassin de vie de 430 km<sup>2</sup>. On ne peut pas parler du **désenclavement** de la ville de Saint-Tropez sans aborder, à plus grande échelle, les **difficultés de circulation** au niveau du Golfe de Saint-Tropez. En effet, le problème de la **saturation des axes routiers** est lié à ces deux échelles et on ne peut pas les dissocier : les transports collectifs maritimes (comme nous le verrons par la suite) touchent les cinq communes littorales (Saint-Tropez, Gassin, Cogolin, Grimaud et Sainte-Maxime), les transports collectifs terrestres touchent les douze communes, puis chaque commune correspond à un pôle attractif dans un domaine particulier et donc attire du monde sur les routes, ce qui **encombre tout le réseau routier** du Golfe de Saint-Tropez ainsi que l'accès à la ville de Saint-Tropez.

Figure 3 : Territoire du Golfe de Saint-Tropez



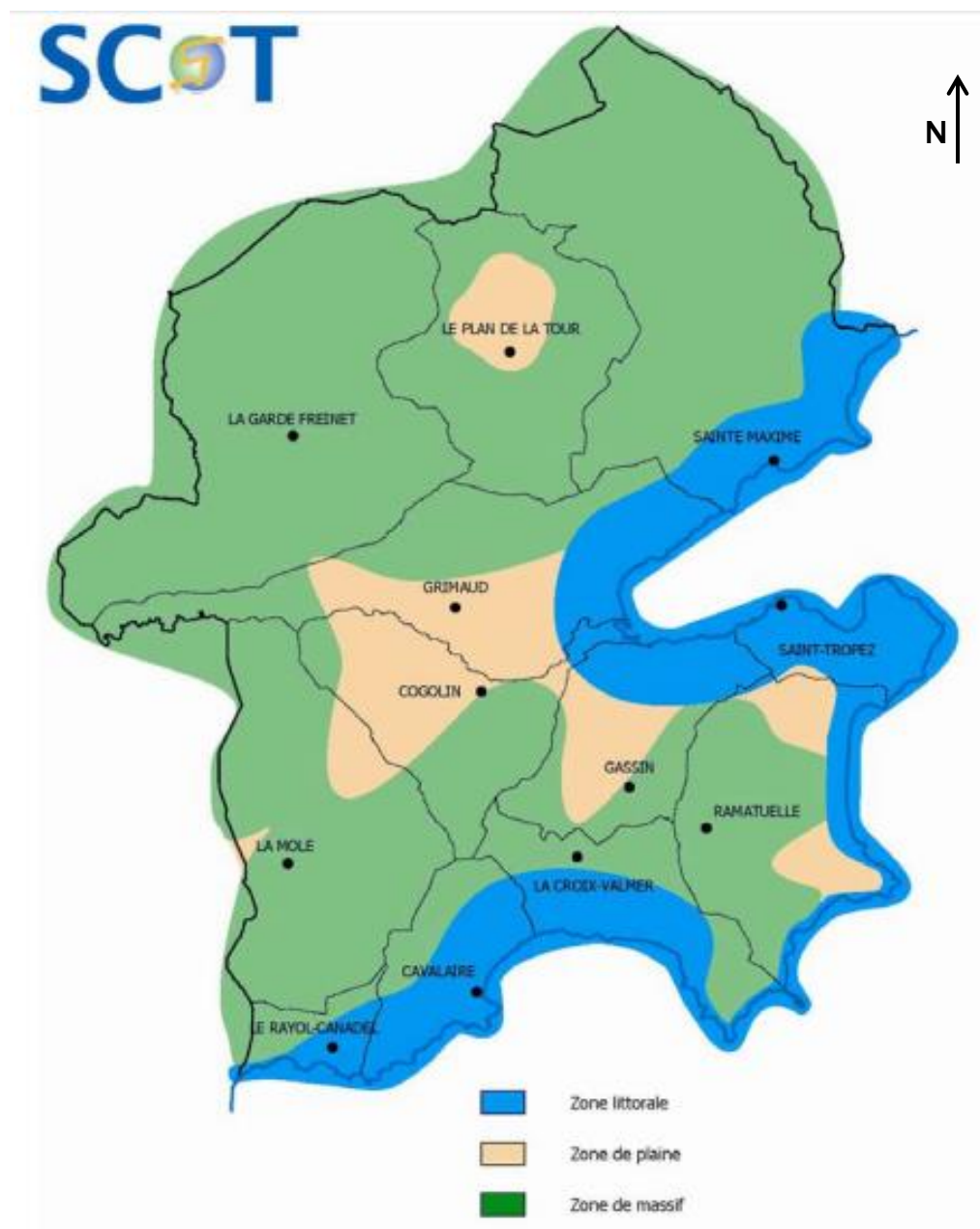
SOURCES : © IGN – INSEE 2012

Le climat méditerranéen fait de Saint-Tropez une station balnéaire et héliothérapique relativement appréciée et très fréquentée.

Saint-Tropez est situé au bord d'un golfe enchanteur et enchanté, qui est également gâté par la nature, avec des sites pittoresques et des plages avenantes. Cette petite ville fut découverte par les peintres Signac, Person et Turin et lancée par eux-mêmes peu avant 1914. Elle conquiert alors d'emblée la faveur du snobisme. A ses débuts, l'industrie hôtelière dans la ville était presque nulle, mais grâce à cette nouvelle vague d'engouement elle connut un essor inespéré et s'organisa à l'instar des grandes villes saisonnières.

Sa particularité géographique a contribué à forger l'esprit de la ville et celui de ses habitants. En effet, Saint-Tropez est isolé d'un côté par la mer, coupé du reste de la Provence par le massif des Maures (cf. **Figure 4**, « Zone de massif ») (arrière-pays qui ceinture le Golfe de Saint-Tropez et composé en particulier d'espaces collinaires boisés) et situé à l'extrémité d'un espace lui-même à l'écart : c'est ce que l'on appelle une presqu'île.

Figure 4 : Zonage du territoire du Golfe de Saint-Tropez



SOURCE : SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET DE SAINT-TROPEZ –  
RAPPORT DE PRESENTATION – VERSION EXECUTOIRE (2006) (DIAGNOSTIC  
DU TERRITOIRE)

Guy de Maupassant dit, dans son livre *Sur l'eau*, de Saint-Tropez que « c'est là une de ces charmantes et simples filles de la mer, une de ces bonnes petites villes modestes, poussées dans l'eau comme un coquillage, nourries de poissons et d'air marin et qui produisent des matelots... On y sent la pêche et le goudron qui flambe, la saumure et la coque des barques. »



### ○ Un bref historique

Saint-Tropez est parvenue, sans vraiment le vouloir, à attirer la richesse du monde entier par la seule force de son identité. En effet, un nouvel âge d'or pour Saint-Tropez débute à la fin du XIXe siècle et début du XXe siècle, lorsque Guy de Maupassant (de passage) et Paul Signac (y élira domicile) découvrent la cité tropézienne. Ils la feront connaître au monde entier et elle deviendra le rendez-vous d'un grand nombre d'artistes (comme Boris Vian dans les années 1950 ou Brigitte Bardot en 1965), de peintres, d'auteurs (comme Colette dans les années 1920 ou Françoise Sagan l'été 1955, inspirées par Saint-Tropez), de cinéastes, de littéraires, de politiques, etc. français ou étrangers. Saint-Tropez connaîtra alors un nouveau destin artistique et culturel qui va amorcer l'engouement touristique.

Avec le charme de ses traditions conservées de petit village de pêcheurs, le lieu a rapidement séduit les artistes. En 1892, fasciné par la lumière, Paul Signac vint y résider afin de développer ses recherches sur le pointillisme. A Saint-Tropez, Signac a eu l'influence sur les artistes que, soixante ans plus tard, Brigitte Bardot a eue sur une « *faune* » plus mélangée mais tout aussi fascinée par le charme de la presqu'île. Suite à Signac, de nombreux grands peintres de la première moitié du XXe siècle s'enthousiasmèrent pour le petit port : Luce, dès 1892, les nabis avec Bonnard et Vuillard, les néo-impressionnistes tels que Cross, les fauves ainsi que des peintres plus indépendants avec par exemple Kisling. Matisse se joignit à eux l'été 1904 et un an après Charles Camoin, Manguin et Marquet découvrir ce petit village, rejoints plus tard par Dufy, Coquiot, Dunoyer de Segonzac, Urbain sans oublier Lebasque, Picabia ou encore Peské, Reymond et bien d'autres. Pour chacun d'eux, le lieu fut une révélation : la grâce de la couleur et d'une lumière joaillière les toucha et les éblouit tous.

Dès 1892, Saint-Tropez devint l'un des foyers les plus actifs dans le domaine de l'avant-gardisme pictural. Mais la croissance du nombre de nouveaux estivants sonna le glas de la tranquillité des peintres. La fin du XIXe siècle est marquée par le développement de la construction d'importantes propriétés et hôtels. Avec la Seconde Guerre Mondiale, le phénomène touristique (qui a débuté au début du XXe siècle) s'accroît rapidement en parallèle de la forte expansion du nombre de résidences secondaires.

Dès les années 1950, l'enthousiasme des artistes de la Nouvelle Vague puis des Yéyés pour la station balnéaire de la Côte d'Azur, qu'est Saint-Tropez, l'a rendra internationalement connue. De nombreux films y sont tournés comme La Piscine en 1969 (avec Alain Delon et Romy Schneider), La Scoumoune en 1972 (avec Jean-Paul Belmondo et Claudia Cardinale), La Cage aux folles en 1978 (avec

Michel Serrault notamment), la série des « Gendarmes » des années Michel Serrault notamment), la série des « Gendarmes » des années 1960 à 1980 (avec entre autres Louis de Funès, Michel Galabru, Jean Lefebvre,...) mais aussi Et Dieu... créa la femme en 1956 (avec Brigitte Bardot) et bien d'autres encore.

A partir de 1936, la ville commençait à être envahie par une foule de gens avide de vacances au soleil et de bains dans la mer. Cet élan étant engendré grâce au chemin de fer, ouvrant aussi cette petite ville vers la modernité. En effet, il a ouvert le massif des Maures et le littoral à la curiosité des voyageurs venus de tous horizons.

Entre la fin du XIXe siècle et le début du XXe, pour arriver à Saint-Tropez (sans emprunter la voie maritime), on arrivait à Hyères par le chemin de fer, puis on atteignait le carrefour ferroviaire de la Foux. C'est d'ici que partaient les trains à vapeur (nommés le *Train des Pignes*, le petit chemin de fer de Provence établi en 1890 reliait Toulon à Saint-Raphaël en longeant la côte ; il fut abandonné en 1950) qui en moins d'une demi-heure desservaient Saint-Tropez, suivant le même tracé que celui de la route. Grâce à cette ligne ferroviaire, détenue par la *Compagnie des Chemins de Fer du Sud de la France*, les affaires se développèrent ainsi que des constructions *ex-nihilo*. Il s'agissait du transport collectif de l'époque, comme on a le bus actuellement. Il était utile pour les travailleurs du territoire. L'usine de torpilles, la *DCNS*, qui faisait vivre tout le Golfe de Saint-Tropez à l'époque, se situait juste à côté du tracé ferroviaire. Ainsi, tous les tropéziens qui travaillaient à l'usine empruntaient ce moyen de transports pour se rendre sur leur lieu de travail.

Puis en 1955-1956, un film avec pour vedette Brigitte Bardot, suffit à faire de ce petit village de pêcheurs de moins de cinq mille habitants un des lieux les plus populaires et les plus fréquentés de la planète.

Actuellement, c'est un lieu de villégiature où la Jet Set du monde entier aime se retrouver tout comme les touristes en quête d'authenticité provençale. Le succès local sera rapidement relayé par les stars de passage et sa réputation ainsi que son attractivité seront mondiales.

### ○ Le sujet

Du fait de l'engouement croissant pour Saint-Tropez que l'on a pu voir dans la partie précédente, le problème de **sur-fréquentation** est inévitable, surtout pour un petit territoire tel que le Golfe de Saint-Tropez. Non seulement les places, les rues, les parkings, les plages, les hôtels,... sont bondés mais comment tous ces gens se déplacent d'un point à un autre ? La plupart du temps ils circulent en voiture et donc

empruntent le **réseau routier**. Ce qui implique que ce dernier soit **surchargé** !

Le sujet que j'ai choisi de traiter pour ce Projet Individuel correspond donc à l'étude de l'**encombrement**, de la **saturation** des **voies de circulation** du Golfe de Saint-Tropez et en particulier celles desservant la commune de Saint-Tropez elle-même.

Mon objectif à travers ce PIND est donc de chercher des solutions afin de **désenclaver**, de **désengorger** le **réseau routier** et de **fluidifier** la **circulation** pour améliorer la **desserte** de la ville de Saint-Tropez et la **décongestionner**.

### ○ Pourquoi ce sujet

Lors de la saison estivale, on constate chaque année un taux de fréquentation de tout le Golfe de Saint-Tropez très élevé dû au tourisme. Ce taux de fréquentation tend même à augmenter au fil des années. Mais ce qu'il faut savoir c'est qu'il s'agit du seul territoire en France où il n'y a qu'une seule route d'accès. En effet, pour se rendre à Saint-Tropez les actifs et les touristes sont obligés d'emprunter la même route car il n'y en a qu'une : la route littorale. Il n'y a pas d'itinéraire secondaire écarté du bord de mer qui permettrait aux résidents permanents d'effectuer leurs trajets domicile-travail plus facilement et plus rapidement.

Je souhaite parler de ce phénomène car je pense le connaître assez bien pour le vivre tous les ans.

Entre la saison hivernale et la saison estivale, les chiffres montrent que la population est **multipliée par cinq** (rien que sur la commune de Saint-Tropez), comme nous le verrons avec les chiffres que je vous présenterai par la suite. Ce qui entraîne donc des axes routiers **proches de la saturation** avec des temps de circulation considérablement rallongés. D'autant que cette **sur-fréquentation** ne se limite plus aux seuls mois de juillet et août mais la saison s'étend et les charges de trafic en juin et en septembre augmentent de la même manière d'année en année. En pleine saison, ces niveaux de **saturation** deviennent réellement problématiques et même dangereux pour la sécurité de chacun. Tous les problèmes qui en découlent deviennent de plus en plus délicats. Le territoire se trouve qui plus est dans une situation d'isolement et d'**enclavement** par rapport aux grandes infrastructures régionales et nationales (comme par exemple, les autoroutes, les gares TGV ou les grands aéroports). Il faut donc renforcer la connexion des réseaux de transports collectifs entre le territoire et les grandes voies de communication extérieures.



Sachant que plusieurs projets ont déjà été proposés mais n'ont pas abouti, je souhaite étudier à travers ce Projet Individuel la manière de prendre en compte les enjeux d'aujourd'hui conciliés avec les besoins de chacun afin de proposer des solutions concrètes et adéquates à ces problèmes de circulation de plus en plus complexes. Plus concrètement, ***comment gérer le différentiel de flux entre la saison haute et la saison basse ?***

Nous verrons dans une partie ***Diagnostic du territoire*** une présentation du territoire d'étude, avec dans une première section la description de la population, du logement, de l'emploi, des entreprises et du tourisme, ce dernier point étant crucial pour la compréhension de toute la problématique. Dans une seconde section, nous aborderons les différents documents de planification et de programmation (tels que le SCoT, le contrat de territoire, le PDU et le PLU) pour bien comprendre ce qui est actuellement en place en termes de déplacements. Enfin dans la troisième section, nous reviendrons sur la question clé de tout ce projet : les conditions de circulation délicates, avec tout d'abord un descriptif du problème puis un diaporama des tentatives inabouties déjà menées. Dans une partie ***Enjeux*** nous pointerons du doigt les risques encourus si l'on reste inerte face à ce problème majeur actuellement. Finalement, dans la troisième partie nous exposerons les ***Propositions*** étudiées en vue de résoudre ne serait-ce que partiellement ce point noir dans le Golfe de Saint-Tropez et au niveau de la commune de Saint-Tropez.

## **PREMIERE PARTIE : Diagnostic du territoire**

### **I. Présentation socio-économique de la commune**

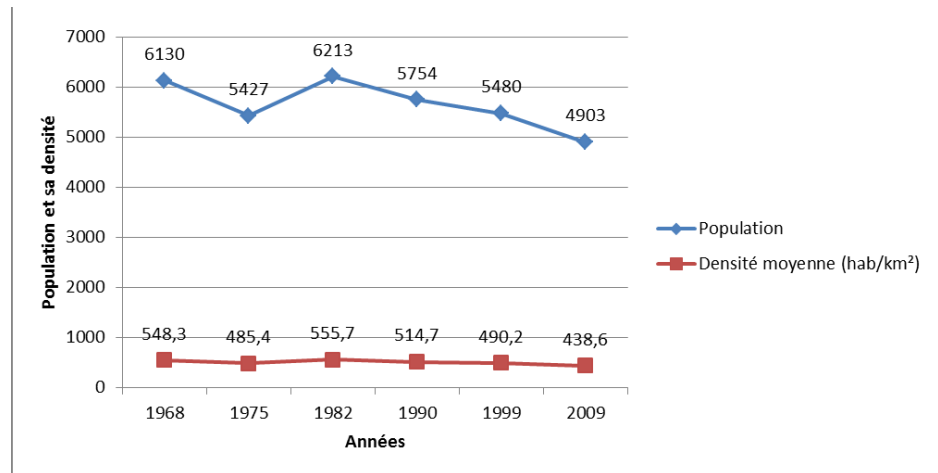
Dans cette section, on s'attachera à une description et une analyse de l'état des lieux, à savoir la commune de Saint-Tropez, afin de bien connaître ses caractéristiques et pour mieux appréhender la suite de l'étude. On s'attardera notamment sur les chiffres clés caractérisant la population, mais aussi sur la question du logement, les impacts de l'emploi et la population active, les établissements et les entreprises et enfin le tourisme, moteur de fonctionnement et de développement du Golfe de Saint-Tropez.

#### **A. L'évolution et la structure de la population**

D'après les derniers recensements de l'INSEE, en 2009 Saint-Tropez comptait sur son territoire 4903 habitants sur une superficie totale de 11,2 km<sup>2</sup>. Ce qui correspond à une densité de population de 438,6 habitants au km<sup>2</sup>. Cette densité est relativement élevée mais il ne faut pas oublier que Saint-Tropez est une petite commune.

On constate un fait intéressant et remarquable dans l'évolution de la population à Saint-Tropez entre 1999 et 2009 : en dix ans, la population a diminué de 1,1% (-0,4% dû au solde naturel et -0,7% dû au solde apparent des entrées-sorties sur le territoire). Donc visiblement le nombre de personnes résidant annuellement sur le territoire tend à diminuer (**cf. Figure 5**), alors que l'on constate pourtant de plus en plus de monde dans le Golfe de Saint-Tropez (nous insisterons sur ce fait par la suite). Où logent donc tous ces gens ? C'est à partir de ce constat que l'on commence à percevoir que les résidents pendulaires sont de moins en moins nombreux, au profit de la population touristique peuplant les résidences secondaires, les hôtels, les campings,...

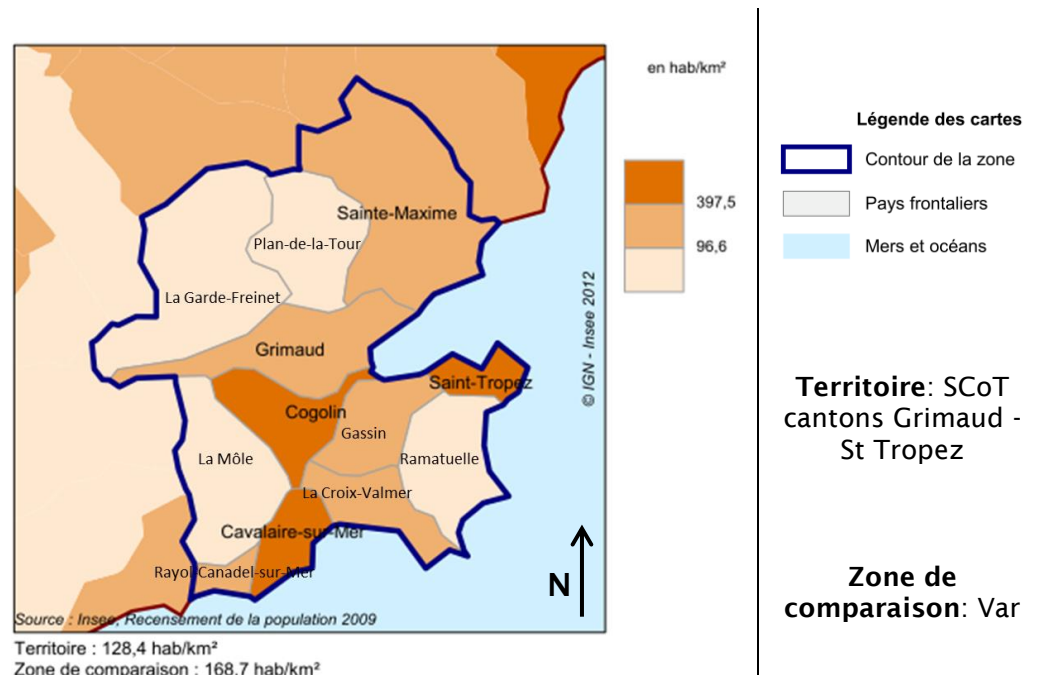
**Figure 5 : Evolution de la population de Saint-Tropez et de sa densité entre 1968 et 2009**



**SOURCES: INSEE, RP1968 A 1990 DENOMBREMENTS – RP1999 ET RP2009 EXPLOITATIONS PRINCIPALES**

La densité de population quant à elle reste relativement constante entre 1968 et 2009. On voit néanmoins, dans la **Figure 6**, que la densité de population en 2009 est la plus importante dans les communes de Saint-Tropez, Cogolin et Cavalaire-sur-Mer (sachant que Saint-Tropez occupe le plus petit territoire parmi les trois), avec en moyenne au minimum 397,5 habitants/km².

**Figure 6 : Densité de population en 2009**

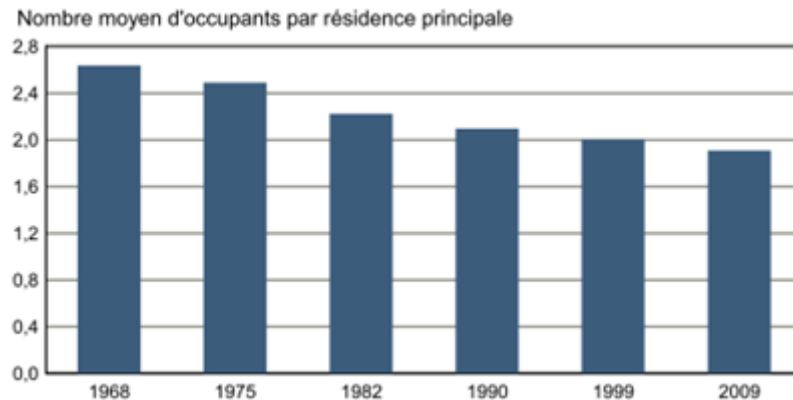


**SOURCE: SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET ST TROPEZ (2012)**

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

En 2009, on dénombre 2531 ménages sur la commune. De même que la taille de la population annuelle, la taille des ménages a également diminué en près de trente ans (cf. *Figure 7*). En effet, depuis 1968 le nombre moyen d'occupants par résidence principale a diminué de 0,7% jusqu'en 2009 (passant de 2,6 à 1,9 occupants en moyenne par résidence principale).

**Figure 7 : Evolution de la taille des ménages**



**SOURCES: INSEE, RP1968 A 1990 DENOMBREMENTS – RP1999 ET RP2009 EXPLOITATIONS PRINCIPALES**

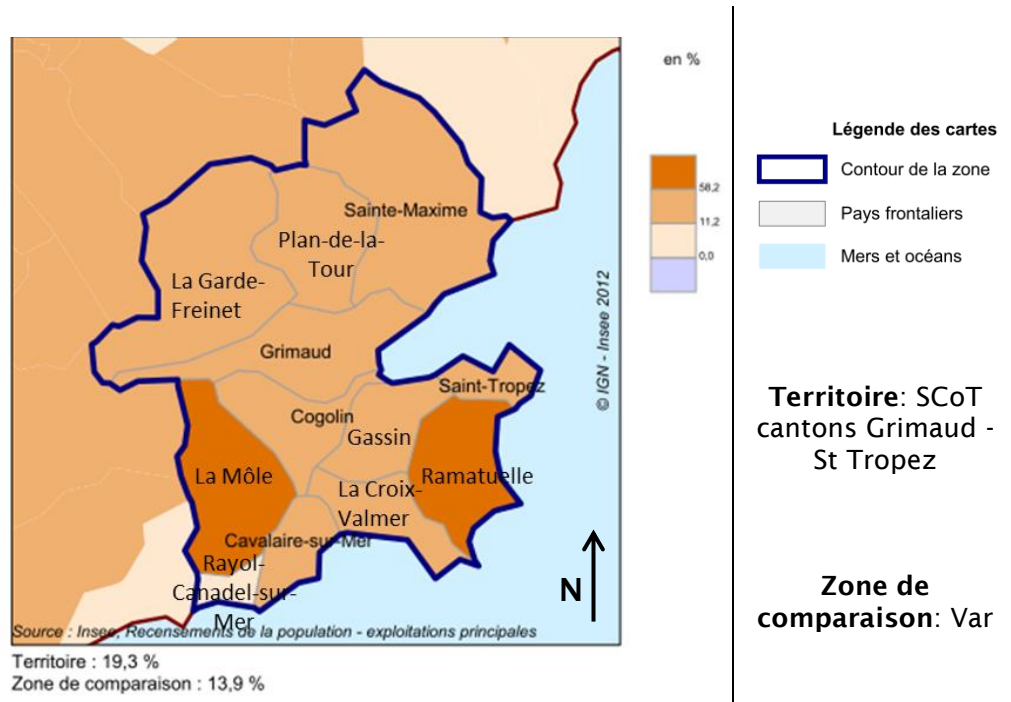
Finalement, dans la commune de Saint-Tropez, près de 80% des hommes et 85% des femmes ont en 2009 entre 20 et 65 ans ou plus. La population âgée (de plus de 60 ans) et active (entre 20 et 59 ans) est relativement importante sur le territoire, notamment par rapport au département. Cependant en 1999, 63% de la population n'était pas originaire du Var. Les personnes actives installées entre 1990 et 1999 dans le Var sont plutôt d'âge mûr (c'est-à-dire entre 40 et 59 ans). Donc, en 2009 les retraités représentent une part importante de la population (40% du solde migratoire concernant le Var et 1/3 concernant la région PACA) au détriment de la population jeune (entre 0 et 15 ans), mais leur proportion ne correspond pas au principal apport démographique, contrairement à ce que l'on pourrait croire. Ce sont les apports du solde migratoire et les personnes peuplant les résidences secondaires et touristiques qui en sont à l'origine, comme nous le verrons par la suite.

Ce sont donc ces résidents-là qui sont les plus susceptibles d'utiliser leur voiture pour circuler et donc qui empruntent les routes du Golfe de Saint-Tropez pour leurs trajets (pendulaires essentiellement concernant les actifs).

### B. Le logement

Concernant les logements, en 2009 on dénombrait au total sur le territoire de la commune de Saint-Tropez 6562 logements, ce chiffre étant en nette augmentation par rapport à 1999 (à l'époque, on en dénombrait alors 5900) comme on peut le voir à travers la **Figure 8**.

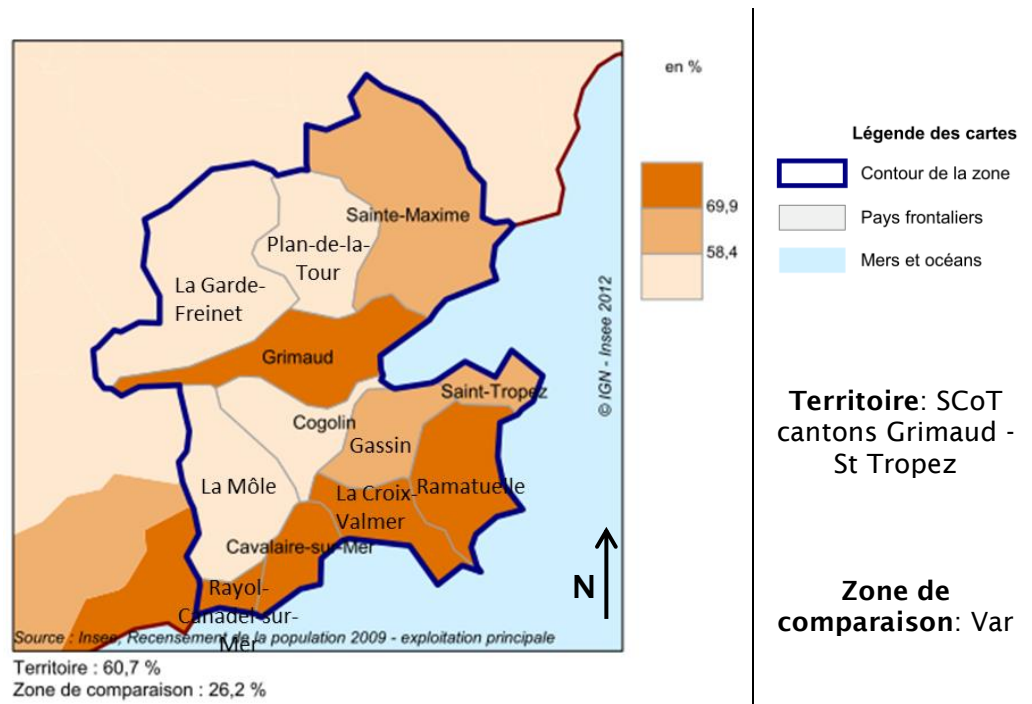
**Figure 8 : Evolution du nombre de logements entre 1999 et 2009**



**SOURCE: SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET ST TROPEZ (2012)**

En 2009, la répartition qu'il en est fait est la suivante : **38,6%** des logements sont des **résidences principales** (alors qu'on en comptait 45,6% en 1999) ce qui implique que les **59%** restants (sans compter les 2,4% de logements vacants) symbolisent les **résidences secondaires** (y compris les logements occasionnels, alors qu'ils représentaient 49,3% des logements en 1999) (cf. **Figure 9** et **Figure 10**). Si l'on synthétise, on a donc actuellement près des deux tiers du parc total de logements représentés par les résidences secondaires et une baisse de 7% des résidences principales en dix ans alors que pendant le même temps les résidences secondaires ont augmenté de près de 10%. Le résultat est qu'actuellement on trouve plus de la moitié des logements qui sont des résidences secondaires et le nombre de résidences permanentes est nettement inférieur et tend à diminuer. On aborde ici une des caractéristiques du territoire, à savoir que la majeure partie de la population n'est pas présente annuellement mais uniquement pendant la saison estivale. On parle donc d'un **fonctionnement saisonnier** pour Saint-Tropez et tout son Golfe.

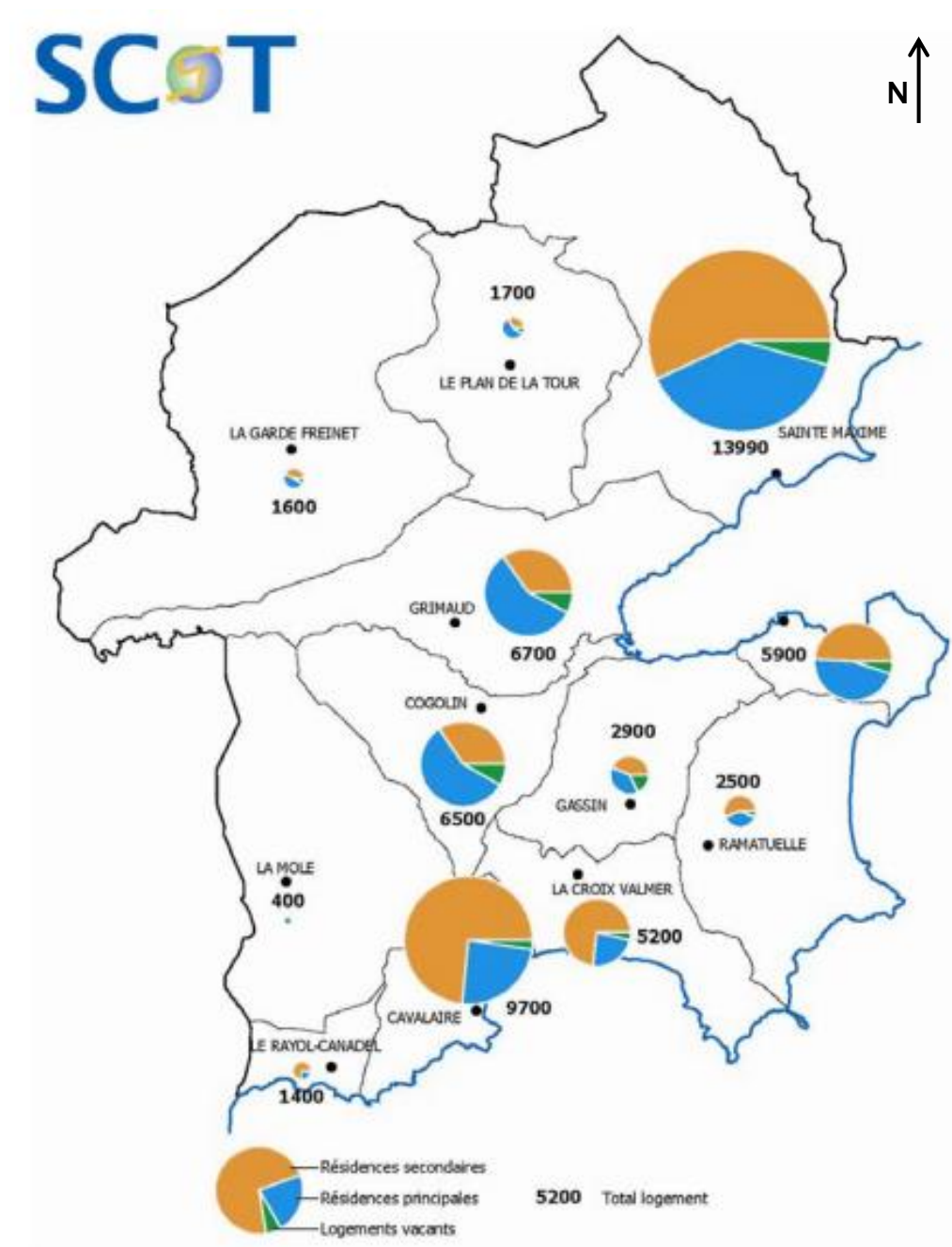
**Figure 9 : Part des résidences secondaires parmi les logements en 2009**



**SOURCE: SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET ST TROPEZ (2012)**

On s'aperçoit, d'après la **Figure 9** ci-dessus, que ce sont principalement les communes situées plus ou moins sur le littoral (à savoir : Cavalaire-sur-Mer, La Croix-Valmer, Gassin, Grimaud, Ramatuelle, le Rayol-Canadel-sur-Mer, Sainte-Maxime et Saint-Tropez) qui ont vu leur part de résidences secondaires augmenter davantage parmi les logements en 2009.

Figure 10 : Répartition des logements dans le Golfe de Saint-Tropez en 1999



SOURCE : SCoT DES CANTONS DE GRIMAUD ET DE SAINT-TROPEZ – RAPPORT DE PRESENTATION – VERSION EXECUTOIRE (2006) (DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE)

Sur la **Figure 10** (ci-dessus), on remarque que Sainte-Maxime et Cavalaire se démarquent en tant que pôles ayant une plus forte capacité d'accueil de population que les communes alentour. D'autre part, on voit bien ici qu'en particulier Sainte-Maxime, Cavalaire, la Croix-Valmer, Ramatuelle, le Rayol-Canadel et Saint-Tropez présentent



*d'avantage de résidences secondaires sur leur territoire que de résidences principales.*

De plus, toujours en 2009, on a constaté que 49% des ménages étaient propriétaires de leur résidence principale, 39,4% étaient locataires (dont 3% d'un logement HLM loué vide) et 11,6% étaient logés gratuitement.

Concernant l'équipement automobile des résidents, on remarque une légère augmentation entre 1999 et 2009. En effet, 79,2% des ménages possédaient au moins une voiture en 2009 (sachant que 57,2% des ménages avaient une seule voiture et 22% en avaient deux ou plus), alors qu'en 1999, on en comptait 76,6%. En dix ans, ce chiffre a donc augmenté de 2,6%. Ce n'est peut-être pas une hausse très importante mais c'est une petite partie de toutes les hausses répertoriées depuis 1999 (que ce soit en ce qui concerne les résidences secondaires, comme nous l'avons vu précédemment, ou au niveau de l'afflux touristique, comme nous le verrons par la suite, etc).

### C. L'emploi & la population active

Le dynamisme économique du territoire dépend essentiellement de l'attractivité touristique et résidentielle des lieux (activités liées pour la plupart au commerce, aux services aux particuliers, à l'artisanat du bâtiment, aux services aux entreprises et à l'immobilier). Le tourisme est l'activité prépondérante, le moteur principal de développement du Golfe de Saint-Tropez (avec un allongement de la saison touristique, d'avril à septembre). Mais derrière le dynamisme économique du territoire se cache une certaine précarité en raison de la très forte saisonnalité des activités.

Toujours d'après les données INSEE, en 2009, on comptait 4436 emplois au total (salariés et non-salariés) pour la commune de Saint-Tropez. Parmi ces emplois, 77,2% correspondent à de l'emploi salarié. Quant au taux d'activité des 15 - 64 ans, il était de 72,9% en 2009, et le chômage de 12,4% (alors que la moyenne nationale est à 10,0% fin 2009). Le taux de chômage est donc relativement élevé car il dépasse de 2,4% le taux national. En effet, en raison de la trop forte saisonnalité du territoire, le taux de chômage y est élevé en basse saison. On comptait 581 demandeurs d'emploi au 31 décembre 2011 inscrits à Pôle emploi et tenus de faire des actes positifs de recherche d'emploi. Ce chiffre a néanmoins baissé de 3,6% par rapport à 2010.

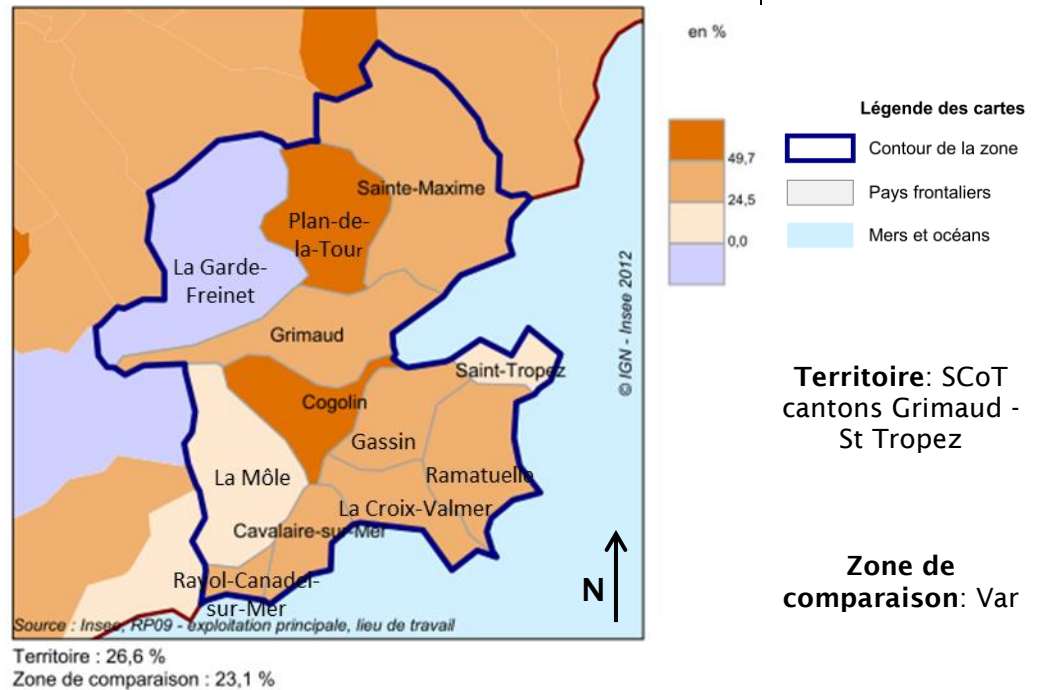
*D'après la **Figure 11** (ci-dessous), le nombre d'emplois a augmenté plus ou moins fortement entre 1999 et 2009 pour les communes du Golfe de Saint-Tropez, hormis pour La Garde-Freinet pour laquelle l'emploi a diminué en dix ans. De plus, La Môle et Saint-Tropez sont deux communes pour lesquelles le nombre d'emplois a*



## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

plutôt stagné entre 1999 et 2009 contrairement aux communes voisines.

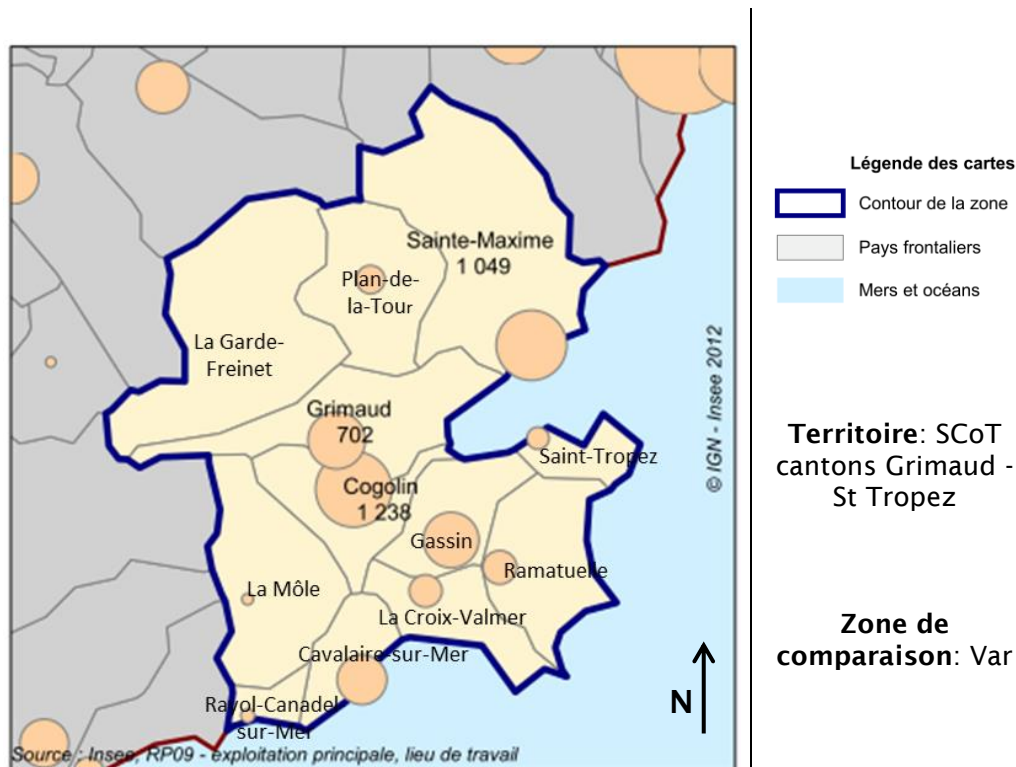
**Figure 11 : Evolution de l'emploi entre 1999 et 2009**



**SOURCE: SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET ST TROPEZ (2012)**

En s'appuyant sur la **Figure 12** (ci-dessous), si l'on va plus loin on remarque que seules cinq communes présentent réellement une évolution positive d'emploi entre 1999 et 2009. Il s'agit de Sainte-Maxime, Cogolin, Grimaud, Gassin et Cavalaire-sur-Mer. Par conséquent, ces cinq communes présentent une attractivité non négligeable en termes d'emplois.

**Figure 12 : Communes dans le Golfe de Saint-Tropez à évolution positive d'emploi entre 1999 et 2009**



**SOURCE: SCoT DES CANTONS DE GRIMAUD ET ST TROPEZ (2012)**

En 2009, le secteur du *commerce*, des *transports* et des *services divers* remporte le plus grand nombre d'emplois (avec 58,4%) et près de 76% de salariés. Ce secteur d'activité privilégié renforce l'image de site saisonnier renvoyé par Saint-Tropez.

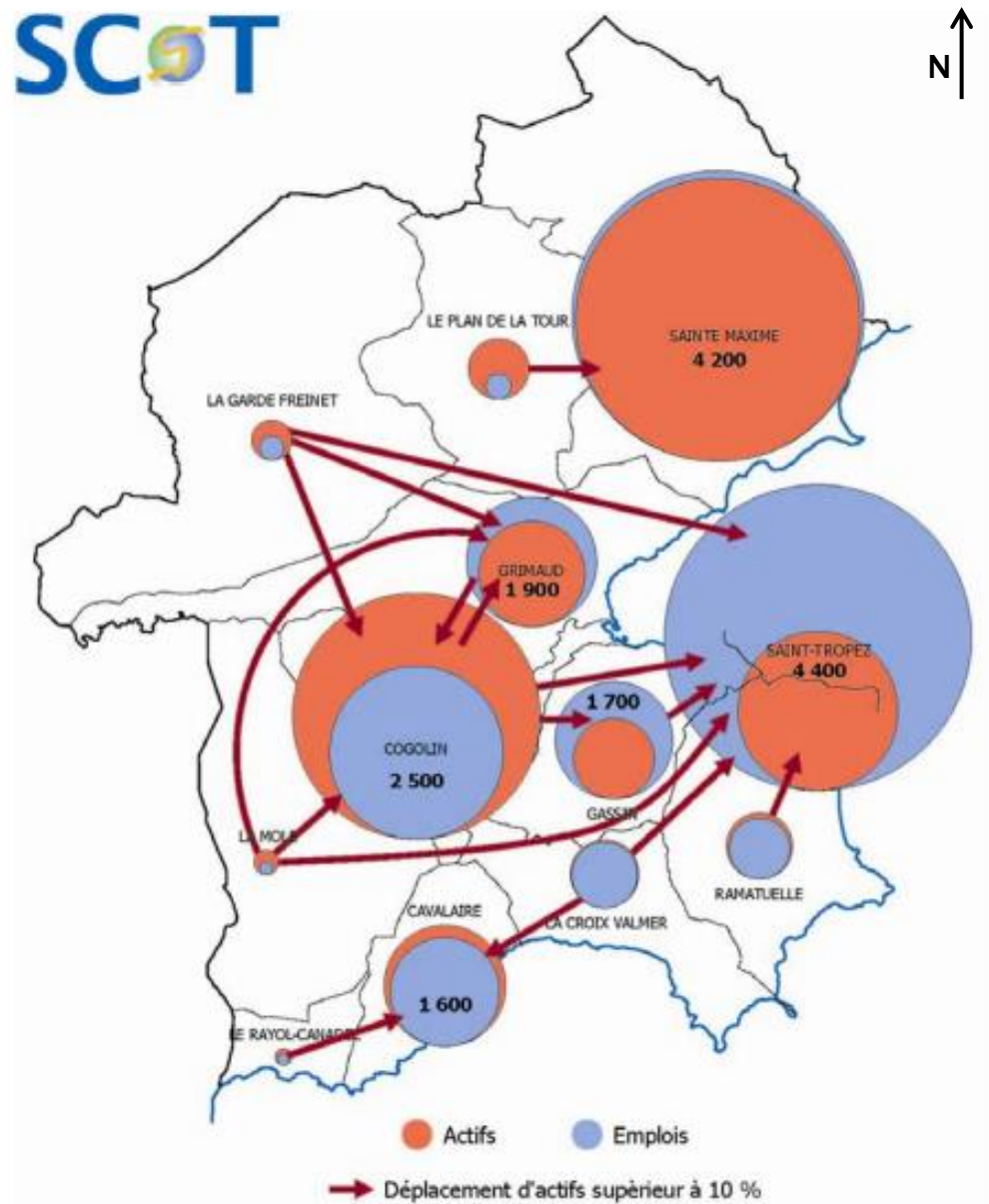
Enfin, pour étudier les déplacements pendulaires et les distances parcourues par les résidents annuels, attardons-nous sur le lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus. On s'aperçoit que 82,3% d'entre eux travaillent dans la commune de résidence (à savoir Saint-Tropez) et parmi les 17,7% travaillant dans une autre commune que celle de résidence, 15,5% travaillent dans le département de résidence (les 2,2% restant s'éloignent encore davantage de leur commune de résidence pour se rendre sur leur lieu de travail, que ce soit en France ou même à l'étranger). Même si la majeure partie des résidents tropéziens travaillent sur place, les 17,7% restant engendrent des déplacements et occupent les voies de circulation du Golfe de Saint-Tropez.

On remarque d'ailleurs dans la **Figure 13** que Sainte-Maxime engendre de nombreux emplois, mais ceux-ci sont occupés par des résidents actifs de la commune. De plus, Cogolin est également un important pôle d'emplois mais suscite plus de résidents actifs de communes alentour. Enfin, le territoire remarquable en termes de

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

migrations domicile-travail reste Saint-Tropez puisqu'il représente un bassin d'emplois relativement important mais dont les actifs viennent pour beaucoup des communes voisines.

Figure 13 : Pôles d'activités et migrations pendulaires en 1999



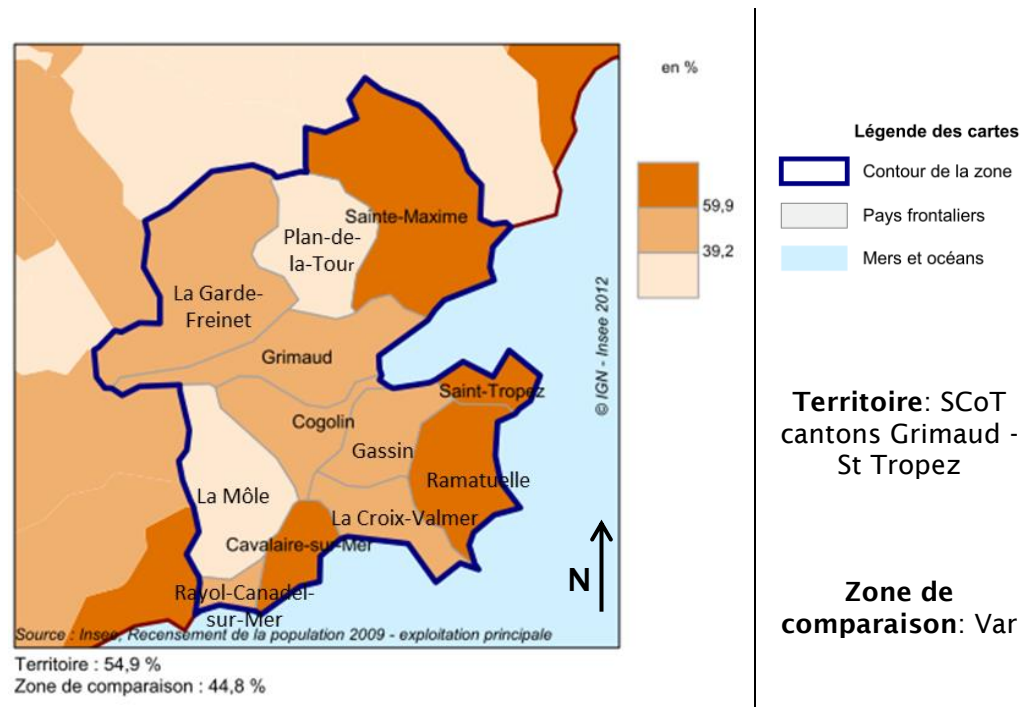
SOURCE : SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET DE SAINT-TROPEZ –  
RAPPORT DE PRESENTATION – VERSION EXECUTOIRE (2006) (UNE  
ECONOMIE DYNAMIQUE MAIS FRAGILE)

La **Figure 14** (ci-dessous) montre que, particulièrement dans les communes de Sainte-Maxime, Saint-Tropez, Ramatuelle et Cavalaire-sur-Mer, le nombre de personnes qui résident et travaillent dans la même commune est important et dépasse les 59,9%. Cependant cela n'empêche pas les déplacements pendulaires de ceux qui ne peuvent ou

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

ne veulent habiter et travailler dans la même commune. D'autant que dans les communes voisines, les stables\* ne représentent qu'entre 39,2 et 59,9% ou moins des actifs résidant dans la même commune.

**Figure 14: Part des stables\* parmi les actifs résidant dans la même commune en 2009**

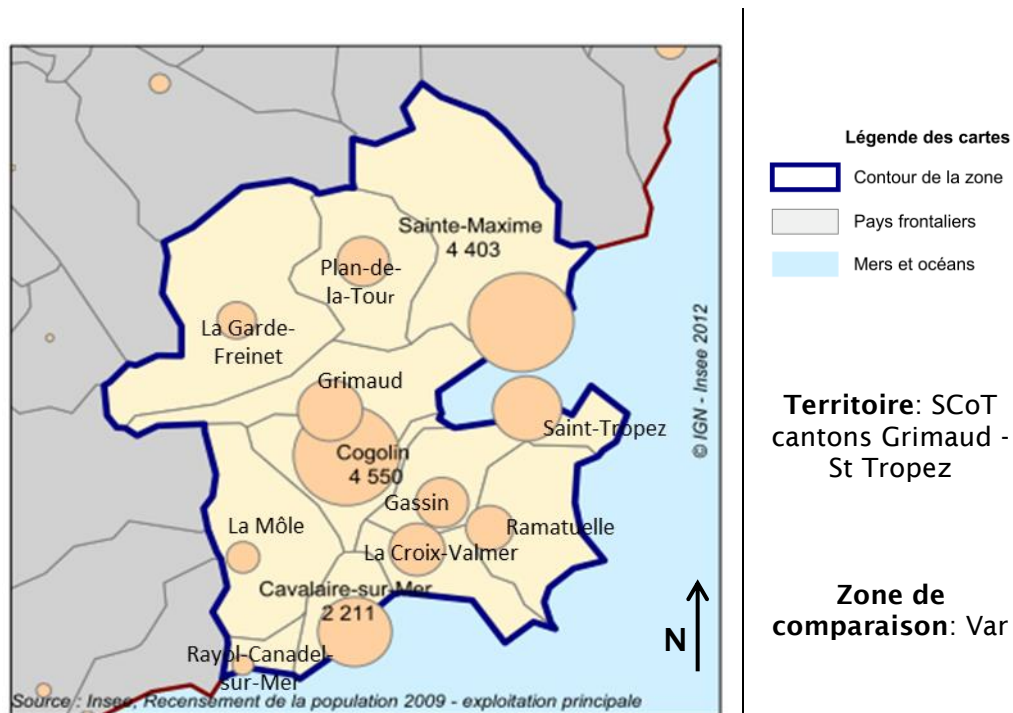


SOURCE: SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET ST TROPEZ (2012)

\***stables** : résidant et travaillant dans la même commune

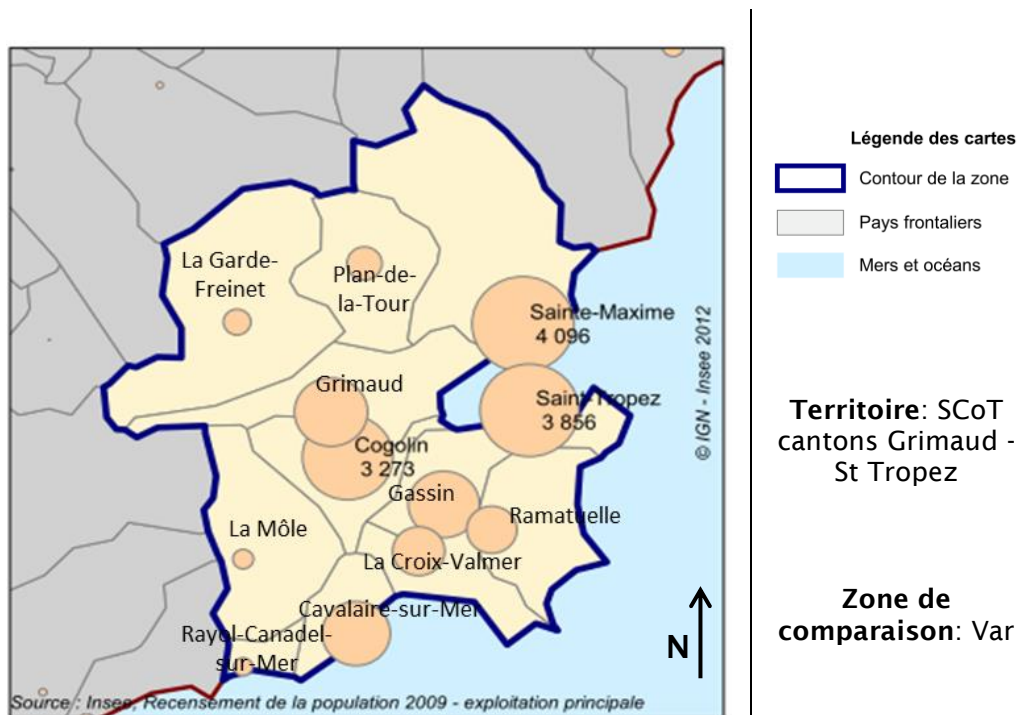
Les **Figure 15** et **Figure 16** qui suivent sont liées puisqu'elles indiquent respectivement les lieux principaux de résidence des personnes en emploi dans la zone en 2009 et les principaux lieux de travail des actifs résidant dans la zone en 2009. On voit dans la **Figure 15** que trois communes se démarquent en ce qui concerne les lieux de résidence des actifs, c'est-à-dire : Sainte-Maxime, Cogolin et Cavalaire-sur-Mer. La **Figure 16** montre également trois pôles de services et d'emplois privilégiés en ce qui concerne les lieux de travail des actifs résidant sur le territoire. Il s'agit cette fois encore de Sainte-Maxime et Cogolin mais Saint-Tropez se joint à eux. C'est donc principalement entre ces quatre communes (Sainte-Maxime, Cogolin, Cavalaire-sur-Mer et Saint-Tropez) que les déplacements vont se faire.

Figure 15 : Lieu de résidence des personnes en emploi dans la zone en 2009



SOURCE: SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET ST TROPEZ (2012)

Figure 16 : Lieu de travail des actifs résidant dans la zone en 2009



SOURCE: SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET ST TROPEZ (2012)



## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

Le tracé des résultantes vectorielles, présentées sur la **Figure 17** (ci-dessous), est obtenu en joignant le lieu de résidence des actifs à leur lieu moyen de travail. Ces migrations domicile-travail permettent de mettre en évidence la polarisation des communes attractives en matière d'emploi. On retrouve sur cette carte les renseignements que nous avons abordés précédemment à savoir que Cogolin et Cavalaire-sur-Mer sont relativement bien fréquentés pour leur potentialité d'emploi et en tant que territoires d'accueil pour le logement. Mais on voit également que Sainte-Maxime et Saint-Tropez présentent une part importante de stables (c'est-à-dire de personnes résidant et travaillant dans la même commune). Sur le territoire, les activités sont réparties de façon inégale. En effet, des décalages importants existent entre les pôles d'emplois et les pôles d'habitation, ce qui entraîne de nombreux déplacements d'actifs.

**Figure 17 : Résultantes des flux domicile-travail en 2009**



SOURCE: SCoT DES CANTONS DE GRIMAUD ET ST TROPEZ (2012)

Un fait important à prendre en compte est l'affluence des diverses entreprises de construction qui viennent de tous horizons et pour beaucoup de l'extérieur du Golfe de Saint-Tropez. En effet, elles sont implantées là où les prix d'acquisition d'un local restent abordables mais viennent travailler là où la demande est forte et avec toutes les résidences secondaires présentes sur le territoire, il s'avère que le Golfe de Saint-Tropez est un très bon « gagne-pain » pour ces entreprises. En début et fin de journée, on assiste donc à un véritable « va-et-vient » quotidien de camionnettes, fourgonnettes,... avec des insignes de maçonnerie, de plomberie, d'électricité, etc. Il s'agit d'une très grande part de l'occupation des axes routiers même si l'occupation touristique reste prédominante.

### D. Les établissements et entreprises

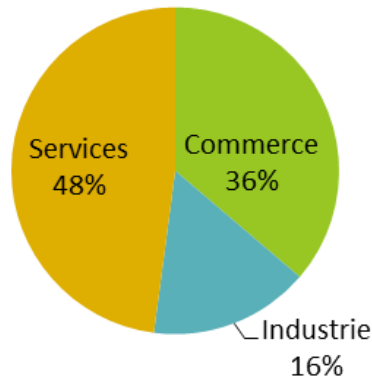
Au 1<sup>er</sup> janvier 2011, la plus grande partie des entreprises (avec 84,4%) était occupée par le secteur du *commerce*, des *transports* et des *services divers*. 30,2% de ces établissements comptaient entre 1 et 9 salariés et 2,5% avaient 10 salariés ou plus. Le tissu économique local est donc plutôt marqué par de *Très Petites Entreprises* (en 1999, 89% des entreprises avaient moins de cinq salariés).

De plus en 2011, 125 entreprises au total ont été créées : 4% dans l'industrie, 4,8% dans la construction, 87,2% *dans le commerce, les transports et les services divers* et 4% dans l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale.

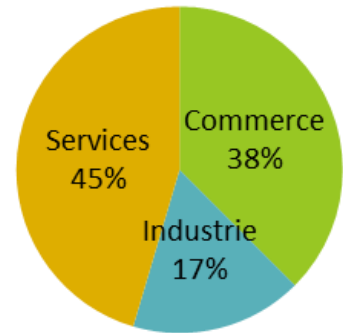
Finalement, on s'aperçoit que le secteur d'activités prépondérant sur la commune de Saint-Tropez est celui du *commerce*, des *transports* et des *services divers* en tout point de vue, que ce soit en termes de présence ou de création. Ce secteur d'activités est représentatif du fonctionnement de la commune et de son aspect saisonnier.

*A l'intérieur de ce secteur d'activités prédominant dans le Golfe de Saint-Tropez, la répartition est la suivante en 2010 : 48% pour les services, 36% pour le commerce et 16% pour l'industrie (cf. Figure 18). On constate que cette répartition est proche de celle observable à l'échelle du département du Var (cf. Figure 19). Les Services occupent donc près de la moitié de ce secteur d'activités dans le Golfe de Saint-Tropez, ce qui s'explique avec l'afflux touristique très important lors de la saison estivale.*

**Figure 18 : Nature des activités dans le Golfe de Saint-Tropez en 2010**



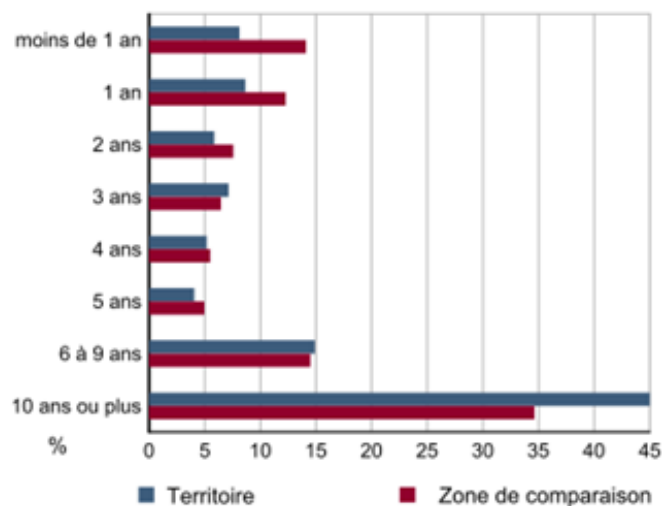
**Figure 19 : Nature des activités dans le Var en 2010**



SOURCES: CCIV ET SIVU DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ/PAYS DES MAURES

Finalelement, au 1<sup>er</sup> janvier 2011, on trouve sur la commune de Saint-Tropez davantage d'entreprises de dix ans ou plus (cf. **Figure 20**). Donc le parc d'activité des entreprises est relativement ancien sur le territoire.

**Figure 20 : Age des entreprises au 1er janvier 2011**



**Champ:** activités marchandes hors agriculture

**Territoire:** Saint-Tropez (Commune)

**Zone de comparaison:** Var (Département)

SOURCE: INSEE, REE\* (SIRENE)

\*REE : Répertoire des Entreprises et des Etablissements (SIRENE)



### E. Le tourisme

La notoriété du Golfe de Saint-Tropez en fait la première destination touristique varoise. Cette partie sur le tourisme va permettre de réellement cibler la caractéristique de ce territoire saisonnier. La situation climatique agréable ainsi que la grande diversité d'offres (en termes d'équipements, de sites touristiques,...) font du tourisme le moteur principal de développement économique du territoire. Le tourisme influe donc fortement sur l'économie locale du territoire.

#### L'hôtellerie

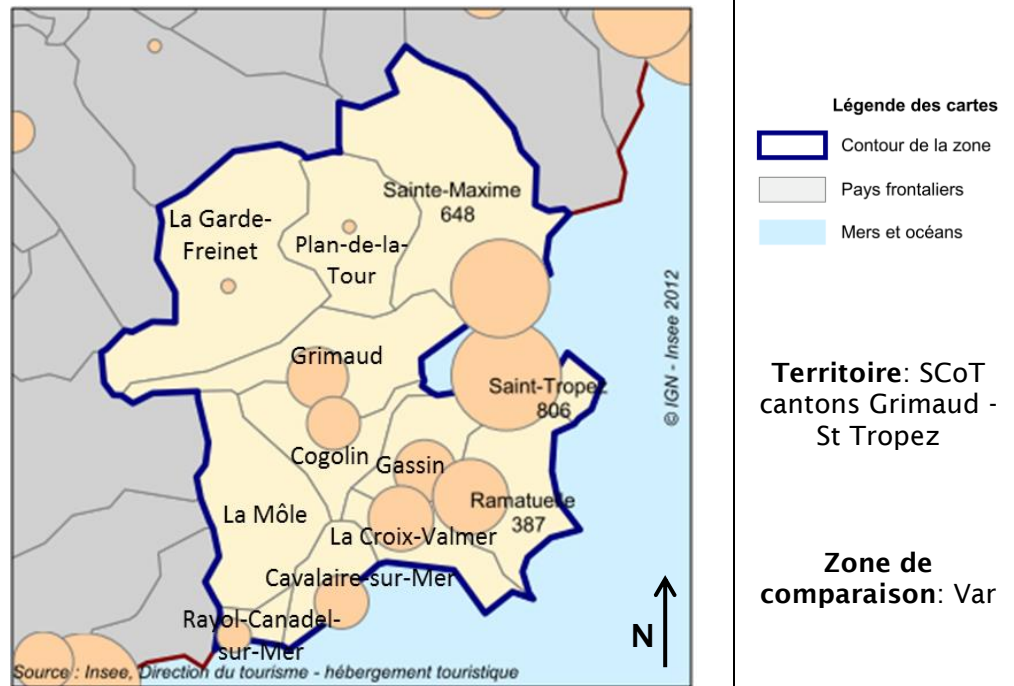
Tout d'abord, au 1<sup>er</sup> janvier 2008, on dénombrait 26 hôtels rien que sur la commune de Saint-Tropez (comprenant quatre hôtels deux étoiles, douze hôtels trois étoiles et dix hôtels quatre étoiles et plus), le tout offrant une capacité de 806 chambres (67 chambres en deux étoiles, 291 chambres en trois étoiles et 448 chambres en quatre étoiles et plus).

Quatre ans plus tard, au 1<sup>er</sup> janvier 2012, on comptait 25 hôtels sur la commune de Saint-Tropez (répartis en quatre hôtels deux étoiles, neuf hôtels trois étoiles et douze hôtels quatre étoiles et plus), avec toujours la même capacité offerte concernant les chambres, à savoir 806 chambres mais cette fois réparties de façon différente. En effet, on trouve toujours 67 chambres en deux étoiles, mais les chambres en trois étoiles ne sont plus que 206 (contre 291 chambres quatre ans auparavant, donc 85 chambres en moins), au profit des chambres en quatre étoiles et plus qui ont augmenté et sont au nombre de 533 (contre 448 chambres quatre ans plus tôt, soit 85 chambres en plus).

On a donc un hôtel en moins entre 2008 et 2012 mais le même nombre de chambres offertes à la clientèle et parmi celles-ci davantage de chambres de haut standing. Il semblerait que les anciennes chambres en trois étoiles aient été remplacées par des chambres en quatre étoiles et plus. Ainsi, on remarque que ce sont les établissements hôteliers les plus luxueux qui évoluent le plus à la différence des hôtels moins « cotés ».

*On voit d'ailleurs sur la **Figure 21** (ci-dessous), que les établissements hôteliers classés sont principalement répartis sur la commune de Saint-Tropez, au 1<sup>er</sup> janvier 2012, puisque c'est dans cette commune qu'on l'on retrouve le plus de chambres de cette catégorie par rapport à tout le reste du Golfe de Saint-Tropez.*

**Figure 21 : Nombre de chambres dans les hôtels classés au 1er janvier 2012**

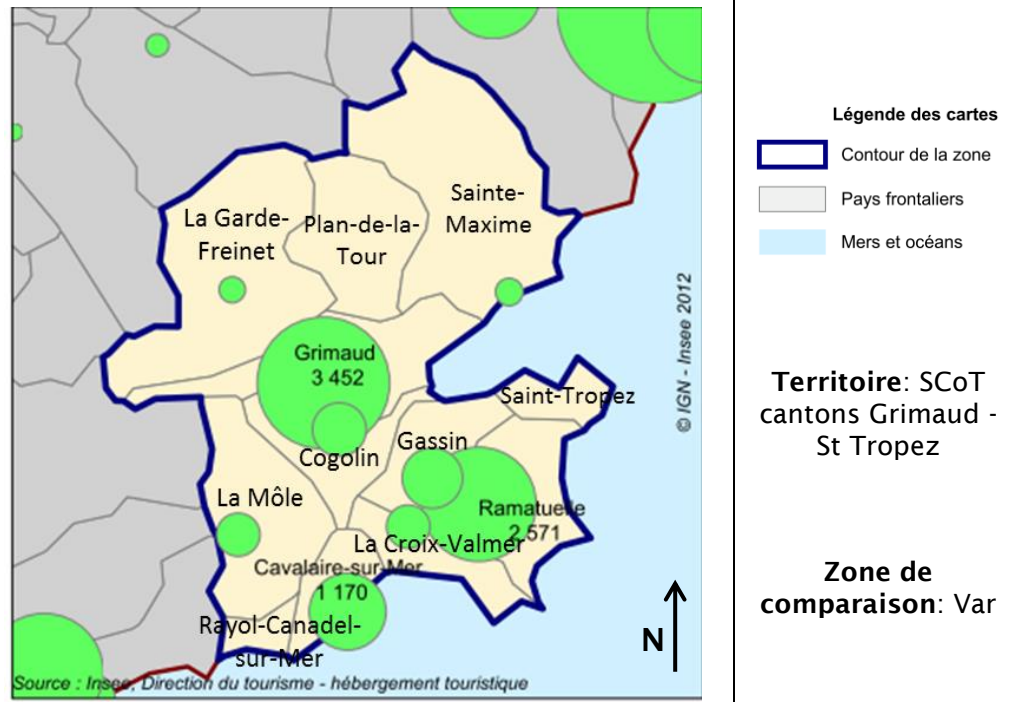


SOURCE: SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET ST TROPEZ (2012)

### Les campings

Sur le territoire de Saint-Tropez, on ne répertorie pas de camping. En revanche, les communes de Grimaud, Ramatuelle et Cavalaire-sur-Mer sont particulièrement remarquables dans ce domaine, comme nous pouvons le voir sur la [Figure 22](#). D'autant que depuis 2006, le taux d'occupation de l'hôtellerie de plein air (c'est-à-dire des campings) varoise ne cesse de progresser.

Figure 22 : Nombre d'emplacements de camping au 1er janvier 2012

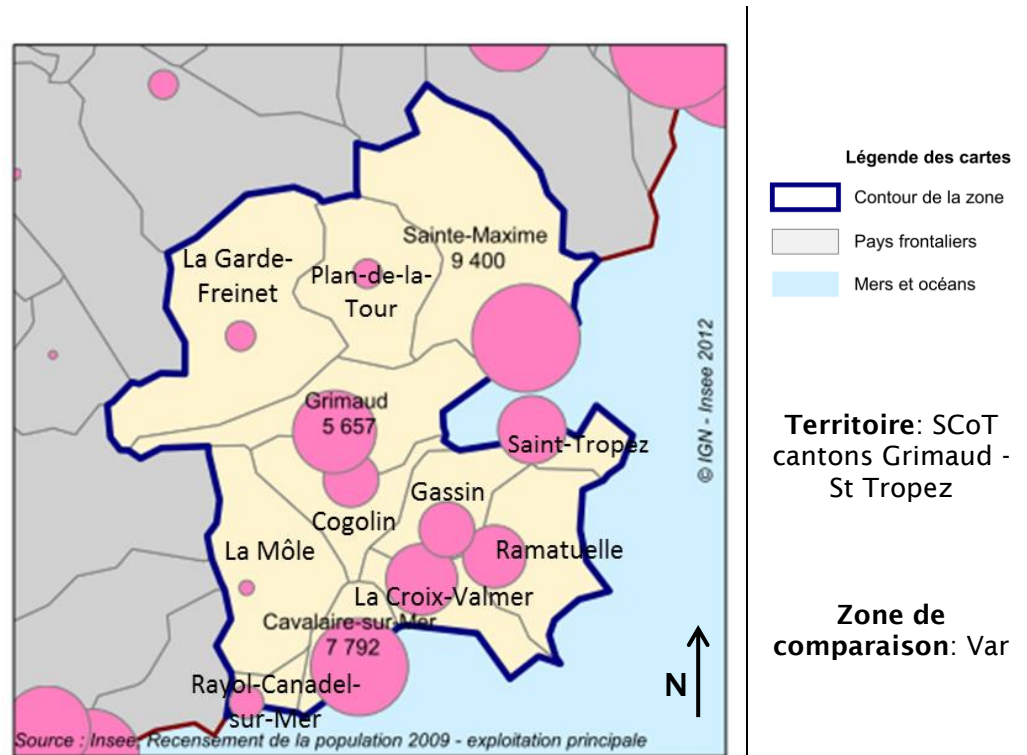


SOURCE: SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET ST TROPEZ (2012)

#### Divers

Sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez, on trouve également des meublés ou résidences de tourisme (cf. [Figure 23](#), montrant la répartition des résidences secondaires sur le territoire en 2009), des gîtes et chambres d'hôtes, des villages vacances,... (cf. [Figure 25](#)).

Figure 23 : Nombre de résidences secondaires en 2009



SOURCE: SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET ST TROPEZ (2012)

On remarque, d'après la **Figure 23** (ci-dessus), que les résidences secondaires se sont davantage développées à Sainte-Maxime, Cavalaire et Grimaud, sans doute là où il restait des terrains disponibles et plus ou moins abordables financièrement.

#### Le taux de fréquentation touristique

La population permanente dans le Golfe de Saint-Tropez représente un peu moins du cinquième de la population du Var. Entre 2010 et 2011, le département du Var a recensé 9 millions de touristes et parmi eux 1,6 millions se trouvaient sur le petit territoire du Golfe de Saint-Tropez. Donc les douze communes du Golfe de Saint-Tropez sont parvenues à accueillir 17,7% de la population touristique de tout le département du Var. Concernant les nuitées, le constat est similaire. Il y en a eu 66,7 millions dans le département du Var et parmi elles 12,9 millions ont été enregistrées dans le Golfe de Saint-Tropez, ce qui représente 19.3% des nuitées du département. Ces chiffres sont relativement importants pour la taille du territoire. (cf. **Figure 24**).

**Figure 24 : La clientèle touristique du Var et du Golfe de Saint-Tropez entre 2010 et 2011**



**SOURCES: CCIV, CONSEIL GENERAL VAR, REGION PACA, SIVU DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ/PAYS DES MAURES, OFFICES DE TOURISME, GUIDE PRATIQUE MAISON DU TOURISME, INSEE**

Le pourcentage de lits touristiques pour chaque commune comprend la capacité d'accueil marchande mais également non marchande (c'est-à-dire les résidences secondaires et les logements occasionnels). On constate que 57,33% de l'offre hôtelière est située sur trois communes principalement : Saint-Tropez, Sainte-Maxime et Ramatuelle. Une offre diversifiée toute l'année peut être proposée grâce à la complémentarité dans l'ouverture des établissements sur les douze communes du Golfe de Saint-Tropez/Pays des Maures. On peut noter également que les ports de plaisance permettent d'offrir des capacités d'accueil supplémentaires.

La **Figure 25** (ci-dessous) nous montre entre autres qu'en 2009, Saint-Tropez avait une capacité d'accueil de **20404 lits touristiques** (entre les hôtels, les résidences de tourisme, les villages vacances, les gîtes, les chambres d'hôtes, l'hôtellerie de plein air, les campings à la ferme, correspondant aux lits marchands et les résidences secondaires et logements occasionnels, correspondant aux lits non marchands). Or nous avons vu précédemment que la population annuelle à Saint-Tropez était de **4903 habitants** en 2009. La population totale (comprenant les résidents annuels et la population touristique) était donc aux alentours de **25000 habitants l'été en 2009**. Ce qui signifie que la taille de la population résidant à Saint-Tropez à l'année est environ **multipliée par cinq** pendant la **saison estivale**. Le constat est le même à l'échelle du Golfe de Saint-Tropez car en 2009, on a répertorié une **capacité d'accueil de 255043 lits touristiques** et nous avons vu que **55245 personnes** y résidaient annuellement. La population totale était donc d'environ **310000 habitants l'été en 2009**. On a une moyenne annuelle comprise entre 120000 et 140000 touristes, sans compter les quelques centaines de milliers de visiteurs « à la journée » certains jours. La taille de la population qui réside dans le Golfe de Saint-Tropez de façon annuelle est donc **multipliée par cinq ou six** pendant la **saison estivale**.

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

*Ce gain de population est colossal et lorsque toutes ces personnes se retrouvent sur les routes, il ne peut y avoir d'autres conséquences que d'importants embouteillages.*

**Figure 25 : Capacité d'accueil en 2009 par commune en nombre de lits**

Nombre de lits	Hôtels	Résidences de Tourisme	Villages Vacances	Gîtes	Chambres d'hôtes	Hôtellerie de Plein Air	Campings à la Ferme	Total Lits Marchands	Résidences secondaires et logements occasionnels *	Total Général 2009
Cavalaire	428	900	46	8	28	3 429	0	4 839	38 020	42 859
Cogolin	580	360	558	45	32	1 596	60	3 231	12 215	15 446
Gassin	534	1 641	500	25	32	1 125	60	3 917	12 490	16 407
Grimaud	658	5 749	0	94	146	10 431	345	17 423	27 690	45 113
La Croix-Valmer	600	1 165	360	43	70	633	0	2 871	21 070	23 941
La Garde-Freinet	46	0	0	76	38	480	0	640	5 125	5 765
La Mole	0	0	0	4	0	1 200	0	1 204	510	1 714
Le Plan de la Tour	24	444	215	42	76	0	96	897	4 910	5 807
Rayol-Canadel-sur-Mer	174	257	0	0	16	0	0	447	4 030	4 477
Ramatuelle	928	523	660	19	84	5 286	765	8 265	16 105	24 370
Saint-Tropez	1 766	1 368	210	22	48	0	0	3 414	16 990	20 404
Sainte-Maxime	1 396	2 560	867	69	40	378	120	5 430	43 310	48 740
Total par hébergement	7 134	14 967	3 416	447	610	24 558	1 446	52 578	202 465	255 043

SOURCES: CCIV, CONSEIL GENERAL VAR, REGION PACA, SIVU DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ/PAYS DES MAURES, OFFICES DE TOURISME, GUIDE PRATIQUE MAISON DU TOURISME, INSEE

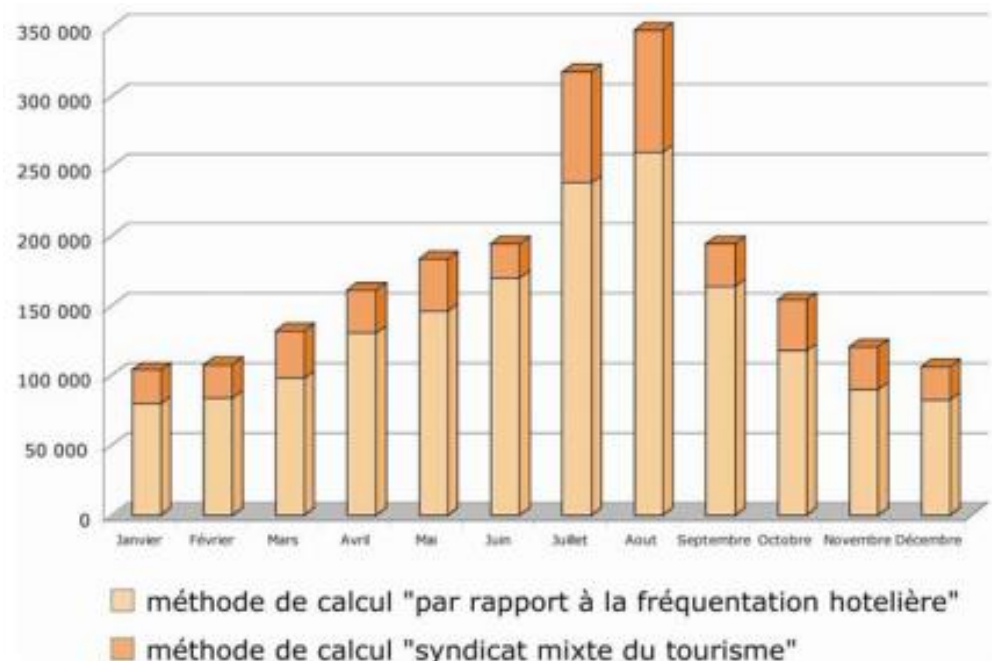


### Des estimations de la quantité supplémentaire de déchets ménagers produits par le territoire

Il s'agit d'une méthode, autre que le recensement du nombre de lits présents sur le territoire, pour évaluer la population présente. Cette méthode est utilisée par le *Syndicat mixte* du tourisme du Golfe de Saint-Tropez – Pays des Maures (SMGSTPM) pour déterminer la population réelle du territoire.

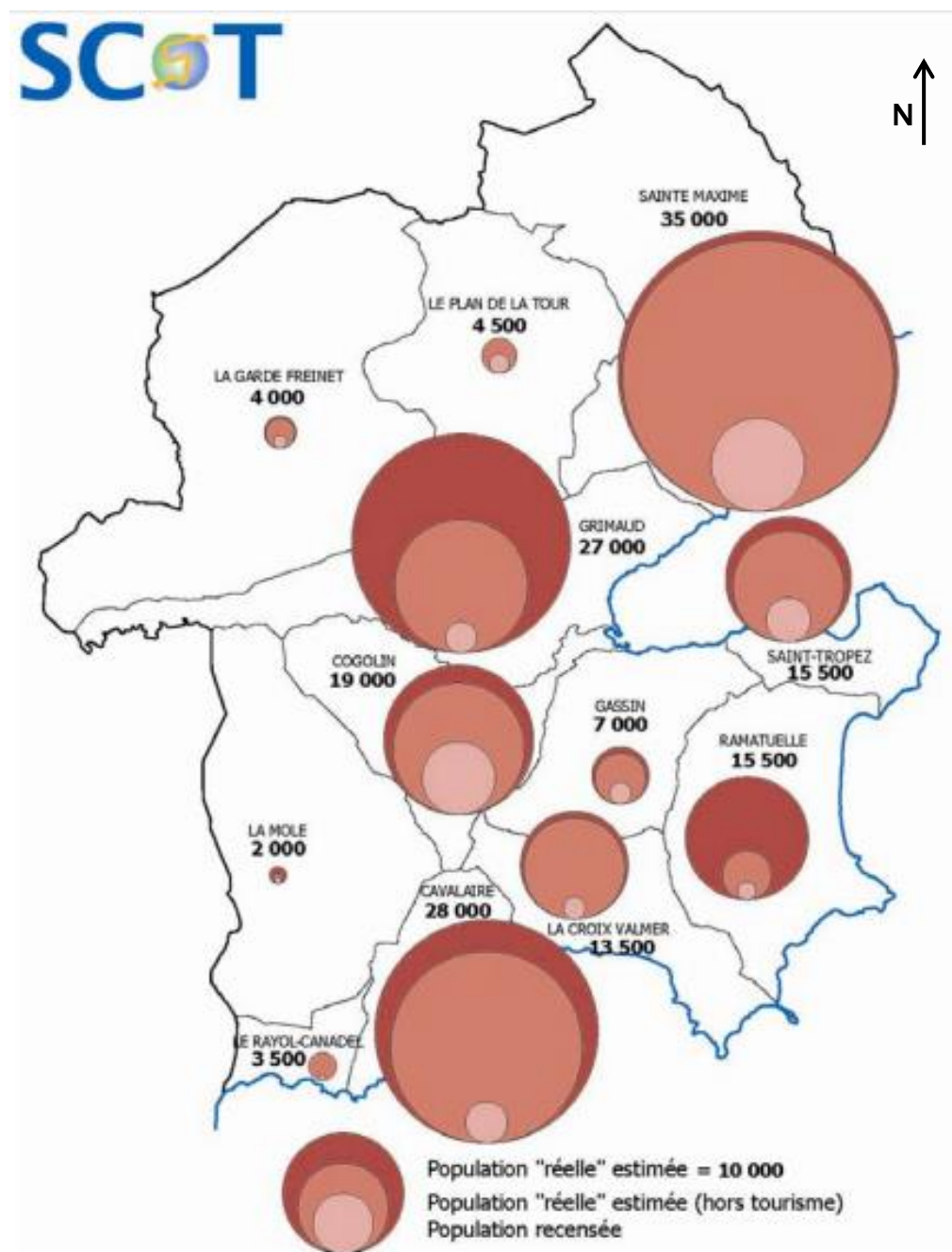
On voit dans cette étude que les aspects « **hypersaisonniers** » ont tendance à s'amoinrir au profit d'une fréquentation davantage répartie sur toute l'année (cf. **Figure 26**), et en particulier en arrière-saison. Une explication à cela est le développement de manifestations sur cette période (événement de prestige avec « *Les Voiles de Saint-Tropez* » en septembre-octobre, mais aussi des salons et des rencontres automobiles, la Braderie de Saint-Tropez fin octobre,...), alors qu'à l'avant-saison, l'événementiel est moins riche pour les touristes (si ce n'est la grande parade des « *Harley-Davidson* », venues du monde entier pour ce rassemblement fin avril). On constate également qu'actuellement les vacanciers ont de plus en plus tendance à opter pour des séjours de courte durée, mais étalés sur toute l'année, plutôt qu'un seul long séjour durant la période estivale.

**Figure 26 : Estimation de la fréquentation du territoire en 1999**



**SOURCE : SYNDICAT MIXTE DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ – PAYS DES MAURES**

Figure 27 : Répartition communale de la population en 1999



SOURCE : SCoT DES CANTONS DE GRIMAUD ET DE SAINT-TROPEZ –  
RAPPORT DE PRESENTATION – VERSION EXECUTOIRE (2006) (DIAGNOSTIC  
DU TERRITOIRE)

Sur cette **Figure 27** (ci-dessus), on voit bien que trois pôles d'accueil de population ressortent. Il s'agit des communes de Sainte-Maxime, Cavalaire et Grimaud.

La fréquentation des Offices de Tourisme et des musées, jardins,... a également été étudiée mais est moins représentative de la population réelle que les deux méthodes précédentes. (**Remarque** :



une diminution de la fréquentation ne signifie pas forcément une baisse importante du chiffre d'affaires des entreprises, puisque, depuis quelques années, les tarifs ont tendance à régulièrement augmenter.)

## II. Les documents de planification et de programmation

Les documents que nous allons étudier dans cette section nous permettront de rentrer un peu plus dans le détail des perspectives qui sont en vigueur et/ou à l'étude actuellement, en ce qui concerne les déplacements et les moyens de transports, à l'échelle du territoire du Golfe de Saint-Tropez et de la ville de Saint-Tropez. Nous étudierons les réflexions énoncées dans le SCoT, puis dans le Contrat de Territoire, le PDU et enfin le PLU.

### A. Le SCoT

Dans cette partie nous verrons les orientations du *Schéma de Cohérence Territoriale* (dit **SCoT**), qui a été initié en 1999. Son élaboration dura cinq ans, de 2001 à 2005.

#### Une définition

Tout d'abord, le SCoT est un document d'urbanisme et de planification territoriale en substitution aux précédents Schémas Directeurs de 1983 (ex-**SDAU** ou *Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme* issus de la *Loi d'Orientations Foncières (LOF)* de 1967). Il fut institué par la loi du 13 décembre 2000 relative à la *Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU)*.

Son objectif est de coordonner les politiques sectorielles en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux. Il agit à l'échelle de plusieurs agglomérations ou de territoires cohérents. Suivant ces conditions, il établit les « orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des zones urbanisées et détermine les grands équilibres entre les zones urbaines et à urbaniser, et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. (...) Il fixe les orientations fondamentales de l'aménagement intercommunal. », d'après la définition du SCoT des cantons de Grimaud et Saint-Tropez (<http://www.scot-cgst.org/new/n1-1.html>). Plus précisément, il « fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière (...) de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. », d'après l'Article L. 122-1 du Code de l'urbanisme. D'après ce même article, il définit également « les objectifs relatifs (...) à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, (...) [et] à la mise en valeur des entrées de ville. »

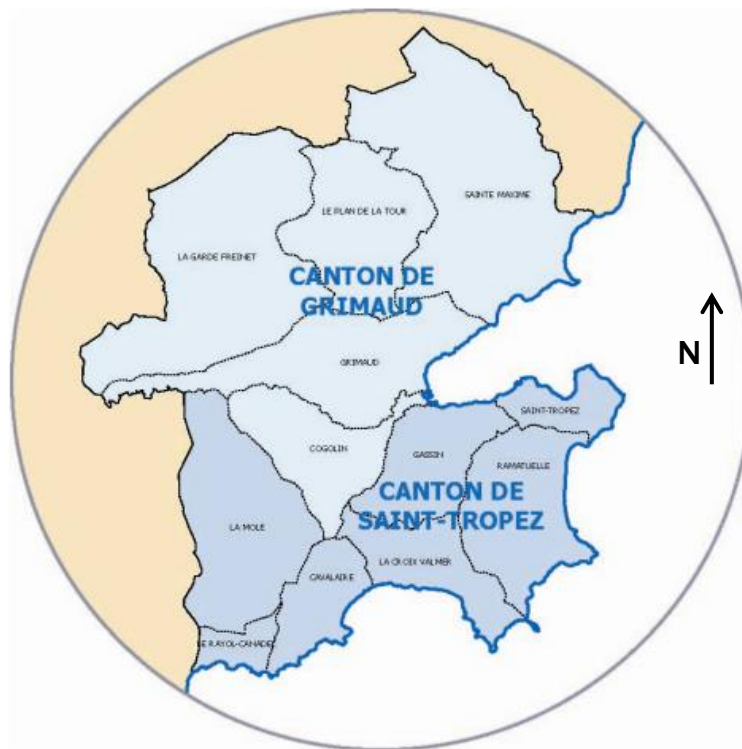
## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

### Les fondements du SCoT des cantons de Grimaud et Saint-Tropez

A partir de 1997, les élus (à l'échelle de la Région, du Département et des communes) regroupés au sein du « Comité des Elus » décident de se doter d'un Plan d'Urbanisation de leur territoire. Une procédure de Schéma Directeur est alors lancée.

Ce Schéma Directeur des cantons de Grimaud et Saint-Tropez, devenu aujourd'hui le SCoT, a été initié en 1999 après dix années de réflexion entre les communes, les acteurs socio-économiques et associatifs (avec le « Comité des Elus ») et les services de l'Etat, visant une amélioration de la desserte du Golfe de Saint-Tropez.

**Figure 28 : Le périmètre du SCoT des cantons de Grimaud et Saint-Tropez**



SOURCE : SCoT DES CANTONS DE GRIMAUD ET SAINT-TROPEZ – RAPPORT DE PRESENTATION – VERSION EXECUTOIRE (2006)

### Son histoire chronologique

En 1988, un projet ministériel de liaison autoroutière entre Fréjus et La Foux est rejeté par les élus du Golfe de Saint-Tropez ainsi que les défenseurs des terres agricoles et de l'environnement. Mais c'est alors que les acteurs prennent conscience de l'importance d'entreprendre une réflexion prospective sur l'aménagement de ce territoire.

En 1991, la « Mission Bourges » voit le jour. En effet, le Ministre de l'Équipement confie à un haut fonctionnaire cette mission d'inspection générale. Il en ressort le souhait d'une intégration « prudente » de nouvelles voies de circulation dans cet environnement sensible. Il est également avant-gardiste puisqu'il suggère (avec dix ans d'avance) un Schéma de Cohérence Territoriale.

En 1993, le rapport d'expertise nationale adopté par le Ministre de l'Équipement propose l'abandon d'un projet de route de transit parallèle au littoral (depuis le carrefour de La Foux, à Gassin, jusqu'à Fréjus), proposé une vingtaine d'années auparavant. La décision ministérielle adopte le rapport de mission nationale concernant le schéma de desserte routière du Golfe avec au préalable la nécessité d'un document d'urbanisme couvrant l'ensemble du territoire. Cependant, en mars 1993, les conclusions du rapport de la mission Bourges sont approuvées et les nouveaux principes du schéma routier de desserte du Golfe de Saint-Tropez sont validés par décision ministérielle. Cette même année les élus locaux des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez s'engagent dans une démarche partenariale, s'associant en novembre 1993 au sein d'un *Comité des élus*.

Puis entre 1993 et 1994, les services de la *Direction Départementale de l'Équipement (DDE)* du Var fait une première proposition concernant ce Schéma de Cohérence Territoriale (avec un diagnostic et des enjeux).

L'année suivante, en 1995, le « **Comité des Elus pour la Charte intercommunale de protection, d'aménagement et de développement des cantons de Grimaud et Saint-Tropez** » est créé. Cette association, issue de la loi 1901, regroupent les douze maires des douze communes du Golfe de Saint-Tropez. Elle préfigure « un conseil de développement du territoire par la participation d'acteurs socio-économiques et associations de défense du cadre de vie », d'après le SCoT des cantons de Grimaud et Saint-Tropez (<http://www.scot-cgst.org/new/n1-1.html>). C'est alors que le Comité des Elus se penchent sur une véritable réflexion suivie d'une concertation en ce qui concerne le développement durable sur ce territoire.

En 1996, le Préfet du Var délimite (à la demande du Comité des Elus) un périmètre sur le territoire des douze communes du Golfe de Saint-Tropez pour la « *Charte intercommunale d'aménagement, de protection et de développement* ». Puis en 1997, le Ministre de l'Équipement adopte cette « *Charte intercommunale* » et c'est alors que la procédure du *Dossier de Voirie d'Agglomération* du Golfe de Saint-Tropez et du pays des Maures (**DVA**) est lancée visant une

amélioration des conditions de desserte, des déplacements, de la qualité des échanges dans le Golfe de Saint-Tropez,... sans accroître sensiblement le trafic. Un véritable projet d'aménagement et de développement du territoire est en route. Ce document stratégique du DVA sera finalisé en juin 1999.

C'est en 1999 que l'Etat, la Région ainsi que le Département approuvent le schéma de desserte routière et le schéma de maîtrise d'ouvrage, initiés par le Comité des Elus du Golfe. Pendant ce temps, le Préfet du Var accorde le périmètre d'un *Schéma Directeur* (cf. **Figure 28**) comprenant les deux cantons et qui fut proposé par les douze communes. Il approuve aussi « les statuts du syndicat intercommunal pour le schéma directeur et en prescrit l'élaboration » (SCoT des cantons de Grimaud et Saint-Tropez, <http://www.scot-cgst.org/new/n1-1.html>). On peut noter que le premier *Schéma Directeur* du Var est celui du Golfe de Saint-Tropez.

En 2000 a lieu l'inscription du projet routier (afin d'obtenir un réseau principal constitué de routes nationales) au *Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006*. Cette année-là, le Conseil Général du Var approuve également ses engagements financiers. (On assiste à l'élaboration du diagnostic préalable au *Schéma Directeur*). En décembre de cette même année, la loi relative à la *Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU)* soumet les communes à l'obligation de poursuivre leur démarche de *Schéma Directeur* dans le cadre d'un *Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)*.

En 2001-2002, « le principe du schéma de desserte consistant en l'aménagement de la RD 25 (route du Muy) et du *Contournement Ouest de Sainte-Maxime* ([COSMA] déviation de la RN 98 littorale) sur Sainte-Maxime, Grimaud et Cogolin » est approuvé par décision ministérielle (cf. **Figure 29** pour la localisation de ces axes routiers). (On assiste également à une modification des statuts du syndicat et à la prise en compte des dispositions de la loi SRU). En mars 2001, est approuvé le scénario de voirie du DVA du Golfe de Saint-Tropez (scénario global d'aménagement et de transports nommé « *scénario n°3 - variante 4* »), par décision ministérielle, avec l'approbation du schéma de maîtrise d'ouvrage. Les principes généraux de ce « *scénario n°3 - variante 4* » concernant l'aménagement des infrastructures routières étaient :

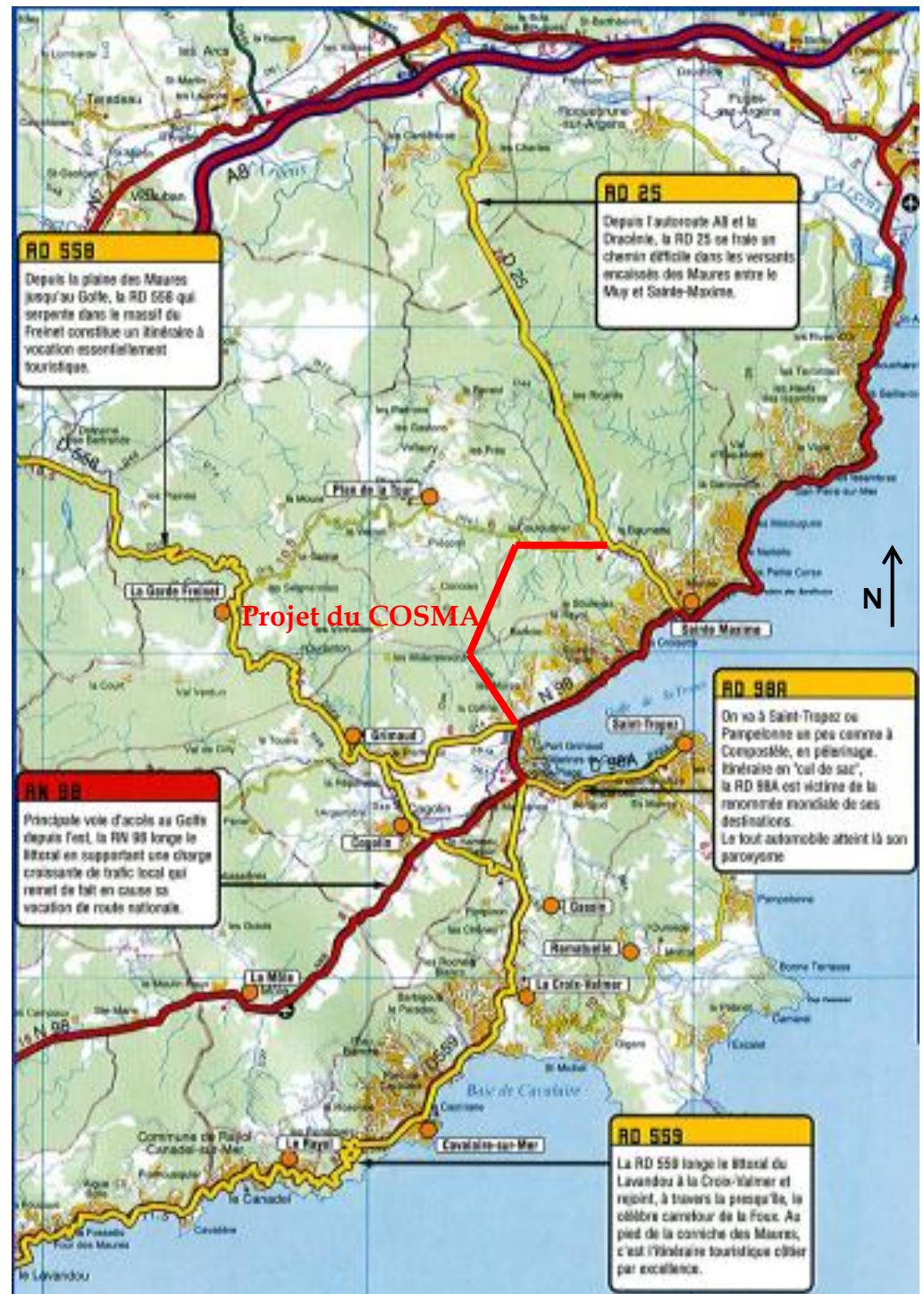
- De privilégier la desserte du Golfe de Saint-Tropez via deux itinéraires prioritaires (la RN98, qui sera par la suite déclassée du réseau routier national jugée plus appropriée au réseau routier départemental et devenue l'actuelle RD98, et la RD25, cf. **Figure 30**) ;



## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

- Une modération de l'aménagement routier (chaussées bidirectionnelles à deux voies) ;
- La sécurité des usagers de la route (maillage avec le réseau routier local grâce à des carrefours aménagés à cet effet).

Figure 29 : Le réseau routier du Golfe de Saint-Tropez entre 2001 et 2002



SOURCE : PLAQUETTE DVA DESTINÉE AU PUBLIC, « DESSERTE DU GOLFE DE

### SAINT-TROPEZ, UN DEFI PARTAGE »

En 2002, on assista à l'élaboration du diagnostic ainsi qu'à la définition des enjeux du SCoT, avec au préalable une première phase de concertation publique.

Entre 2003 et 2004, on se prépara à la création d'une Communauté de Communes (qui vit le jour en 2012) afin de mettre en œuvre les objectifs du SCoT.

En 2005, une deuxième phase de concertation publique eut lieu et le projet de SCoT fut arrêté (cf. *Figure 30*), par décision du comité syndical.

Finalement, en 2006, les conseils municipaux et les personnes publiques associées furent consultés, une enquête publique fut établie et le SCoT définitivement approuvé (par le comité syndical). De plus, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, dans le cadre de la *loi de décentralisation*, les compétences de l'Etat en ce qui concerne le réseau routier national ont été transférées au Département (le Conseil Général du Var a repris le pilotage du dossier). Puis en décembre 2007, l'assemblée départementale adopte un nouveau *Schéma Départemental des Déplacements*.



Figure 30 : Carte représentative du périmètre du SCoT et de ses projets pour l'amélioration de la desserte du Golfe de Saint-Tropez



SOURCE : PLAQUETTE DVA DESTINEE AU PUBLIC, « DESSERTE DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ, UN DEFI PARTAGE »

### Les capacités d'accueil des documents d'urbanisme

Cette notion de « capacité d'accueil » permet d'évaluer les effets présents et à venir sur la qualité de vie et sur l'environnement, par rapport à la présence et aux activités humaines dans l'espace considéré.

Dans le SCoT apparaît la capacité d'accueil théorique établie dans les *Plans d'Occupation des Sols* (POS) en 2000 (par la DDE du Var). On voit que pour la commune de Saint-Tropez elle est de 6030 logements et de 13250 habitants.



Or on a vu précédemment qu'en 2009 lors de la période estivale, il y a eu 20404 lits touristiques susceptibles d'être occupés alors que la limite théorique est fixée à 13250 habitants. Il y a donc une **sur-fréquentation** effective dans la commune de Saint-Tropez, ce qui est valable également dans toutes les autres communes du Golfe de Saint-Tropez.

Dans ces conditions, on ne peut pas garantir une qualité de vie et de l'environnement préservée. Ce qui se répercute aussi directement sur les **conditions de circulation difficiles** et la **saturation** des équipements (routes) et des espaces. D'autant que la fréquentation simultanée du territoire du Golfe de Saint-Tropez est due à la fois aux résidents (permanents, secondaires et touristiques) mais aussi aux excursionnistes. On peut noter que quotidiennement, le nombre d'excursionnistes présents en période estivale est supérieur au nombre de personnes résidentes et touristiques.

D'après le *SCoT des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez - Rapport de présentation - version exécutoire (2006) (Diagnostic du territoire)* (<http://www.scot-cgst.org/new/diag-demo2.pdf>) : « Les itinéraires routiers assurant les accès au bassin de vie depuis l'extérieur (RN 98, RD 25, RD 558, RD 559) [(cf. **Figure 29** pour la localisation de ces axes routiers)] ont une capacité supérieure à 50 000 véhicules par jour et par sens. Cette capacité n'est pas complètement utilisée à l'exception de la RN 98 en provenance de Fréjus, ce qui conduit à un trafic de l'ordre de 40 000 véhicules par jour.

Seule une partie de ce trafic est générée par des visites à la journée, le reste correspondant à l'accès au territoire (le visiteur reste une ou plusieurs journées avant de repartir) ou au transit, ce dernier restant très limité en raison des difficultés de circulation et de la concurrence de la liaison autoroutière Fréjus-Toulon.

Dans ces conditions le trafic routier correspondant aux excursionnistes peut être évalué à 20/ 30 000 véhicules soit plus de 100 000 personnes par jour en prenant en compte les transports collectifs (moins de 5% du trafic).

Les autres modes de transports, aériens ou maritimes, n'assurent qu'une part relativement faible des déplacements de visiteurs, qui peuvent être évalués à moins de 5 000 personnes par jour. (...)

Cette fréquentation [du bassin de vie] peut être évaluée à plus de 330000 personnes simultanément présentes chaque jour durant la pointe touristique. »

### Les orientations générales pour le SCoT

En termes de transports et déplacements, le SCoT prévoit :

- Une amélioration des liaisons vers les pôles régionaux et les grands axes de communication ;
- Un soulagement du réseau routier actuel, avec la réalisation de nouvelles infrastructures (plus sûres et plus fonctionnelles) ;
- Des déplacements alternatifs à la voiture favorisés (seul moyen d'écarter les pointes de trafic estivales), avec le développement des transports collectifs (et notamment maritimes), et un déplacement en deux roues facilité.

Une amélioration de la desserte routière est souhaitée via des infrastructures nouvelles et un renforcement des itinéraires existants.

### Le PADD

D'après l'article R.122.2.1 du Code de l'Urbanisme, le *Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)* établit les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, notamment en matière de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile dans une démarche de développement durable afin de diversifier les modes de déplacements ainsi que la maîtrise de l'usage de l'automobile.

D'après le *SCoT des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez - PADD - version exécutoire (2006) (Projet d'Aménagement et de Développement Durable)* <http://www.scot-cgst.org/new/PADD2.pdf>:

« Du fait de l'organisation du territoire, de la dispersion des pôles d'emplois et de services, de la localisation des équipements, de l'inadaptation de l'offre en transports en commun, le recours à l'automobile et aux 2 roues motorisés est quasi systématique pour les ménages résidents, les actifs et les touristes.

Dans le même temps, le réseau routier est devenu de moins en moins adapté aux niveaux de trafic et aux besoins de déplacements, pénalisant en particulier le développement des transports collectifs routiers.

Ces conditions de déplacement, devenues insupportables et génératrices de nuisances, constituent un frein à l'économie locale en incitant certaines entreprises à rechercher des localisations plus accessibles et en empêchant d'autres de venir s'implanter. »

### Un souhait de diversifier les modes de déplacements tout en maîtrisant l'usage de l'automobile

Malgré sa vocation touristique, le territoire du Golfe de Saint-Tropez est isolé physiquement en raison de sa morphologie (puisqu'on trouve le Massif des Maures d'un côté et sa configuration en presqu'île de l'autre).

Les conditions de circulation interne sont donc devenues ingérables, avec une forte prédominance du transport routier individuel. L'état actuel du réseau routier ne permet pas de rendre attractif les modes de déplacements alternatifs. Néanmoins, des modes de circulation complémentaires devraient être combinés à l'échelle des douze communes afin de satisfaire cette forte demande et ce fort besoin de déplacements (domicile-travail, domicile-commerces, domicile-services,...).

### La politique des déplacements promue par la SCoT

Face à ce constat, le SCoT prévoit dans sa politique des déplacements de maîtriser l'usage de l'automobile et de promouvoir les modes de déplacements alternatifs.

Mais pour cela, il faut avant tout commencer par moderniser le réseau routier. En effet, lors des études du **DVA**, il apparut nécessaire de partager la voirie entre les automobiles, les transports en commun et les modes doux, pour obtenir des vitesses commerciales acceptables pour l'usager.

Mais un problème se pose car la configuration actuelle des infrastructures routières est basée sur une armature principale structurante (entre Sainte-Maxime et La Foux avec la RN98 puis entre La Foux et Saint-Tropez avec la RD98A), servant de voie de desserte locale, d'accès et de transit. Mais l'emprise foncière est telle aujourd'hui qu'on ne peut plus exproprier afin d'obtenir de la place pour étendre la voirie et réaliser ces couloirs spécifiques destinés aux modes de déplacements alternatifs à la voiture.

« Les voiries nouvelles et les sections aménagées mentionnées dans le SCoT, se verront dotées de caractéristiques réduites : une voie de circulation par sens et des créneaux ponctuels de dépassement, des rampes et pentes limitant les terrassements.

Enfin, bien qu'étant située pour partie à moins de 2 kilomètres du littoral, la voie de contournement ouest de Sainte-Maxime a été considérée par le ministère de l'Environnement, co-signataire de la décision ministérielle de mars 2001, comme compatible avec la loi

Littoral en raison de sa vocation de voie de desserte locale et de sa position perpendiculaire au littoral. (...)

Les transports collectifs terrestres pourront être organisés autour de lignes régulières dotées des cadences adaptées aux besoins de la population, ainsi que sous la forme de services à la demande, permettant d'assurer le rabattement des usagers vers les lignes régulières depuis des quartiers à faible densité de bâti.», d'après le *SCoT des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez – PADD – version exécutoire (2006) (Projet d'Aménagement et de Développement Durable)* <http://www.scot-cgst.org/new/PADD2.pdf>.

Mais il ne faut pas oublier de prendre garde à la bonne insertion paysagère de ces infrastructures et aux conséquences sur l'urbanisation. Effectivement, le renforcement du réseau routier pourrait inciter l'expansion de l'urbanisation alors qu'il faut actuellement la maîtriser. Tout comme il faut protéger les abords des routes sur tout le réseau.

### L'intermodalité et l'intercommunalité

Toutefois, la diversité des modes de déplacements touche le Golfe de Saint-Tropez : transports terrestres, maritimes et aériens (avec les hélicoptères essentiellement). Il semblerait que le développement de l'offre en transports collectifs et en modes doux suffise à long terme à réduire l'utilisation de la voiture. Comme il s'agit en grande partie de la configuration du territoire qui rend indispensable l'usage de l'automobile, des pôles d'échanges devraient être programmés dans des lieux limitant la quantité des ruptures de charge<sup>1</sup>. Il faut donc prévoir de larges espaces dédiés au stationnement, une proximité du littoral et des ouvrages « portuaires » ainsi que des axes routiers structurants.

Pour constituer, exploiter et financer un réseau de transports collectifs, il faut d'abord créer (éventuellement dans le cadre d'une communauté de communes) une *Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU)* intercommunale à l'échelle du territoire du SCoT. L'AOTU gère l'organisation du réseau des transports urbains sur son territoire, défini par le *Périmètre de Transport Urbain (PTU)*, et peut percevoir le *Versement Transport (VT)*, contribution due par les employeurs privés ou publics. Ainsi tous les acteurs des transports du territoire pourraient être réunis dans un objectif de développement des transports en commun terrestres et maritimes et une prise en compte des équipements associés (comme, par exemple, des parcs de stationnement).

---

<sup>1</sup> Etapes de transfert de marchandises ou de passagers entre un premier véhicule vers un second, immédiatement ou après une période de stockage.

### Le document d'Orientations générales

En ce qui concerne le projet d'amélioration de la desserte du Golfe de Saint-Tropez, il vise à établir un équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports en commun (pour desservir ces futurs secteurs urbanisés également), ainsi que le développement des transports et la mise en valeur des entrées de ville. Une charte relative à la signalétique est également en projet.

Il s'avère de plus que le boulevard littoral de Sainte-Maxime à Saint-Tropez (RN98/RD98a, cf. **Figure 29** pour la dénomination des routes) est un itinéraire très dangereux. Il y a de plus en plus d'accidents et des niveaux de trafics toujours plus importants.

Les objectifs qui vont être suivis sont de réaliser de nouvelles infrastructures afin de soulager le réseau routier et de rendre plus fonctionnelles les voiries existantes, à l'intérieur du bassin de vie. Evidemment par la suite, les modes de déplacements alternatifs à la voiture sont à privilégier (transports collectifs terrestres et maritimes, modes doux,...). Enfin, les Orientations du SCoT visent à améliorer les liaisons avec les pôles régionaux et les grands axes de communication (cette fois l'amélioration des liaisons routières vise l'extérieur du territoire).

Dans le cadre du projet d'amélioration de la desserte routière du Golfe de Saint-Tropez, établi dans le *Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA)*, on a cherché à constituer une armature de voies nouvelles pour faciliter les déplacements à l'intérieur du bassin de vie. C'est la raison pour laquelle on a souhaité créer une nouvelle section de route constituant le *Contournement Ouest de Sainte-Maxime (COSMA)*. L'idée mise en avant également est celle de porter des projets d'infrastructures routières qui contourneraient les villages afin d'améliorer la circulation des véhicules et garantir la sécurité de tous (usagers, habitants, touristes, ...).

D'après le *SCoT des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez – orientations – version exécutoire (2006)* (*Document d'orientations générales*) <http://www.scot-cgst.org/new/orientations%20entier.pdf>:

« L'amélioration des conditions de transports collectifs routiers sera rendue possible par la mise en œuvre du schéma de desserte issu du DVA, libérant des capacités nouvelles sur les voies existantes, et en particulier sur le boulevard littoral.

### **Un réseau de transports maritimes.**

L'armature de transports collectifs terrestres sera complétée par un système de liaisons maritimes à l'année qui a, dès à présent,

quitté le stade expérimental, tant sur le plan d'eau du golfe (liaisons internes au bassin de vie) qu'en relation avec les sites aéroportuaires et portuaires voisins : Toulon-Hyères, Saint-Raphaël, Cannes, Nice aéroport et port...

### **Des pôles d'échanges.**

Le développement des modes de déplacement alternatifs à la route rend indispensable la réalisation de pôles d'échanges principalement entre voiture particulière et transports collectifs et comportant des places de stationnement en nombre suffisant.

Ces pôles d'échanges sont localisés : [(cf. *Figure 31*)]

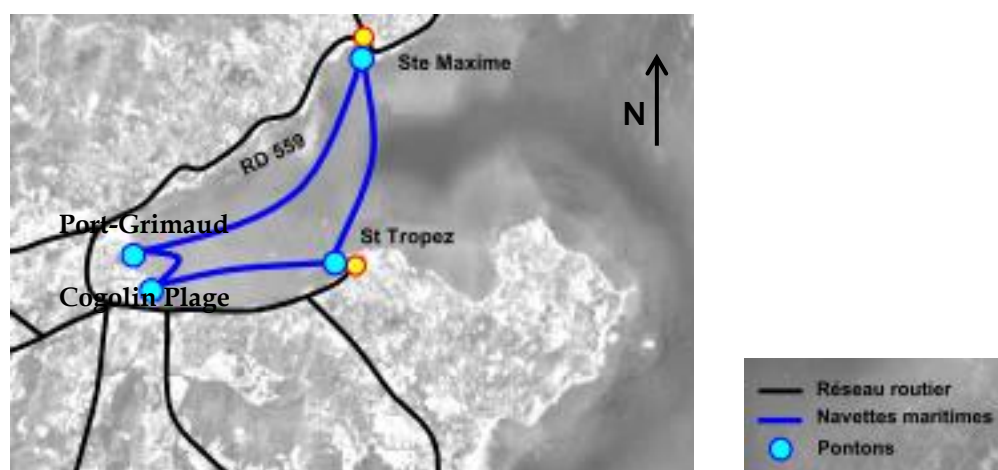
- au fond du golfe à Cogolin, à proximité du secteur Les Trois-Ponts - Cogolin Plage.
- sur le littoral de Grimaud, avec la création d'un ponton pour les transports maritimes relié à Port-Grimaud par une promenade piétonnière (20 000 personnes dans un rayon d'1 km l'été).
- à Sainte-Maxime : un point d'échange est prévu au port de Sainte-Maxime avec un parc de stationnement diffus de 1000 places en ville. A terme, un second point d'échange est projeté au croisement des départementales 25 et 74, à proximité des zones futures d'habitat et des espaces d'activités.
- à Saint-Tropez : le point d'échange multimodal est projeté dans le cadre du projet du troisième bassin en entrée ouest du village avec une gare maritime, une gare routière, des parcs de stationnement, une hélistation.

### **Les liaisons maritimes rapides.**

Des liaisons maritimes mettent, d'ores et déjà, ou ont mis en relation le territoire du SCoT avec les sites aéroportuaires et portuaires voisins : Toulon-Hyères, Saint-Raphaël, Cannes, Nice aéroport et port.

Il s'agira de rétablir, de conforter ces liaisons et de les optimiser en termes de coût et de service. »

Figure 31: L'offre de service Transports Maritimes

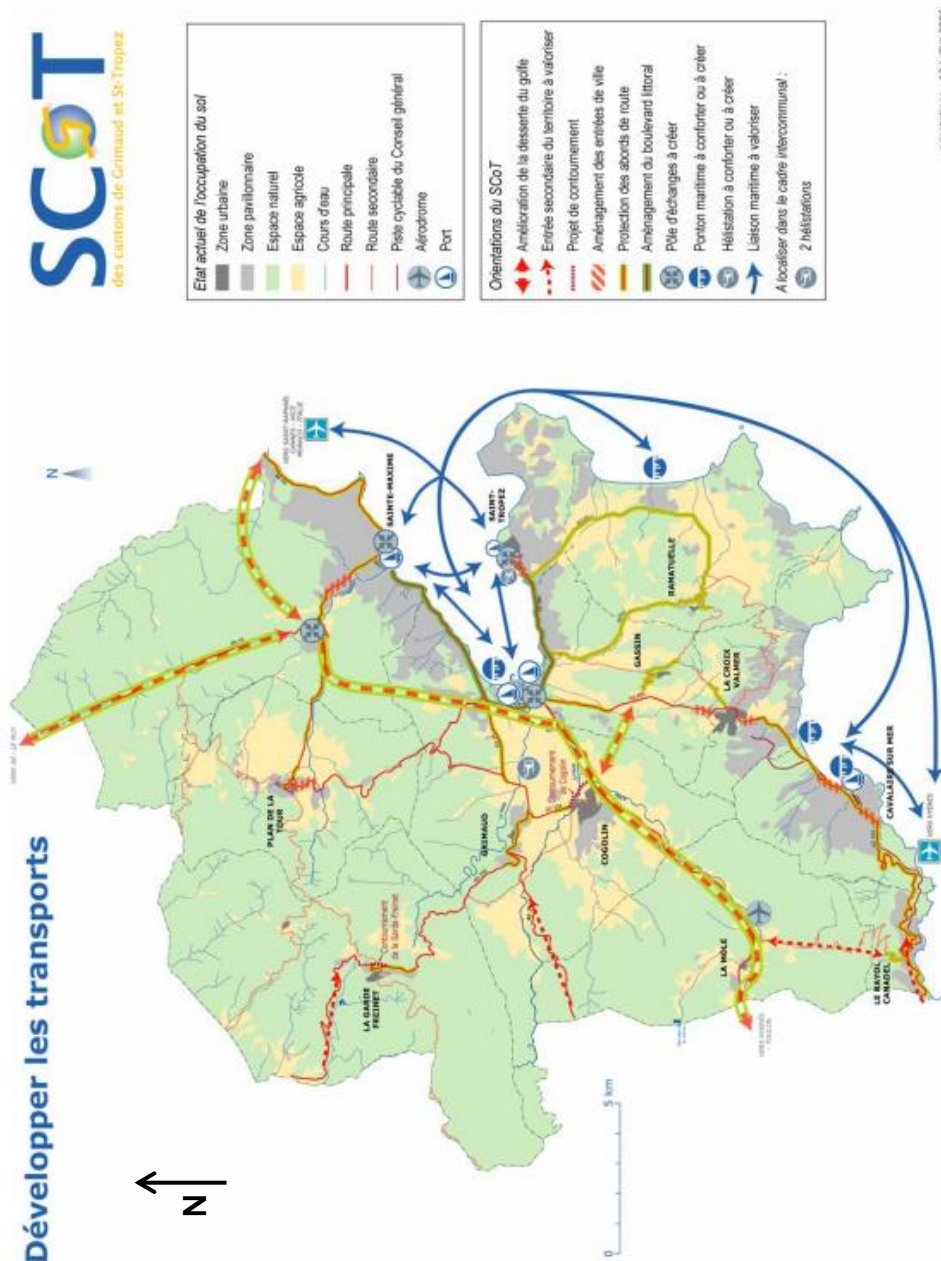


SOURCES: CONSEIL GENERAL VAR, DIRECTION DES ROUTES SERVICE  
ENTRETIEN EXPLOITATION, SCOT CANTONS GRIMAUD – ST TROPEZ



Les prévisions du SCoT pour la desserte du Golfe de Saint-Tropez

Figure 32 : Analyse des projets de nouvelles infrastructures - 2006



SOURCES : SCoT DES CANTONS DE GRIMAUD ET DE SAINT-TROPEZ – RAPPORT DE PRESENTATION – VERSION EXECUTOIRE (2006) (LA CARTE DU SCoT), CONSEIL GENERAL VAR, DIRECTION DES ROUTES SERVICE ENTRETIEN EXPLOITATION : CANTONS DE GRIMAUD ET ST-TROPEZ

## B. Le Contrat de Territoire 2009-2012

Le Contrat de Territoire est un second document de cohérence d'ensemble pour les enjeux territoriaux. Il est initié par le Conseil

Général du Var et donc concerne tout le département et pas seulement le territoire du Golfe de Saint-Tropez. Il est, de plus, davantage divisé et sous-divisé en axes d'actions majoritaires par rapport au SCoT.

Il a pour but de garantir un développement harmonieux et durable du territoire. Pour cela, il aura pour principe d'agir en priorité sur les facteurs de déséquilibres pénalisant le territoire, suivant des axes majeurs que l'on abordera par la suite.

Un de ses axes majeurs est de conforter la vocation de *Tourisme International* du territoire du Golfe de Saint-Tropez. Pour cela, le désenclavement du territoire est indispensable afin d'améliorer son fonctionnement.

L'enjeu majeur du territoire pour qu'il puisse se développer est la question du désenclavement, de l'accessibilité et de la non-saturation des voies de communication.

De même que précédemment, ce Contrat de Territoire revient sur le fait que les déplacements sur le territoire se font principalement avec les modes routiers. De ce fait, les transports en commun sont inadaptés aux besoins et peu utilisés puisqu'aucune voie de circulation ne leur est réservée, ils restent donc bloqués dans les encombrements et n'offrent pas un service de déplacements satisfaisant. Quant à la desserte maritime, d'initiative privée, elle reste plutôt destinée aux touristes. Les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle sont encore trop peu développés. Enfin, le décalage entre les pôles d'emplois et les pôles d'habitation est à l'origine de déplacements domicile-travail relativement importants.

Cette situation, à laquelle s'ajoute une **sur-fréquentation saisonnière estivale**, aboutit à des conditions de déplacements très compliquées pénalisant le quotidien des populations permanentes et constituant un frein à l'activité économique.

Les axes stratégiques développés dans le Contrat de Territoire visent avant tout une meilleure accessibilité du territoire. A ce titre, citons quelques passages du Contrat de Territoire :

« En terme d'orientations dans le domaine des routes et transports, l'objectif majeur du Département est d'**améliorer les déplacements des Varois** en agissant sur :

- l'amélioration du réseau routier départemental
- le renforcement de l'offre de transport public
- le développement des modes doux (deux roues)

Les orientations retenues sont issues du **Schéma Départemental des Déplacements**, qui a fait l'objet d'une validation par l'Assemblée [départementale] plénière en **décembre 2007**, après avoir été débattu en réunions techniques territoriales, dans chacun des territoires.

### AXE 1

#### *Favoriser le désenclavement du territoire*

Le désenclavement constituant le projet phare du territoire, le Département œuvre en vue de la concrétisation du **Contournement Ouest de Sainte Maxime (COSMA)**.

(...)

La création du COSMA est par ailleurs essentielle pour favoriser le bon fonctionnement d'une voie réservée Sainte-Maxime – La Foux – Saint-Tropez, dédiée aux transports collectifs, sur la route littorale.

### AXE 2

#### *Améliorer le réseau routier départemental*

En matière de route les principaux objectifs sont :

- **Faciliter les échanges avec les autres territoires à travers les itinéraires structurants (...)**
- **Mailler le territoire et faciliter l'accès aux pôles d'attraction économiques et touristiques**
- **Sécuriser les routes existantes.**

### AXE 3

#### *Renforcer l'offre de transports publics*

En matière de transports interurbains, il s'agit de répondre véritablement aux préoccupations quotidiennes des varois en matière de déplacements et de promouvoir une mobilité nouvelle qui devrait conduire un nombre croissant d'automobilistes à délaisser leur véhicule pour utiliser les transports collectifs. Depuis le 2 septembre 2009, a été mis en œuvre un réseau de lignes régulières performant, accessible, développant l'intermodalité et favorisant la continuité des transports publics.

Figure 33 : Logo du réseau de transport en commun, Varlib, du département du Var



SOURCE: [HTTP://WWW.VARLIB.FR/](http://www.varlib.fr/)

- Les **nouveaux horaires** proposés aux usagers seront plus souples, tant sur l'organisation des horaires, que sur les moyens d'exploitation
- La tarification sur l'ensemble du réseau a été revue à la baisse. Les nouveaux tarifs sont plus attractifs, avec **un billet à deux euros pour un voyage sur une ligne régulière**, ainsi que des abonnements variables selon la durée ou le nombre de voyages afin de fidéliser la clientèle
- La mise en œuvre de **ce réseau maillant efficacement les territoires** sera progressive, adaptée à leur évolution et aux besoins recensés auprès de la population résidente et saisonnière.

(...)

### AXE 5

#### *Poursuivre l'extension du Parcours Cyclable du Littoral (PCL)*

Le Conseil Général a défini un plan départemental d'actions en faveur des deux roues (...), dénommé « **Parcours Cyclable du Littoral** » (...). Cet itinéraire s'appuie entre Toulon [(à l'ouest du Golfe de Saint-Tropez)] et Saint-Raphaël [(au nord-est du Golfe de Saint-Tropez)], sur l'emprise de l'ancienne voie des Chemins de Fer de Provence dite du « Train des Pignes ». Le parcours traverse 20 communes (...) [dont certaines du] Golfe de Saint-Tropez, sur une distance de 120 km [au total dont 41,20km sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez].

### AXE 6

#### *Mettre en place une signalétique adaptée*

Après avoir signalé l'entrée du territoire du Golfe de Saint-Tropez, le Conseil Général est sur le point d'achever son **Schéma Directeur Départemental de la Signalisation Directionnelle et Touristique**.

Au-delà de l'amélioration de l'efficacité du guidage routier, l'objectif de ce schéma est de valoriser l'identité des territoires, les produits du terroir (agriculture...), la signalisation touristique et culturelle (patrimoine, sites...), les activités économiques (artisanat, parcs d'activités...) et les loisirs.

(...)

**Caractéristiques de la fréquentation** : Le territoire enregistre 2 millions de séjours réalisant ainsi près de 14,5 M de nuitées, soit 22 % de la fréquentation touristique varoise. La durée moyenne de séjour est légèrement supérieure à la moyenne départementale avec 7,5 jours. Même si 76,9 % des nuitées sont réalisées entre juin et août, une

tendance à l'étalement de la saison touristique au printemps, voire en automne est à noter. Comme pour l'ensemble du Département, la répartition des séjours se fait au deux tiers dans les hébergements privés. Bien que la clientèle y soit majoritairement française, le territoire reçoit 23 % des étrangers en visite dans le Département (Italie, Grande-Bretagne, Allemagne, Belgique, Luxembourg).

### **Problématiques du territoire en matière touristique**

- Problèmes de transport : engorgement routier, rupture de charges<sup>1</sup> entre les gares, les aéroports et le territoire. »,

d'après le *Contrat de Territoire 2009/2012 du Conseil Général du Var sur les enjeux territoriaux touchant le Golfe de Saint-Tropez*, [http://www.var.fr/ressources/files/contrats\\_territoire/contrat\\_GolfedeSaintTropez.pdf](http://www.var.fr/ressources/files/contrats_territoire/contrat_GolfedeSaintTropez.pdf).

### **C. Le PDU**

Le *Plan de Déplacements Urbains (PDU)* est issu de la *Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI)* en 1982. Ce document réglementaire a été rendu obligatoire à partir de 1996 (depuis la loi sur l'air) dans les agglomérations de plus de 100000 habitants. C'est un outil global de planification et de programmation de la mobilité (à l'échelle d'une agglomération) permettant de définir les principes d'organisation du transport et du stationnement des personnes mais aussi des marchandises, quel que soit le mode de déplacements. Il favorise le développement des transports collectifs et des modes actifs (marche et vélo).

Soumis à des modifications entre 2000 et 2010, le PDU vise à établir une organisation entre les modes alternatifs à la voiture, la voirie et le stationnement en intégrant plusieurs enjeux transversaux comme la protection de l'environnement, l'intégration entre politiques urbaines et de mobilité ou encore l'accessibilité des transports pour tous mais aussi et surtout la sécurité des déplacements. Finalement, le PDU associe différents partenaires (acteurs institutionnels et de la société civile) au cours de son élaboration et de son évaluation, afin de partager un projet de mobilité durable au service des habitants et des activités locales. Ce document est aujourd'hui un des modèles du *Plan de Mobilité Urbaine Durable*, que l'Europe a promu dans son plan d'action pour la mobilité urbaine.

Comme nous l'avons vu précédemment, l'ampleur du problème se situe au minimum à l'échelle des douze communes du SCoT et du territoire du Golfe de Saint-Tropez (si ce n'est sur tout le littoral de la Côte d'Azur).

Les équilibres fondamentaux, à commencer par la gestion et la promotion de ce territoire, doivent être assurés dans un cadre intercommunal. En effet, en France, généralement, ce sont des communautés déjà constituées qui ont été à l'origine de l'initiative d'élaboration d'un SCoT. Dans le cas de ces douze communes des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez, en 1994 a débuté une démarche de mise en cohérence du bassin de vie. Ce qui a finalement abouti sur le SCoT, portant un projet de territoire.

On a ainsi vu la naissance d'une Communauté de Communes en 2012 sur la commune de Cogolin, succédant à l'ancien Comité des Elus qui était au service de l'intercommunalité dans le Golfe de Saint-Tropez. Elle est dotée de nombreuses compétences en matière d'aménagement de l'espace entre autres mais elle constitue aussi un maître d'ouvrage à l'échelle adéquate pour sa crédibilité afin de mettre en œuvre des projets retenus dans le SCoT (par exemple, en ce qui concerne les transports collectifs). Une **EPCI-FP** (*Etablissement Public de Coopération Intercommunale à fiscalité propre*) a par la suite vu le jour.

Cependant, la Communauté de Communes participe également à l'élaboration de chartes et de programmes thématiques et, actuellement, elle se penche en particulier sur un *Plan de Déplacements Urbains (PDU)*.

Il n'est donc pas encore en vigueur mais en étude, principalement avec un projet de site propre (modes de déplacements alternatifs, offre en transports en commun, prise en compte de la sécurité routière,...) et notamment de *Transports Collectifs* (terrestres et maritimes) *en Site Propre (TCSP<sup>2</sup>)*.

D'après les études de PDU relevées sur le site du **CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques)**, les prévisions concernant la circulation automobile impliquent un *Schéma de hiérarchisation de la voirie*, avec un *partage de la voirie* (longueur de voies aménagées en zone de circulation apaisée et modes doux), et un *Schéma de modération des vitesses*. Le problème sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez est l'emprise du foncier qui est telle que la voirie occupe déjà l'espace maximal disponible, bien que cet espace soit parfois peu large. Il n'est donc plus possible de hiérarchiser les voies, faute de place, un *Parcours Cyclable du Littoral (PCL)* étant déjà en place par endroits dans le cadre du *Schéma Départemental des Pistes Cyclables* établi par le Conseil Général du Var. Certaines portions de routes restent cependant problématiques et en questionnement pour l'implantation

---

<sup>2</sup> Les TCSP consistent à emprunter une voie ou un espace leur étant réservé (la plupart du temps, limité seulement sur les portions les plus encombrées).



d'une piste cyclable afin qu'il n'y ait pas d'interruption sur tout le parcours cyclable et que les cyclistes ne soient pas obligés de descendre sur la route pour poursuivre leur chemin. Pourquoi ne pas réfléchir à terme à la mise en place d'un service type « *vélo lib* » sur l'ensemble du territoire. La question de la modération de la vitesse ne changera pas énormément le problème des embouteillages, car lors des ralentissements la vitesse des véhicules est considérablement réduite et ne permet déjà pas de rouler dans des conditions propices au déplacement.

Figure 34 : Les huit mesures et objectifs d'un PDU



SOURCE : LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU) – POUR UNE INTEGRATION DES POLITIQUES DE MOBILITE – MOBILITES ET TRANSPORTS

**Figure 35 : Acteurs et compétences du stationnement automobile**

### Acteurs institutionnels

- **État** : quatre ministères impliqués : développement durable (PDU, voirie, urbanisme), intérieur (compétence des collectivités, pouvoir de police de stationnement du maire), justice (recouvrement des amendes) et finances (encaissement des amendes)
- **Communes** : stationnement sur voirie, pouvoir de police du maire, PLU
- **Intercommunalités** : parcs de stationnement (compétence obligatoire pour les communautés urbaines)
- **AOTU** : parcs-relais, verbalisation du stationnement gênant pour les TC, PDU
- **Départements** : aires de co-voiturage sur réseau départemental
- **Régions** : parcs de rabattement près des gares

### Professionnels du transport

Exploitants de stationnement des parcs et de la voirie, professionnels du transport de marchandises, représentants des taxis

### Représentants d'usagers

Associations locales de résidents, de commerçants, représentants des professions médicales, personnes à mobilité réduite, usagers des transports

**SOURCE : CERTU MOBILITES ET TRANSPORTS – LE POINT SUR N°27 – 30 ANS DE PDU EN FRANCE, [HTTP://WWW.CERTU-CATALOGUE.FR/MOBILITES-ET-TRANSPORTS-LE-POINT-SUR-N-27-30-ANS-DE-PDU-EN-FRANCE.HTML](http://www.certu-catalogue.fr/mobilites-et-transport-s-le-point-sur-n-27-30-ans-de-pdu-en-france.html)**

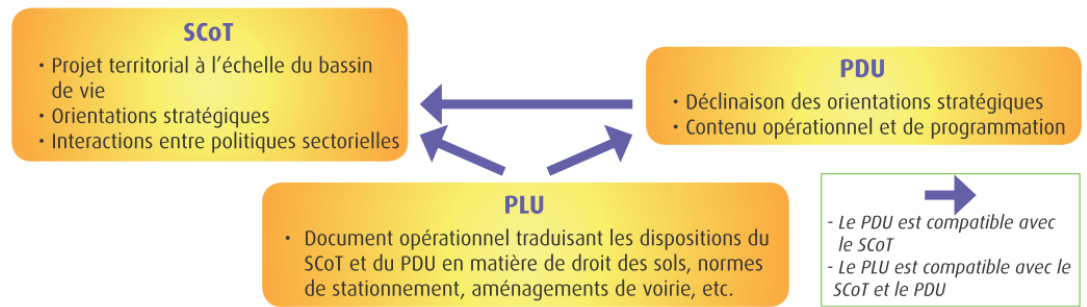
## D. Le PLU

Le *Plan Local d'Urbanisme (PLU)* entre autres est chargé de déterminer les conditions permettant notamment d'assurer « la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile », d'après l'Article L. 121-1 du Code de l'urbanisme.

L'objectif de la loi SRU de 2000 était de renforcer la cohésion sociale et urbaine. Elle a notamment été à l'origine du SCoT et du PLU et a inscrit le PDU dans cette hiérarchie des documents d'urbanisme. Cette loi a pour vocation de favoriser l'amélioration du cadre de vie urbain.

Ainsi, depuis la loi SRU, la planification urbaine intègre davantage les politiques de mobilité. Certains PDU sont élaborés en mettant en liaison le transport et l'urbanisme. Dans le cas du territoire du Golfe de Saint-Tropez, on se trouve bien dans la configuration d'un document de cohérence d'ensemble liant la problématique des transports et la maîtrise de l'urbanisation. Un seul maître mot : la modération, que ce soit au titre d'un développement maîtrisé de l'urbanisation ou des aménagements routiers.

Figure 36 : Le PLU dans la hiérarchie de la planification urbaine



SOURCE : CERTU MOBILITES ET TRANSPORTS – LE POINT SUR N°27 – 30 ANS DE PDU EN FRANCE, [HTTP://WWW.CERTU-CATALOGUE.FR/MOBILITES-ET-TRANSPORTS-LE-POINT-SUR-N-27-30-ANS-DE-PDU-EN-FRANCE.HTML](http://www.certu-catalogue.fr/mobilites-et-transport-le-point-sur-n-27-30-ans-de-pdu-en-france.html)

L'ensemble des chaussées, trottoirs, places et parkings publics font partie du domaine public d'une ville.

Concernant les entrées de ville, voilà ce que précise le PLU (2012) de la commune de Saint-Tropez :

« La volonté de prendre en compte les paysages, la qualité de l'urbanisme et de l'architecture, la sécurité, les nuisances sonores est traduite dans l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme par l'interdiction de construire, en dehors des espaces urbanisés, dans une bande (...) de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation. La RD98A est concernée par ces dispositions (...). »

« PADD : Objectif 2 : Aménager l'entrée de ville et ses abords :

- Reconduction de la zone d'urbanisation future du Port (AUP1 et AUP2).
- Maintien de l'emplacement réservé à vocation de carrefour entre la RD98a et la RD93. »

Concernant les transports et la voirie, selon le PLU :

« Adoption du nouveau Schéma Départemental des déplacements le 12 décembre 2007 dont les principaux enjeux sont :

- « d'assurer un maillage équilibré des territoires ;
- d'affirmer l'identité et l'image du réseau départemental ;
- de moderniser et de rendre accessible le réseau ;
- de redéfinir l'ensemble de la tarification ;
- de réaliser les infrastructures nécessaires aux transports. »

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

La commune de Saint-Tropez est desservie par 7 lignes interurbaines départementales au sein d'un « nouveau service plus souple offert aux usagers depuis le 2 septembre 2009. »

- « La définition des zones AU, la conversion des zones NB, les limites des zones urbaines, doivent être réalisées en examinant les dispositions de nature à améliorer la desserte communale en transports publics. »
- « Une étude de faisabilité pour l'aménagement, sur les routes départementales 559 et 98, entre Sainte-Maxime et Saint-Tropez d'une part, et vers Cogolin d'autre part, d'un transport collectif en site propre a été lancée en décembre par le Département. »

« Dans le cadre du Schéma Départemental des Déplacements le Conseil Général a fixé trois principaux enjeux relatifs à la voirie départementale située sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez :

1. faciliter les échanges avec les autres territoires avec un rabattement efficace vers les axes structurants
2. Mailler le territoire et améliorer la desserte de ses communes et de ses sites touristiques
3. Sécuriser les routes existantes »

»

Le PLU précise ensuite quelques points concernant les *Emplacements Réservés (ER)* :

« En matière d'emplacements réservés, les besoins exprimés par le Conseil Général sont les suivants :

- « ER N°1 : Elargissement de la RD98 à maintenir,
- ER N°2 : Aménagement du Carrefour RD98/RD93 à maintenir, (...) »

»

Attardons-nous à présent sur les équipements et le fonctionnement de la ville en ce qui concerne son réseau routier (citation du PLU) :

**« Un réseau routier hiérarchisé mais de plus en plus saturé en période estivale »**

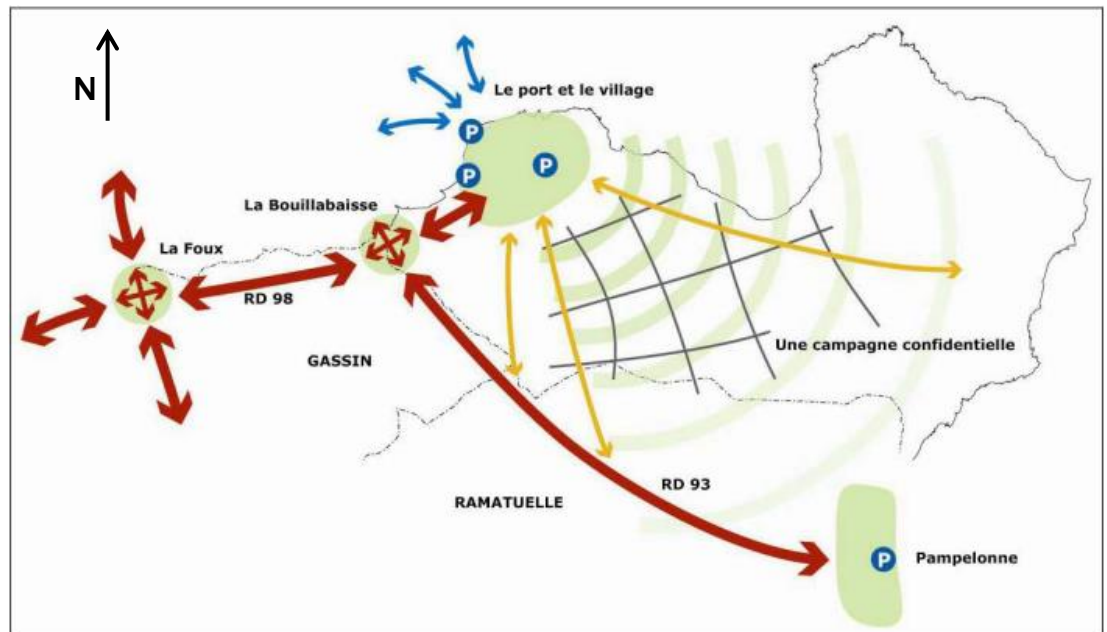
L'accessibilité à Saint-Tropez est difficile. La commune est principalement desservie par :

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

- La RD98a « boulevard du littoral » ;
- La RD93 « route des plages de Pampelonne ».

Des points de congestion existent sur le réseau principal au niveau des carrefours de la Foux et de la Bouillabaisse sur le territoire communal de Gassin.

**Figure 37 : Schéma fonctionnel de l'organisation du territoire de la presqu'île de Saint-Tropez**



SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012), [HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\\_1\\_RP201\\_20112\\_ARRET.PDF](http://www.saint-tropez.fr/fr/portals/0/fichiers/plu/2012_1_RP201_20112_ARRET.PDF)

Le réseau viaire est caractérisé par une bonne hiérarchie des voies primaires et secondaires. Cependant, le trafic très important en période estivale entraîne une congestion du réseau. Le réseau primaire est représenté par :

- La RD98a, voie d'accès à la ville historique par le bord de mer ;
- La RD93, dite « route des plages » ;
- (...)

**Figure 38 : Photographies des deux axes routiers principaux menant à l'entrée de ville de Saint-Tropez : la RD98A (à gauche) et la RD93 ou "Route des plages" (à droite)**



**SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012), [HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\\_1\\_RP201\\_20112\\_ARRET.PDF](http://www.saint-tropez.fr/fr/portals/0/fichiers/plu/2012_1_RP201_20112_ARRET.PDF)**

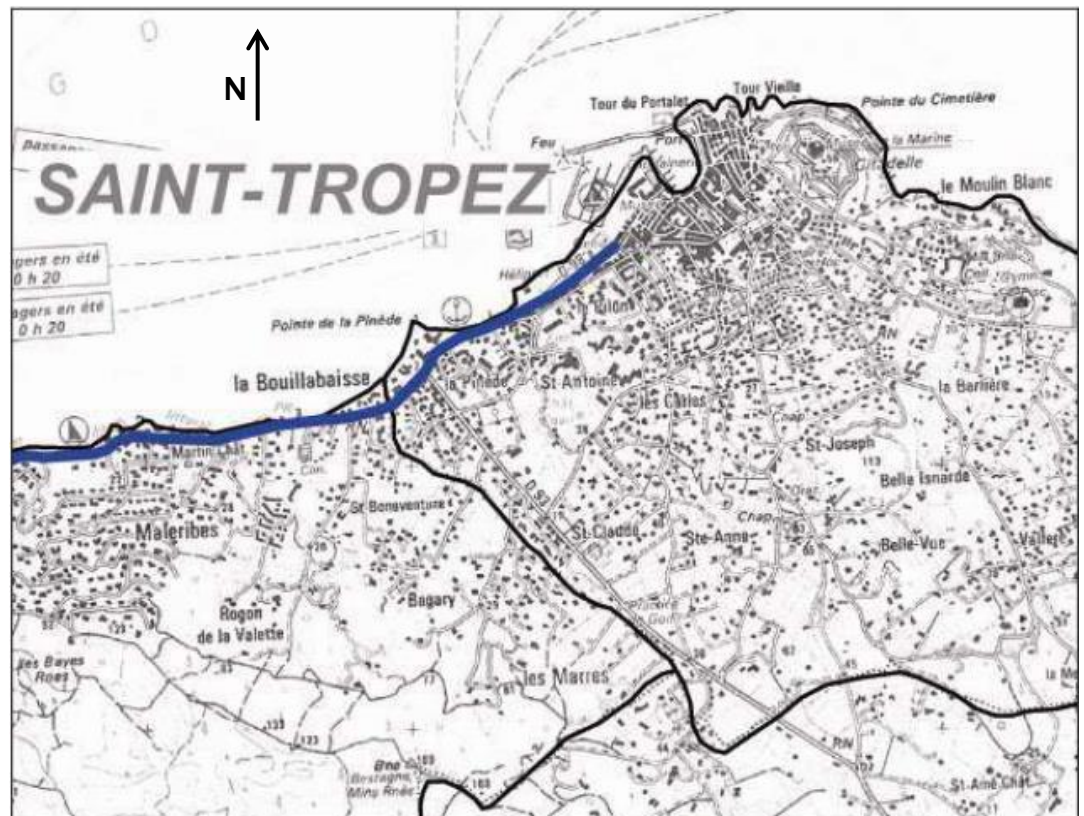
La RD98a est soumise aux dispositions de l'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme en tant que « voirie à grande vitesse ». Ce classement entraîne un recul de 75m par rapport à l'axe de la voie. Cependant, la collectivité peut s'affranchir des règles de recul imposées par l'article précité en mettant en œuvre dans les différentes pièces du PLU, le rapport de présentation, le plan de zonage et le règlement des zones concernées, un traitement des voies et de leurs abords en terme de réduction des nuisances, de sécurité, de qualité architecturale, de qualité de l'urbanisme et des paysages.

Le réseau secondaire de Saint-Tropez est un réseau de chemins de campagne ; il se connecte au réseau primaire comme une arborescence.

Enfin, un ensemble de petites voies participe largement de l'étonnante intégration du développement urbain des 50 dernières années au paysage naturel de Saint-Tropez.



Figure 39 : Illustration de la RD98A (voie à grande vitesse)



SOURCES : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012), [HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\\_1\\_RP201\\_20112\\_ARRET.PDF](http://www.saint-tropez.fr/fr/portals/0/fichiers/plu/2012_1_RP201_20112_ARRET.PDF) ET CDIG DU VAR

**Des stationnements en nombre insuffisant par rapport aux besoins, en particulier en saison estivale**

Avec 2 400 places de stationnement payantes et 250 gratuites, la commune dispose d'un parc de stationnement public relativement élevé mais qui ne répond pas aux besoins cumulés des résidents et des touristes en saison estivale.

Les parkings existants sont les suivants :

- Parking du port : 1 500 places ;
- Parking du XVème corps : 90 places ;
- Parking Foch : 80 places ;
- Stationnements avec horodateurs : 320 places ;
- Parking des Lices : 300 places publiques et 170 places privées.

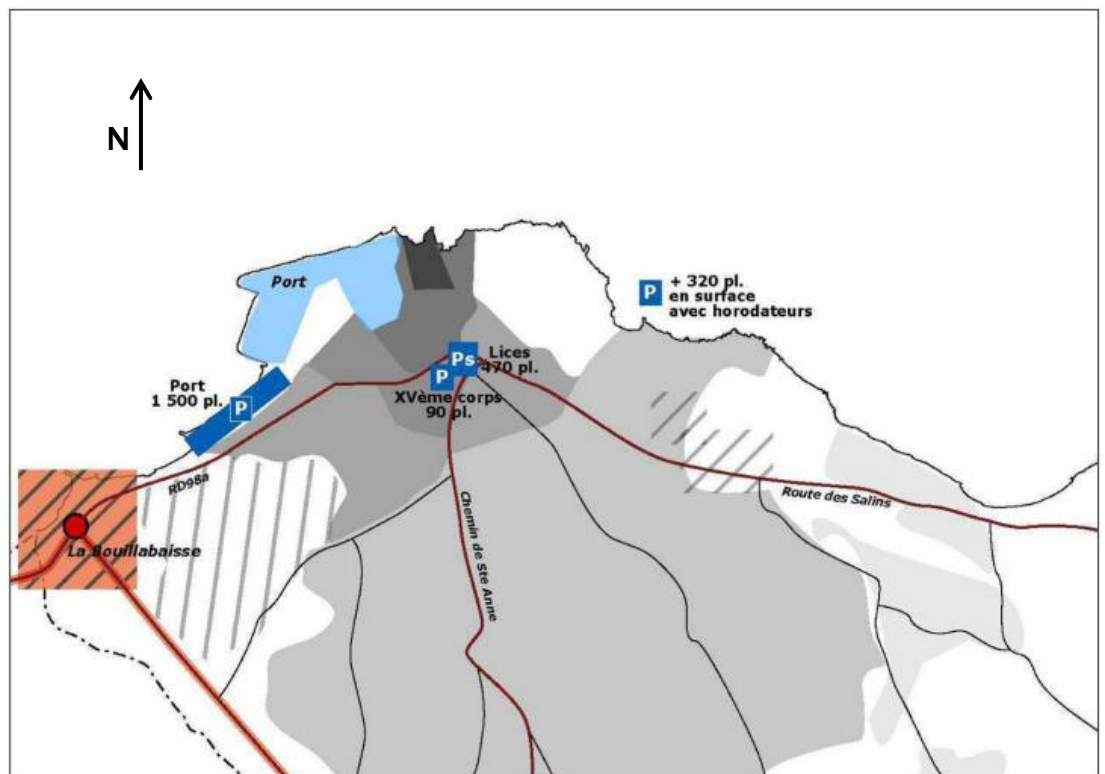
## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

Figure 40 : Le Parc des Lices (à gauche) et l'Esplanade du Port (à droite)



SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012), [HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\\_1\\_RP201\\_20112\\_ARRET.PDF](http://www.saint-tropez.fr/fr/portals/0/fichiers/plu/2012_1_RP201_20112_ARRET.PDF)

Figure 41 : Les aires de stationnement sur la commune de Saint-Tropez



SOURCES : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012), [HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\\_1\\_RP201\\_20112\\_ARRET.PDF](http://www.saint-tropez.fr/fr/portals/0/fichiers/plu/2012_1_RP201_20112_ARRET.PDF)  
ET SDP.CONSEILS

### Des transports en commun trop peu développés

#### Les transports en commun maritimes

Sur le Golfe, 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.

Les liaisons maritimes (navettes touristiques) existantes sont essentiellement les 5 lignes régulières centrées sur Saint-Tropez dont 2 à destination de l'extérieur du bassin. Ces services sont particulièrement attractifs en période estivale (350 000 passagers par an dont 130 rotations journalières en juillet et août), ils assurent une triple fonction : d'échanges inter sites ; d'échanges interurbains voire de liaison à grande distance (aéroport de Nice) ; de cabotage<sup>3</sup>. Ces liaisons maritimes, principalement utilisées par les touristes, sont insuffisantes.

**Figure 42: Navette touristique "Les Bateaux Verts"**



SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012),  
[HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\\_1\\_RP201\\_20112\\_ARRET.PDF](http://www.saint-tropez.fr/fr/portals/0/fichiers/plu/2012_1_RP201_20112_ARRET.PDF)

#### Les transports en commun terrestres

La commune de Saint-Tropez est desservie par le réseau de transports publics du Conseil Général.

---

<sup>3</sup> Acheminement de marchandises ou de passagers sur une courte distance.

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

Du fait de sa localisation à l'extrémité de la presqu'île, la commune constitue l'une des « extrémités » du réseau. Ce sont 9 lignes qui la desservent.

4 lignes sont internes au Golfe, en direction de :

- La Garde Freinet (7701)
- Ramatuelle (7703 et 7705)
- La Môle (7704)

5 lignes relient St-Tropez aux principales agglomérations du Var :

- Toulon (7801 et 7802)
- Hyères (7803)
- Les Arcs (7202)
- St Raphaël (7601)

Comme sur l'ensemble du réseau Varlib, les habitants de Saint-Tropez bénéficient de la tarification unique : 2€ par trajet.

**Figure 43 : Les différents itinéraires du réseau départemental de bus Varlib sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez**



SOURCES : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012),  
[HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\\_1\\_RP201\\_20112\\_ARRE](http://www.saint-tropez.fr/fr/portals/0/fichiers/plu/2012_1_rp201_20112_arre)



»

Si l'on s'intéresse un peu plus dans le détail à ce que dit la réglementation du PLU concernant les entrées de ville, on s'aperçoit que :

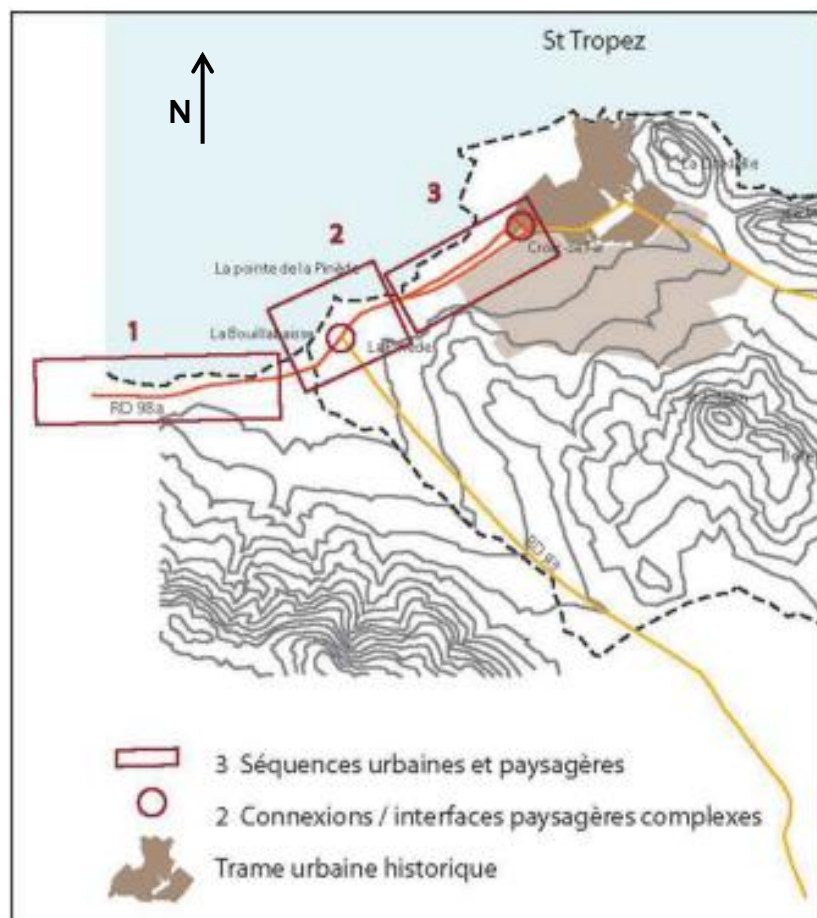
« Cette voie [RD98A] se compose de trois séquences paysagères, de nature et qualités différentes se succédant jusqu'à la cité historique.

Un développement urbain continu s'affirme depuis la commune de Gassin.

Résidences principales et secondaires, résidences hôtelières, commerces divers se sont implantés sans articulation avec les lieux et aménagés sur le concept du « tout voiture ».

Ces réponses urbanistiques sont grandes consommatrices d'espace et manquent de conception urbaine et d'intégration paysagère.

**Figure 44 : Composition des trois séquences paysagères de la voie RD98A**



**SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012),  
HTTP://WWW.SAINT-  
TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\_1\_RP201\_20112\_ARRE  
T.PDF**

Séquence 1 : « Fenêtres paysagères » sur Saint-Tropez

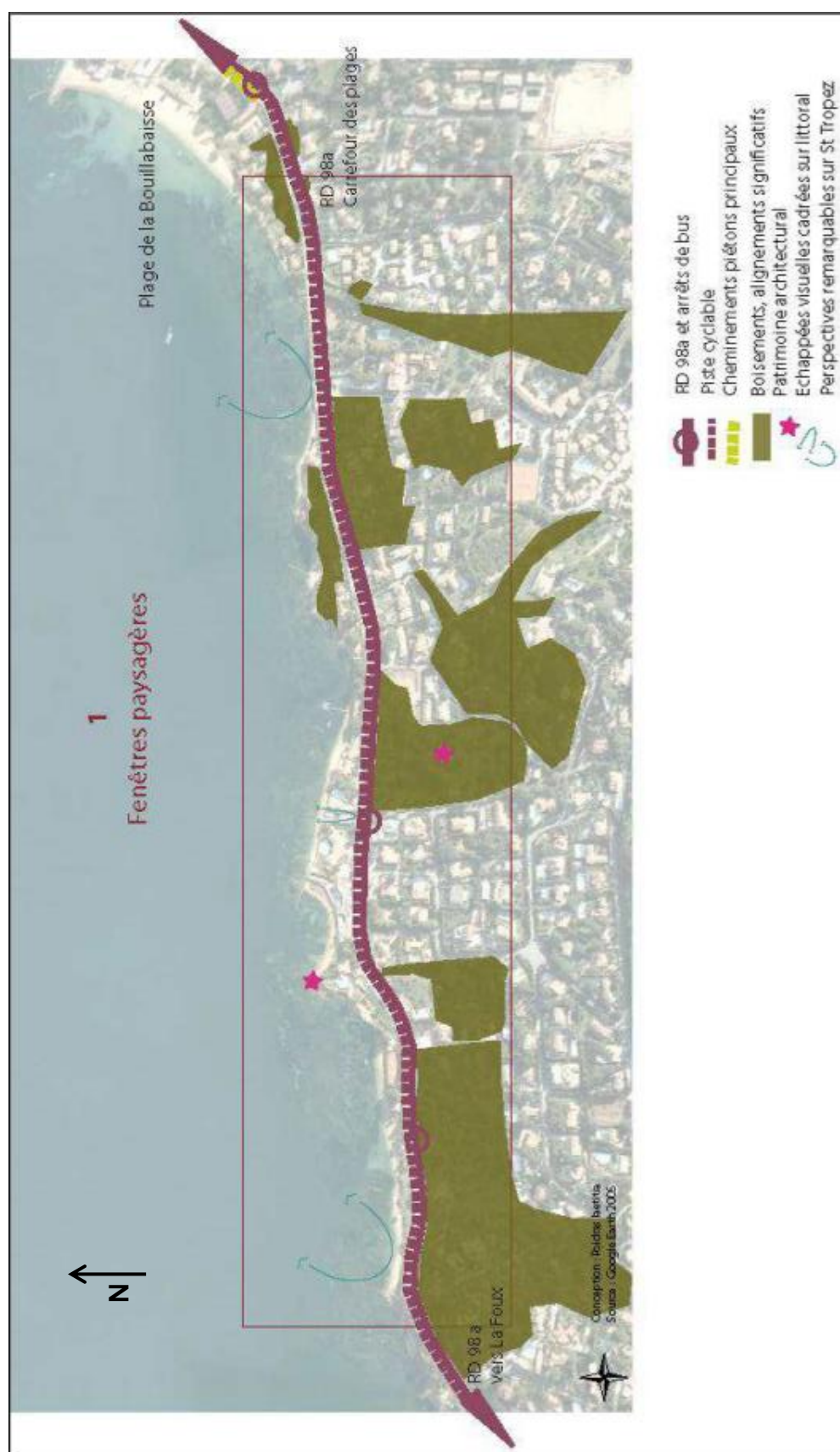
Cette séquence se situe sur la commune de Gassin.

Les aménagements se réduisent à un traitement routier et à une piste cyclable continue. Aucun trottoir n'accompagne les piétons, les arrêts de bus restent souvent illisibles. Les abords boisés accompagnent l'itinéraire routier.

(...)



Figure 45 : Composition de la RD98A



SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012),

HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\_1\_RP201\_20112\_ARRET.PDF

Ce secteur subit une réelle pression immobilière et l'ambiance est celle d'un continuum sans grande qualité urbaine. Les perspectives paysagères sur Saint-Tropez représentent les plus-values de cette séquence. Un soin particulier reste à apporter afin de les mettre en scène et valoriser ces points de vue emblématiques.

**Figure 46 : Un abord de route manquant de requalification**



SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012),  
HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\_1\_RP201\_20112\_ARRET.PDF

### Séquence 2 : Le Carrefour des plages « fonctionnel »

Située pour sa partie Est sur le territoire de Saint-Tropez, cette séquence est caractérisée par un paysage routier, ce carrefour particulier distribue les trafics venant de la Foux vers la Cité Tropézienne d'une part, Ramatuelle et les plages de Pampelonne de l'autre. C'est ce lieu qui fait la distinction entre la commune de Gassin et celle de Saint-Tropez. Le traitement actuel du carrefour confère à cette séquence une fonctionnalité urbaine mais ne suffit pas à en faire un espace public de qualité.

Figure 47 : Zoom sur le carrefour de la Bouillabaisse, dit carrefour des plages



SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012),  
HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\_1\_RP201\_20112\_ARRET.PDF

Figure 48 : Trafic routier au carrefour de la Bouillabaisse



SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012),  
[HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\\_1\\_RP201\\_20112\\_ARRET.PDF](http://www.saint-tropez.fr/fr/portals/0/fichiers/plu/2012_1_rp201_20112_arret.pdf)

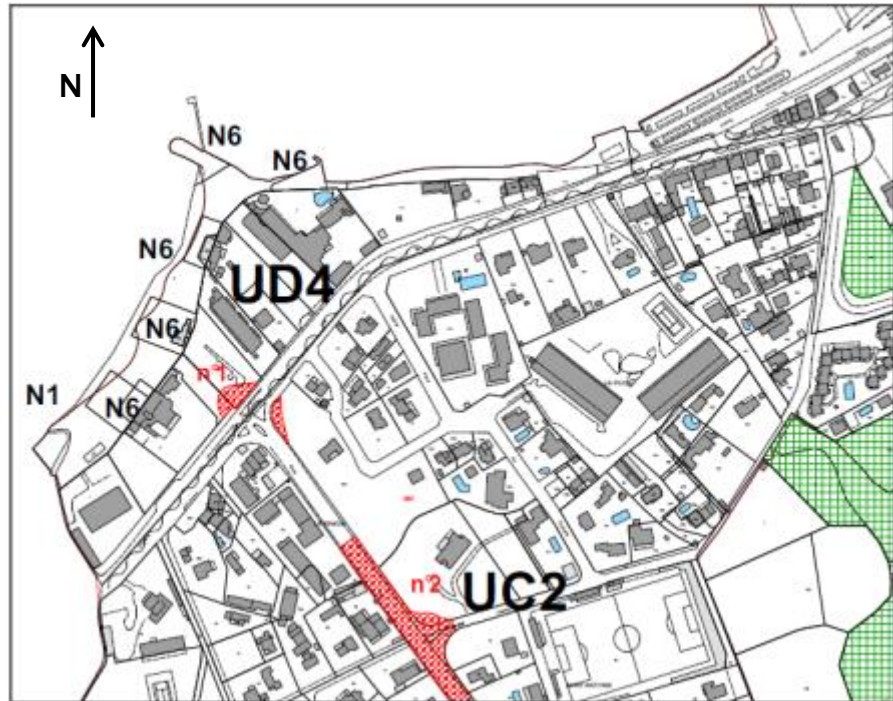
Espace peu convivial, la voie de circulation automobile domine, la piste cyclable s'achève brutalement, les cheminements piétons restent peu affirmés et discontinus, malmenés par des rétrécissements et la multiplication du mobilier urbain. L'espace est fermé, très peu de vues offertes sur le littoral. Une vitrine commerciale « saisonnière » peu qualitative est à restructurer ... Les arrêts de bus sont contraints et les entrées de parkings peu lisibles.

(...)

De part et d'autre de la voie se répartissent des zones urbaines au POS, maintenues au PLU (zones UC2 et UD4) [déjà bâties].



Figure 49 : Zonage aux abords de la RD98A et de la RD93



SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012), [HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\\_1\\_RP201\\_20112\\_ARRET.PDF](http://www.saint-tropez.fr/fr/portals/0/fichiers/plu/2012_1_rp201_20112_arret.pdf)

### Séquence 3 : Un boulevard urbain traité en entrée de ville

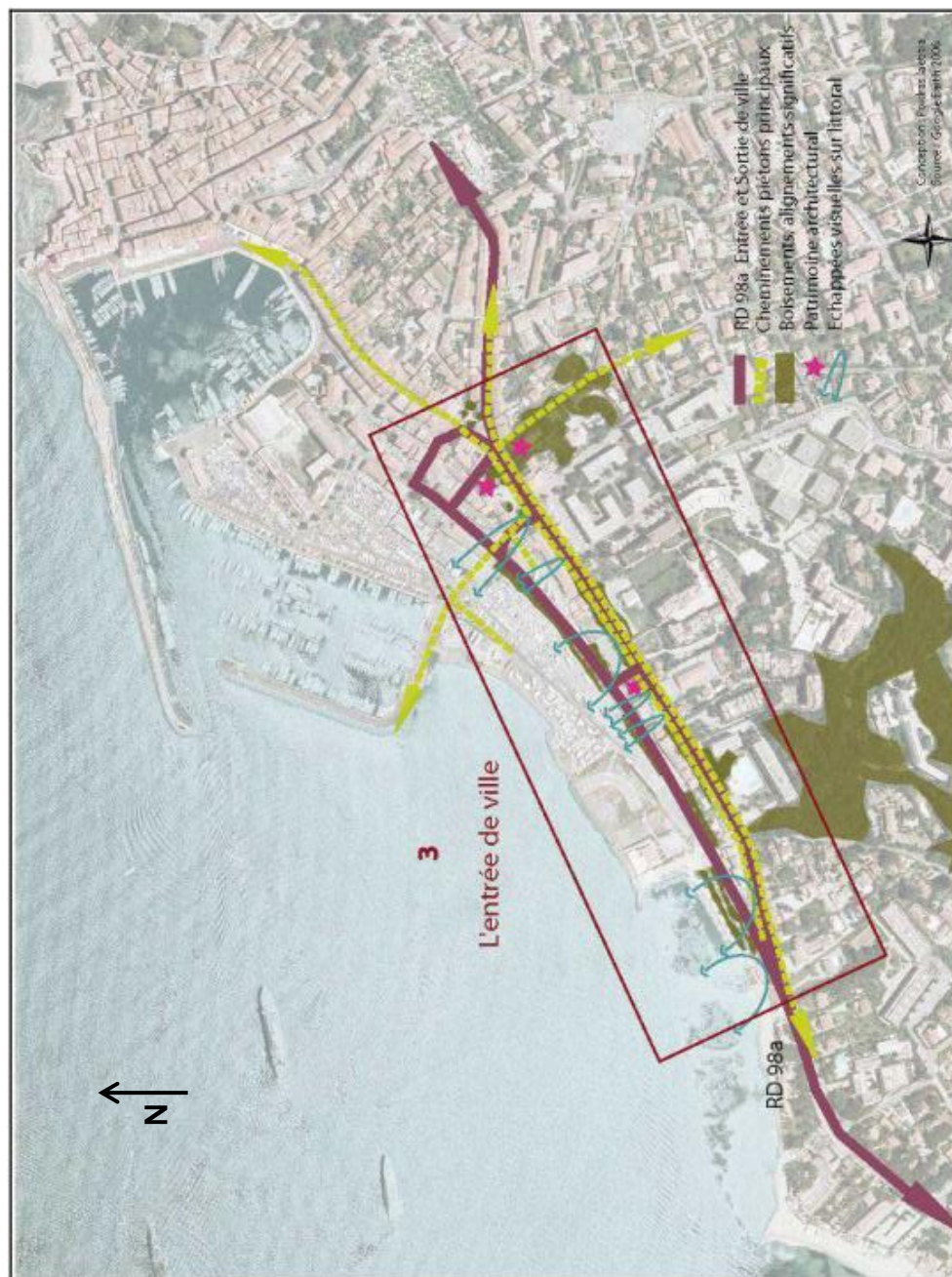
Cette séquence d'entrée de ville située intégralement sur le territoire de Saint-Tropez conserve le caractère routier affirmé précédemment évoqué, tout en offrant la typologie d'un boulevard urbain. Les divers usages cohabitent sans conflits.

Trottoirs piétons, parkings, circulations automobiles sont gérés et offrent des réponses qualitatives (gabarit et matériaux, éclairage public,...).

(...)

Une meilleure interface avec le littoral reste à traiter. Encore une fois, la logique du « tout automobile » domine.

Figure 50 : Organisation de la RD98A, côté entrée de ville



SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012),  
[HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\\_1\\_RP201\\_20112\\_ARRET.PDF](http://www.saint-tropez.fr/fr/portals/0/fichiers/plu/2012_1_rp201_20112_arret.pdf)



Figure 51 : Entrée de ville de Saint-Tropez



SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012),  
[HTTP://WWW.SAINT-TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\\_1\\_RP201\\_20112\\_ARRET.PDF](http://www.saint-tropez.fr/fr/portals/0/fichiers/plu/2012_1_RP201_20112_ARRET.PDF)

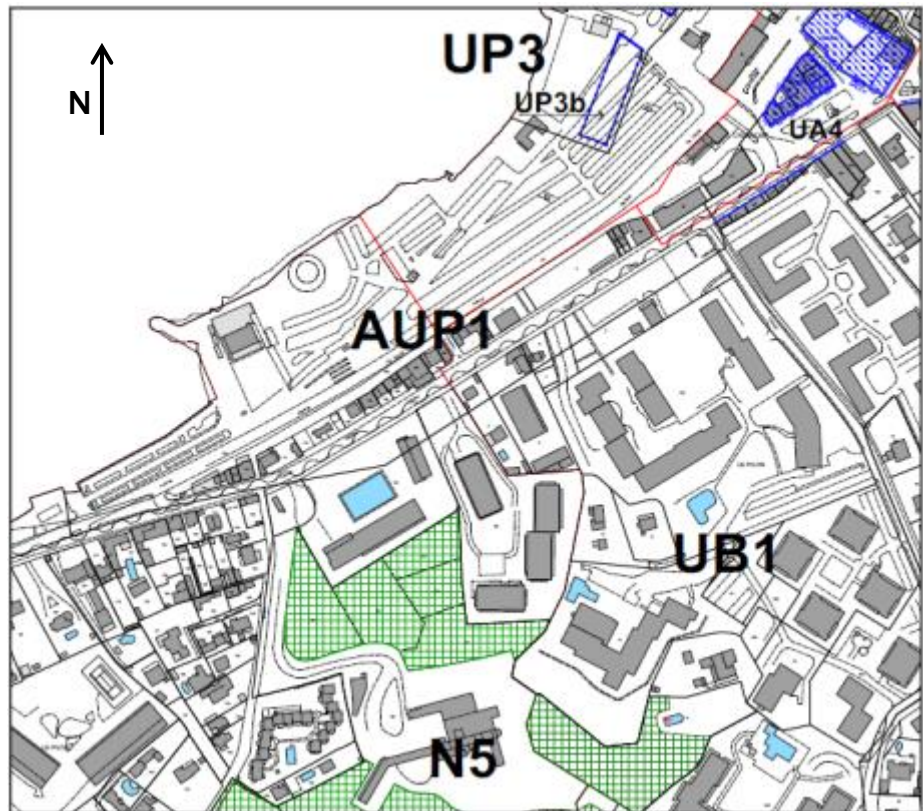
Au sud de la voie se situe une zone urbaine au POS, maintenue au PLU (zone UB1) [déjà bâtie]. (...)

Au nord, la zone NAa du POS, reconduite au PLU sous le classement AUP1, accueille majoritairement un vaste parking public complété par des constructions liées principalement à l'activité maritime ou au fonctionnement du parking. Par ailleurs, des constructions d'habitation et de commerce sont situées en bordure de la voie.

(...) A noter également que l'esplanade du port, la voie et ses abords sont destinés à faire l'objet d'un réaménagement global.

(...)

Figure 52 : Zonage à l'entrée de ville de Saint-Tropez



SOURCE : PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (2012),  
HTTP://WWW.SAINT-  
TROPEZ.FR/FR/PORTALS/0/FICHIERS/PLU/2012\_1\_RP201\_20112\_ARRE  
T.PDF

»

### III. Des conditions de circulation délicates

Dans cette dernière section, nous rentrons dans le vif du sujet avec tout d'abord une présentation de la problématique qui touche tout le territoire du Golfe puis un aperçu des tentatives inabouties qui ont été menées pour tenter d'améliorer ces difficultés de circulation.

#### A. La description du problème

La saturation du réseau routier du Golfe est une menace pour son économie et son environnement. Elle nuit à l'activité économique locale ainsi qu'au tourisme qui est la principale ressource du territoire. Le milieu naturel est également fragilisé par cette congestion alors qu'il est une richesse et qu'il a fait la renommée internationale du Golfe.

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

La fréquentation des parkings reflète assez bien la tendance générale de fréquentation du bassin.

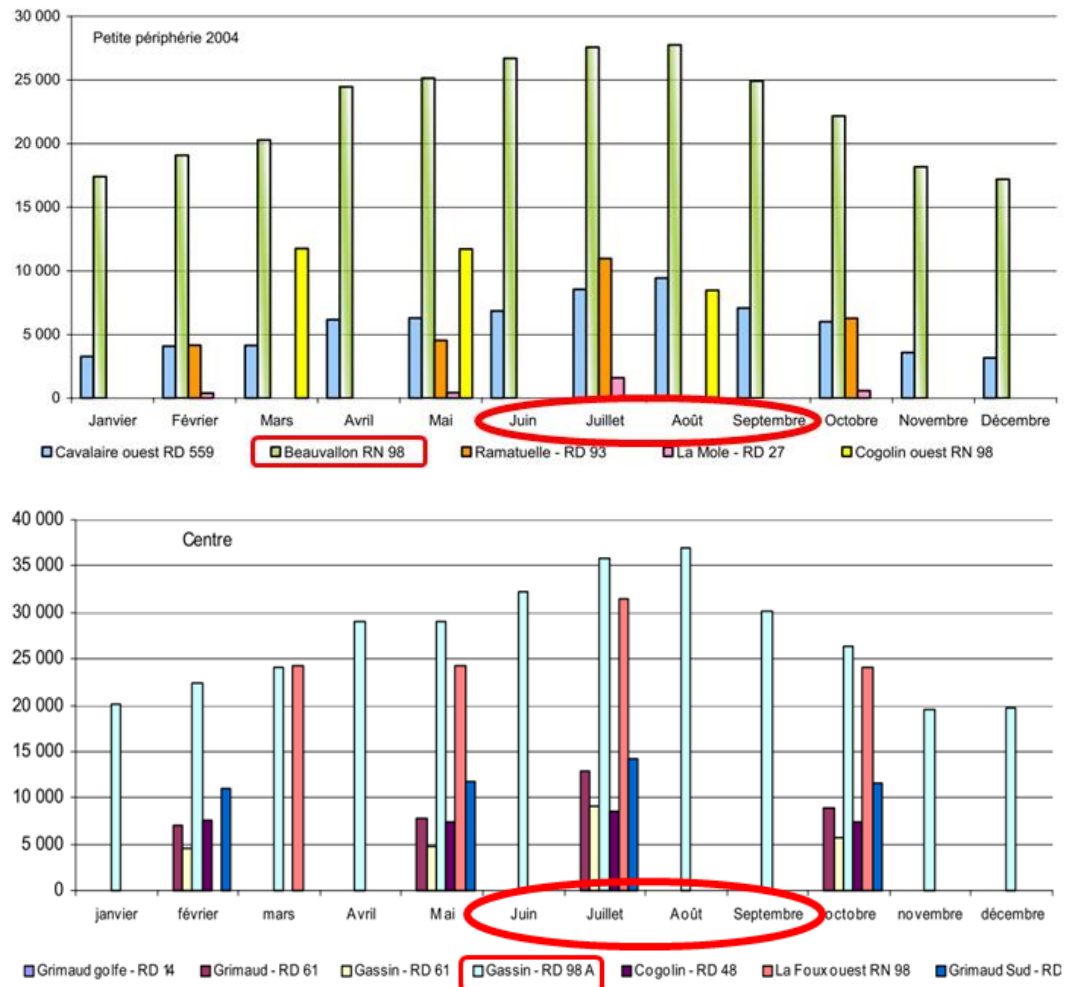
**Figure 53 : Evolution mensuelle de la fréquentation des parkings payants (nombre de véhicules/mois) en 2003 et 2004**



**SOURCES: SYNDICAT MIXTE DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ/PAYS DES MAURES ET DDE VAR**

On s'aperçoit bien (cf. **Figure 53**) que le pic de fréquentation se situe en saison estivale (juillet-août), avec une fréquentation stable des parkings du Port et des Lices, à Saint-Tropez, entre 2003 et 2004.

**Figure 54 : Evolution mensuelle du trafic routier (en nombre moyen de véhicules/jour) enregistré en 2004**



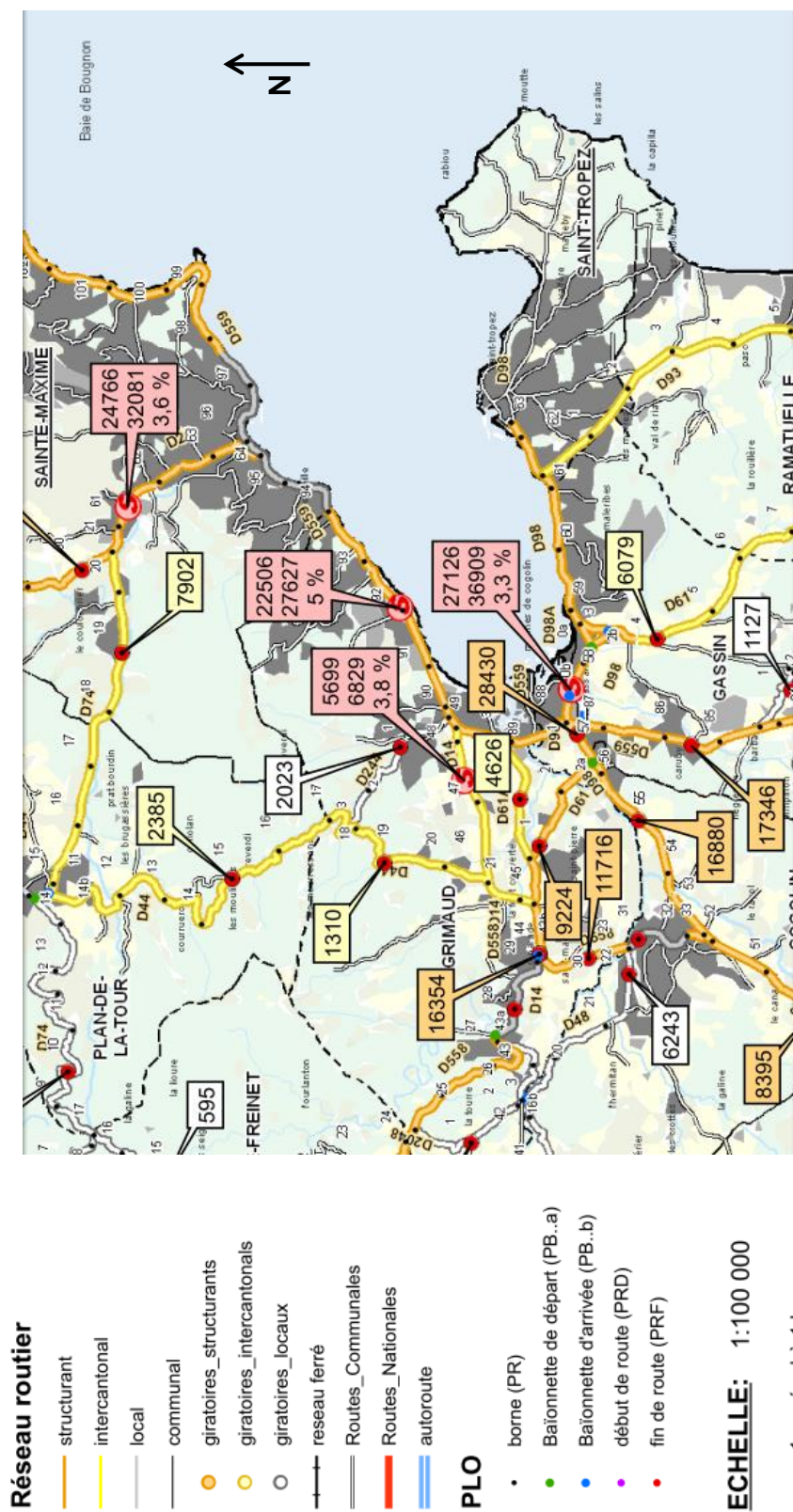
**SOURCES: SYNDICAT MIXTE DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ/PAYS DES MAURES ET DDE VAR**

La **Figure 54** montre que la circulation est globalement intense toute l'année sur la RN98 (Sainte-Maxime – La Foux) et la RD98A (La Foux – Saint-Tropez), avec cependant des pics de circulation également plus importants lors de la saison estivale (en juin, juillet, août voire même septembre). Les secteurs tels que Beauvallon (entre Sainte-Maxime et La Foux) et le carrefour de La Foux (sur la commune de Gassin) sont saturés une grande partie de l'année.

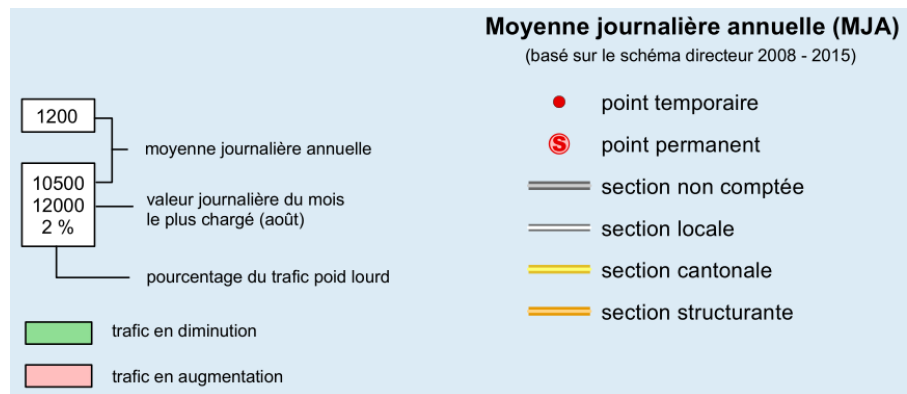


## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

Figure 55 : Recensement de la circulation dans le département du Var – Données trafic 2011 –



## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

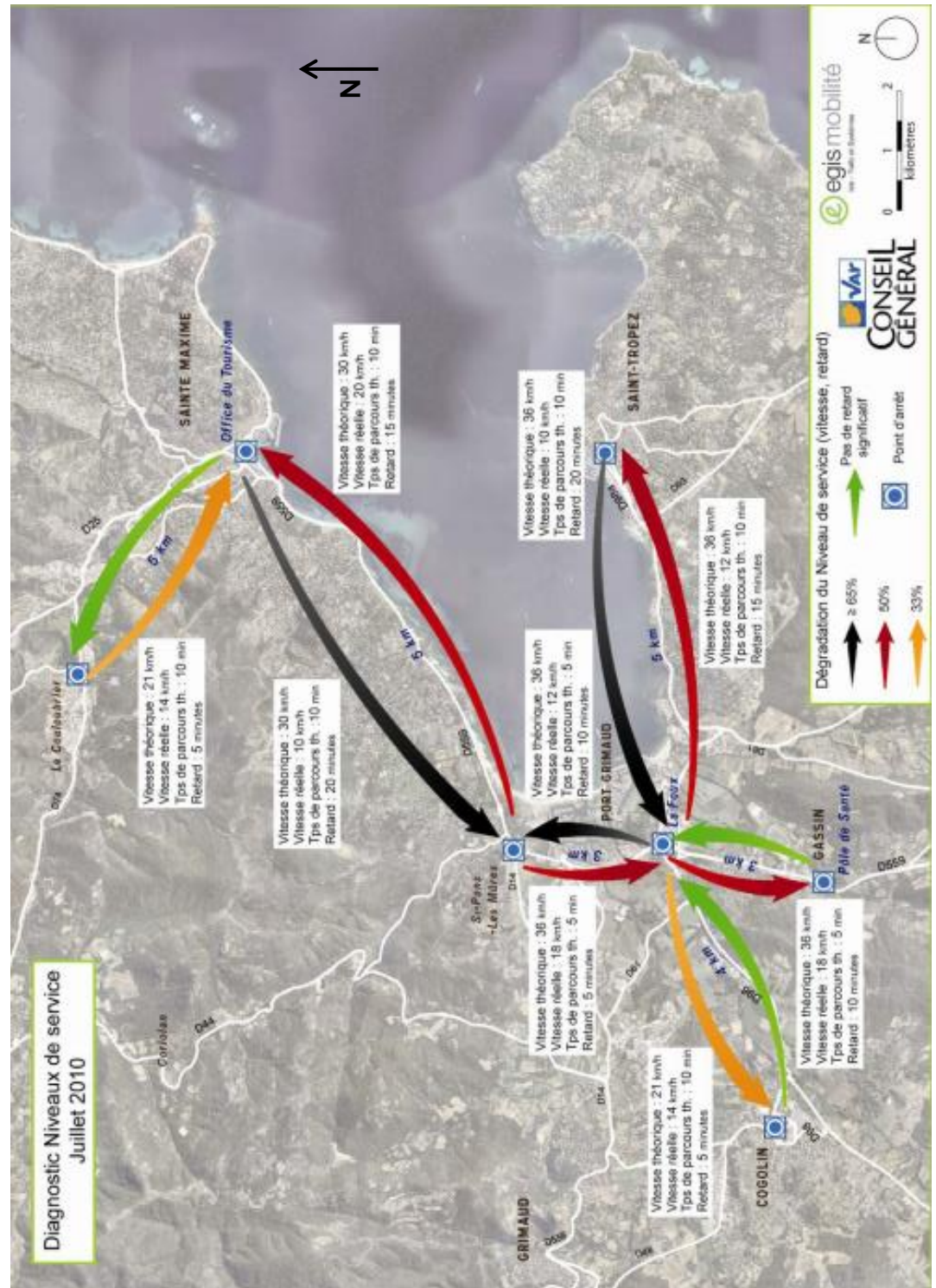


**SOURCES: CONSEIL GENERAL VAR, DIRECTION DES ROUTES SERVICE ENTRETIEN  
EXPLOITATION**

Sur la **Figure 55**, si l'on prend l'exemple du carrefour de la Foux, véritable point noir en termes de fréquentation et de circulation, il y a une augmentation de près de 36% du trafic entre la moyenne journalière annuelle et la valeur journalière du mois le plus chargé (août). On peut noter que ce trafic est de plus en augmentation.



Figure 56 : Temps de parcours, vitesses et retard estimé dans l'offre de service Transports Collectifs terrestres – 2009



SOURCES: CONSEIL GENERAL VAR, DIRECTION DES ROUTES SERVICE ENTRETIEN EXPLOITATION

Sur la **Figure 56**, on remarque que les itinéraires (des Transports Collectifs) Saint-Tropez -> La Foux, La Foux -> St Pons-Les Mûres et Sainte-Maxime -> St Pons sont particulièrement compliqués,

**encombrés** et longs en termes de temps de parcours. Viennent ensuite les trajets La Foux -> Saint-Tropez, La Foux ->Gassin, St Pons -> La Foux et St Pons -> Sainte-Maxime. Ce constat est généralisable à l'ensemble des véhicules.

Les usagers et les transporteurs locaux sont très régulièrement confrontés à des pertes de temps beaucoup plus importantes que la moyenne (atteignant jusqu'à plusieurs heures à certaines horaires suivant les trajets). On constate une perte de temps plus importante à partir de 10h dans le sens entrant dans Saint-Tropez et en fin d'après-midi dans le sens sortant de Saint-Tropez.

En période estivale, le cumul de retard peut atteindre plus d'une heure entre Saint-Tropez et Sainte-Maxime, alors que le trajet se fait en temps normal en 25 minutes. Concrètement, si l'on veut sortir de Saint-Tropez, il faut quitter la ville avant 16h. Au-delà et jusqu'à parfois 21h en été, on se retrouve bloqué dans les embouteillages...

**Figure 57 : Embouteillages estivaux**



**SOURCE : SCoT DES CANTONS DE GRIMAUD ET DE SAINT-TROPEZ –  
RAPPORT DE PRESENTATION – VERSION EXECUTOIRE (2006) (DES  
CONDITIONS DE DEPLACEMENT DIFFICILES)**

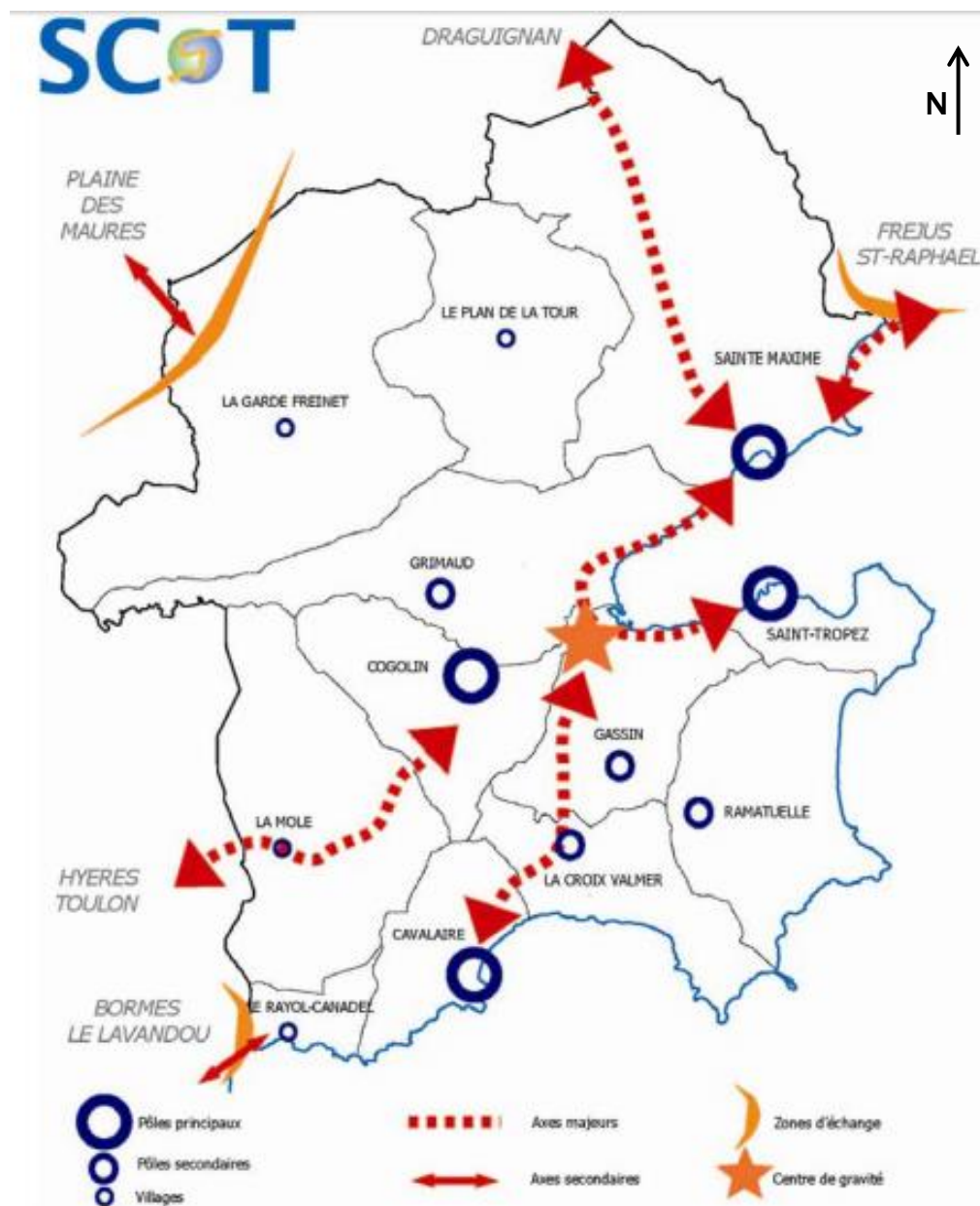
On constate actuellement dans tout le Golfe de Saint-Tropez une congestion totale des sites et des infrastructures. Dans le périmètre du SCoT, les conditions d'accès et de déplacements sont particulièrement délicates. Attention tout de même à ne pas tomber sous la pression d'une urbanisation non maîtrisée et à préserver le territoire, car lorsqu'on développe l'urbanisation, les axes routiers le sont également et inversement lorsqu'on agrandit les infrastructures routières

l'urbanisation suit, mais on ne peut plus se permettre ces évolutions dans le Golfe de Saint-Tropez.

Dans cette partie, les résultats que nous verrons par la suite ont été obtenus dans le cadre des études d'un projet d'amélioration de la desserte routière du Golfe de Saint-Tropez lancé en 1998 sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat et à la demande des élus, dit *Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA)*.

*Nous voyons sur la **Figure 58** suivante l'organisation du territoire avec les différents pôles qu'on y trouve ainsi que les axes routiers de différentes tailles, les zones d'échanges et le centre de gravité au niveau du carrefour de La Foux (il agit comme un « entonnoir » puisque c'est ici que se rejoignent les routes provenant de toutes directions mais celles-ci se transforment en une seule voie ensuite pour se diriger vers Saint-Tropez).*

Figure 58 : Organisation du territoire du Golfe de Saint-Tropez



SOURCE : SCoT DES CANTONS DE GRIMAUD ET DE SAINT-TROPEZ –  
RAPPORT DE PRESENTATION – VERSION EXECUTOIRE (2006) (DIAGNOSTIC  
DU TERRITOIRE)

D'après le SCoT des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez –  
Rapport de présentation – version exécutoire (2006) (Des conditions de  
déplacement difficiles), <http://www.scot-cgst.org/new/diag-transp2.pdf>  
(cf. Figure 29 pour la dénomination des axes routiers):



### « 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 de déplacement : autoroutes, gares TGV, grands aéroports, ...

C'est ce qui lui a assuré une certaine préservation en comparaison du littoral des Alpes Maritimes. (...)

#### 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.

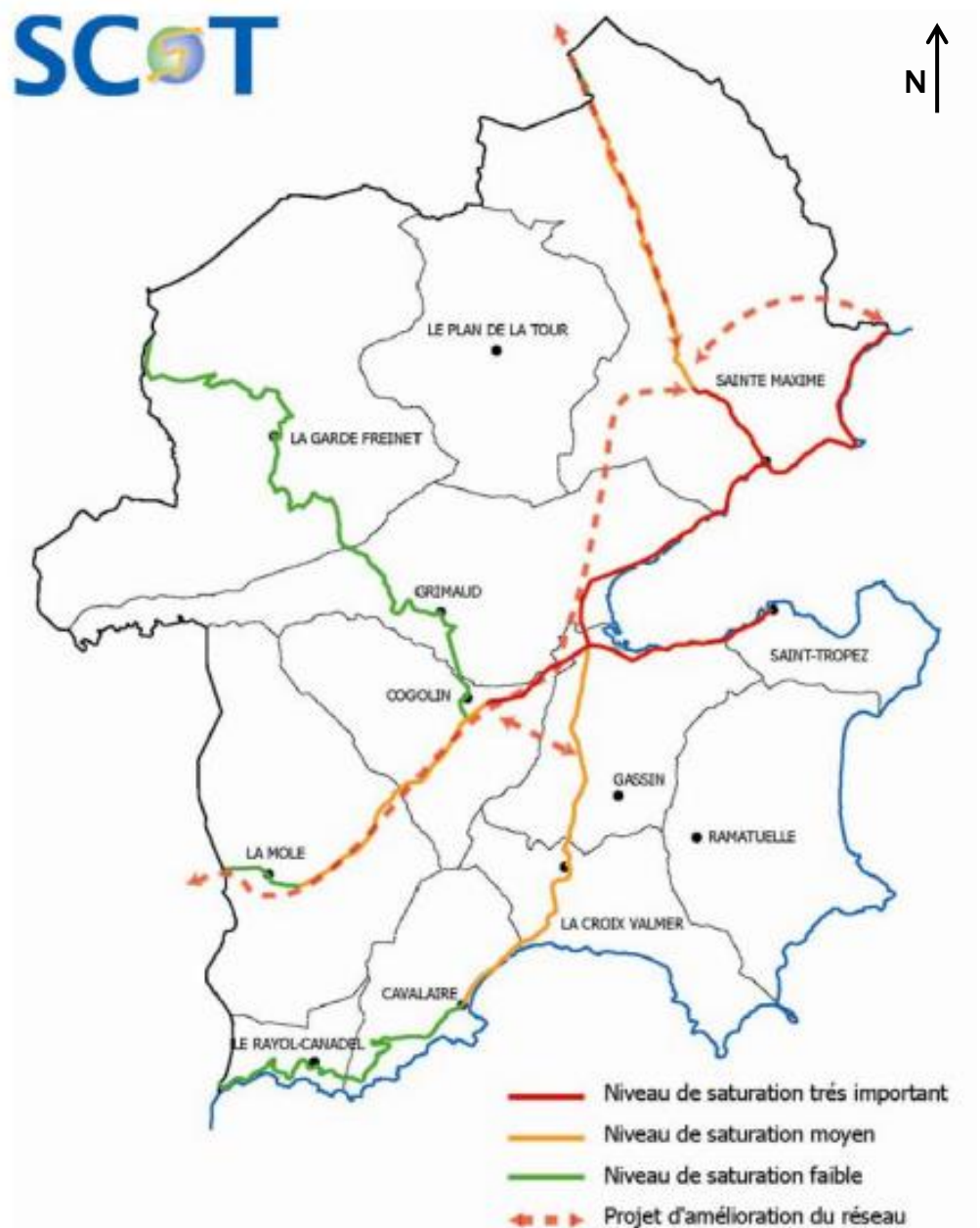
En moyenne annuelle :

- 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 ; (...)
- 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.

Pendant la **saison estivale**, les charges de trafic sur la voirie primaire augmentent de 50 à 100% par rapport à la **période hivernale** [(et notamment sur les infrastructures routières longeant le littoral du Golfe de Saint-Tropez, cf. **Figure 59**)]. (...)

Figure 59 : Niveau de saturation des différents axes routiers du Golfe de Saint-Tropez en période estivale



SOURCE : SCOT DES CANTONS DE GRIMAUD ET DE SAINT-TROPEZ –  
RAPPORT DE PRESENTATION – VERSION EXECUTOIRE (2006) (DES  
CONDITIONS DE DEPLACEMENT DIFFICILES)

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** [(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**)] 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 : (...)

**RD98a** - La Foux-Saint-Tropez : **27 700** véhicules/jour et **37 700** véhicules/jour au mois d'août [(soit une hausse de près de **36%** du trafic routier au mois d'août)]; (...)

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.

(...)

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.

### Les transports en commun

#### Les transports en commun maritimes

(...)

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 :

- 5 lignes régulières centrées sur Saint-Tropez dont 2 à destination de l'extérieur du bassin ;
- des services particulièrement attractifs en période estivale assurant une triple fonction :
  - d'échanges inter sites ;
  - d'échanges interurbains voire de liaison à grande distance (aéroport de Nice);
  - de cabotage<sup>3</sup>.

L'offre en termes 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** ;

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

- 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 (...) terrestres individuels et collectifs.

(...)

Figure 60 : Une navette maritime "Les Bateaux Verts"



SOURCE : [HTTP://TINYURL.COM/BPK28DG](http://tinyurl.com/bpk28dg)

Les lignes internes sont constituées en service régulier, cadencé et fiable ; elles sont effectuées par **3 compagnies** [(« *Les Bateaux Verts* », la *Sogeca* et *Troncin Michel*)].

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**. (...)

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

### 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** (Société Départementale des Transports du Var). (...)

- 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<sup>3</sup>.

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**.

- **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**

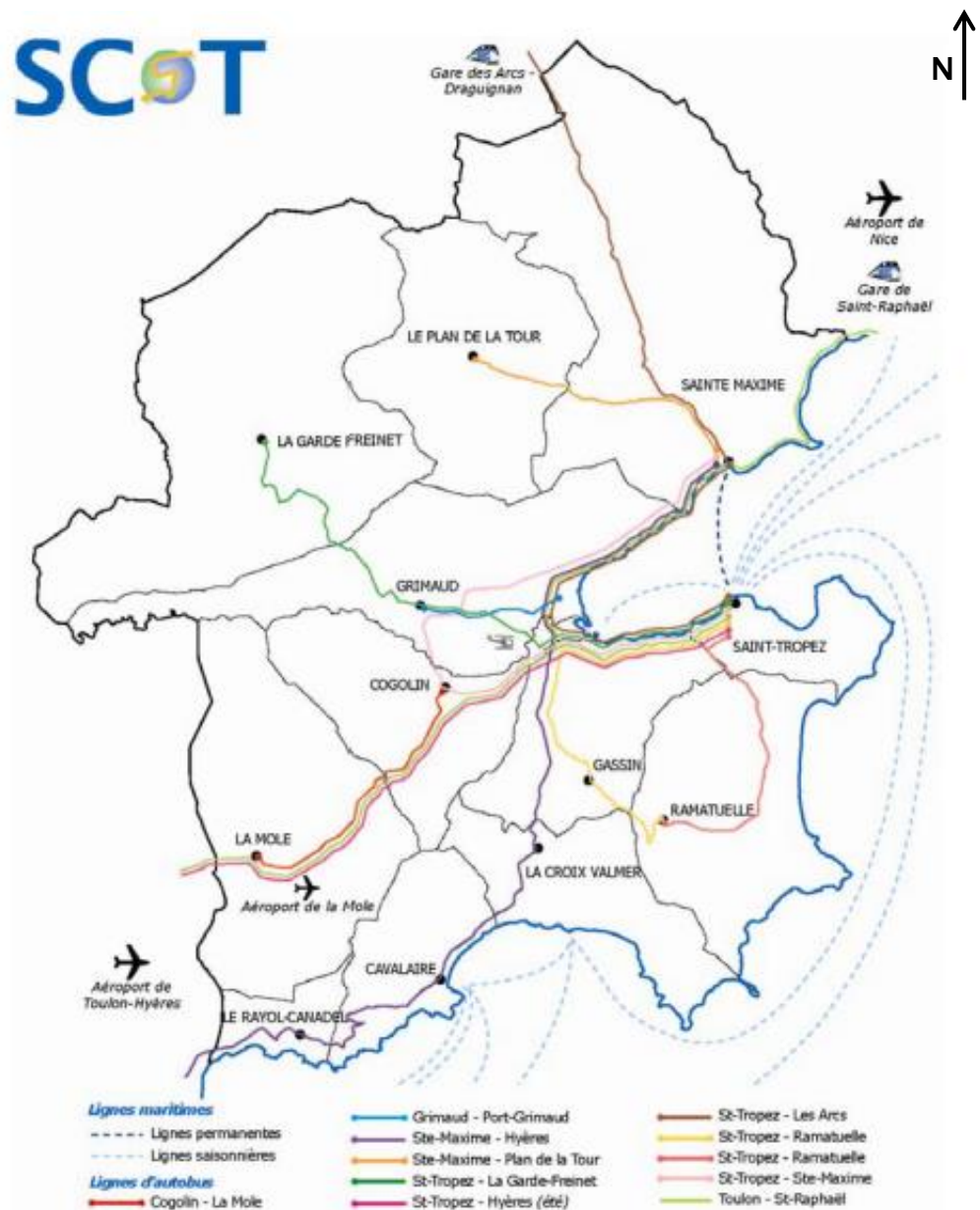
La régularité est le principal **point noir** du dispositif actuel du fait de **l'impossibilité de respecter les horaires** sur les liaisons tournées vers Saint-Tropez et en particulier depuis Sainte-Maxime vers la RN98a.

- **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.

Figure 61 : Les transports en commun sur le territoire du SCoT



SOURCE : SCoT DES CANTONS DE GRIMAUD ET DE SAINT-TROPEZ –  
RAPPORT DE PRESENTATION – VERSION EXECUTOIRE (2006) (DES  
CONDITIONS DE DEPLACEMENT DIFFICILES)

Les transports en commun terrestres sont privilégiés pour les déplacements de longue distance, vers l'extérieur du territoire. Les navettes maritimes attirent, quant 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 **vitesse**s 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** [(mise en place de pôles d'échanges multimodaux en lien avec les transports collectifs terrestres et maritimes)].

### Les modes alternatifs

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

#### 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. (...)

Toutefois on peut observer une utilisation essentiellement sportive et touristique.

#### 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.

### La desserte aérienne

#### La desserte aéroportuaire

Une desserte aérienne directe était assurée par l'aérodrome de Saint-Tropez - La Môle (...).

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

La desserte directe des aéroports, par les transports en commun 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'hélistation 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 [clientèle exigeante et désireuse de réduire ses temps de transfert depuis les aéroports] 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 Môle, 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'hélisurfaces 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**.

### Les transports de 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 cœur 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**. »

## **B. Les tentatives inabouties de la ville**

Le désenclavement n'est pas accepté par tous les maires des communes alentours à Saint-Tropez car si l'on établissait des itinéraires secondaires passant par leur commune, il y aurait alors trop de trafic dans leur ville ainsi que des embouteillages. Donc c'est volontaire si les routes principales ne sont pas agrandies dans ces villes. L'avenir est à la préservation du territoire, des paysages et des espaces encore naturels : un trop fort aménagement routier pourrait inciter un phénomène d'urbanisation massive.

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

Le projet de création d'une longue voie de transit parallèle au littoral depuis le carrefour de La Foux et jusqu'à Fréjus (comme définie dans le SDAU) a été abandonné en 1993.

En 1997, la *Charte intercommunale d'aménagement, de protection et de développement des cantons de Grimaud et Saint-Tropez* du Comité des élus est adoptée, ce qui aboutira en 2001 à l'approbation du DVA. Cependant, en 2013, soit douze ans après cette décision, on ne constate aucun aménagement routier concret permettant de fluidifier la circulation sur les routes. Certes quelques aménagements ponctuels d'amélioration ont été faits, certaines routes ont été rajeunies et parfois élargies mais ce n'est qu'une infime partie des prévisions annoncées.

En 2001-2002, le COSMA est approuvé. Il participerait au schéma de desserte routière mais ne voit pas le jour (peut-être à cause du coût financier qu'il engendrerait).

La création de parcs relais (dépôt du véhicule à La Foux et poursuite du déplacement en transports en commun) a été proposée par le Conseil Général du Var mais n'a pas été accordée pour l'instant (problème d'emplacement).

La perspective de raccorder les réseaux, de créer une connexion vers les grandes infrastructures extérieures de déplacements ainsi que des pôles d'échanges intermodaux, n'a pas encore été lancée actuellement.

Voilà la dernière tentative mise en place en février 2013 par le Conseil Général du Var :

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

Figure 62 : Un exemple: situation du nouveau giratoire en entrée de ville



SOURCE: GEOPORTAIL, [HTTP://WWW.GEOPORTAIL.GOUV.FR/ACCUEIL](http://www.geoportail.gouv.fr/accueil)



SOURCE : REALISATION PERSONNELLE

A cette intersection, où les flux sont incessants et occasionnent de nombreux ralentissements, qui matérialise l'entrée principale à Saint-Tropez, est-ce qu'un tel giratoire permettra de fluidifier le trafic ? On peut dès à présent se prononcer : les premières observations (hors saison touristique) montrent que ce giratoire relativement exigu provoque l'effet inverse de ce qui est voulu puisqu'on a constaté dès mars-avril des embouteillages alors qu'il n'y en avait pas encore à cette période les années précédentes. Dès qu'il y a un peu trop de voitures qui arrivent de La Foux, de la « route des plages » et de Saint-Tropez, la circulation dans ce rond-point devient anarchique. Tout le monde veut s'insérer, l'incivisme s'installe, les priorités ne sont plus respectées, alors qu'auparavant les feux tricolores qui géraient la circulation à ce carrefour « imposaient » les priorités de passage et séquencer la progression des véhicules. Ils ont d'ailleurs été conservés comme on peut l'apercevoir sur la photo ci-dessus car ce giratoire n'est qu'expérimental, c'est un test et lorsque la circulation est trop dense ces feux tricolores dotés d'un système intelligent de captage de flux circulatoires (qui détecte le trafic) se remettent en marche et prennent le relais du giratoire pour réguler la circulation et anticiper d'éventuels débordements d'affluence.



### Les initiatives à l'étude

D'après le *SCoT des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez – PADD – version exécutoire (2006) (Projet d'Aménagement et de Développement Durable)*, <http://www.scot-cgst.org/new/PADD2.pdf>:

« Dans ces conditions, le schéma d'amélioration de la desserte routière du golfe de Saint-Tropez approuvé entre octobre 1999 et mars 2001 retient :

- la création de sections de voies nouvelles permettant de soulager l'axe principal d'une partie du trafic qu'il supporte et de lui conférer un caractère de boulevard littoral ;
- et l'aménagement sur place d'itinéraires existants, partout où cela est possible. »

Le projet de mise en place d'un site propre pour accéder à Saint-Tropez (TCSP, modes doux,...) suscite actuellement des réflexions au sein du Conseil Général du Var et de la Communauté de Communes (les études fixent un budget de 100 millions d'euros pour ce projet). De même que les transports publics interurbains maritimes réguliers qui semblent être un moyen prometteur à mettre en avant pour le schéma routier de desserte du Golfe de Saint-Tropez. En effet, en pointe, les trajets prennent trois à quatre fois moins de temps que par la route, cela permet de désengorger les routes du flux de véhicules et les infrastructures existent déjà.

Avec la création en 2012 de la Communauté de Communes, on peut espérer la mise en place future d'un PDU pour l'ensemble du territoire avec comme principal enjeu d'améliorer la desserte du Golfe de Saint-Tropez, territoire à vocation touristique avant tout.

Les parcs relais sur le périmètre de La Foux ne sont pas tombés dans l'oubli et vont être relancés avec sans doute de nouvelles perspectives d'emplacement. Cela permettra d'avoir une offre de transports en site propre alternative à l'automobile.

Les aménagements des itinéraires cyclables sont déjà bien avancés mais il manque encore quelques raccordements (ruptures, discontinuités, interruptions au niveau de La Foux par exemple) à faire afin de promouvoir pleinement le développement des modes doux.

La **sur-fréquentation** estivale ainsi que l'**encombrement** des équipements sont des éléments qui fragilisent le territoire, l'économie étant exclusivement touristique et saisonnière ce qui induit une forte augmentation du chômage en basse saison. Au fil des années, la **sur-fréquentation** du territoire incessante et croissante d'année en année

a engendré des conditions de déplacements devenues plus qu'inconfortables et génératrices de fortes nuisances et de pollutions.

Ce qui ressort de ces études c'est le fait que pour améliorer les conditions de déplacements dans le Golfe de Saint-Tropez, il ne faut pas se contenter d'agir sur les **infrastructures routières**, il faut dans le même temps **développer une démarche multimodale** en prenant en compte les **transports en commun maritimes**. Nous allons voir par la suite les enjeux que soulèvent ces aménagements.



## DEUXIEME PARTIE : Les enjeux

---

Finalement, on espère parvenir à participer au **désenclavement** du territoire et à renforcer son accessibilité grâce à l'amélioration de l'offre en transports alternatifs ainsi que des liaisons entre les différents pôles urbains du territoire. L'utilisation de ces transports alternatifs permettra d'optimiser la mobilité dans le Golfe de Saint-Tropez. L'un des enjeux de ces changements est de réduire la pollution de l'air en adoptant d'autres modes de déplacements que la voiture afin de réduire les émissions de gaz d'échappement lorsqu'elles se suivent pare-chocs contre pare-chocs. Les conditions de parcours seront également améliorées avec la diminution des **encombrements** liés à la circulation, tout en préservant un cadre de vie digne de la renommée du Var.

Côté tourisme, il sera favorisé au travers du confortement de l'attrait touristique du territoire ce qui agira aussi sur l'économie locale et l'économie résidentielle du fait du gain de temps lors des déplacements pour les actifs et les résidents, leurs possibilités de déplacements évoluant de façon positive.

Le but de cette démarche et de cette approche globale d'actions vise à améliorer les conditions de circulation des résidents permanents, des usagers, des touristes et agir également sur le côté économique du site touristique pour favoriser aussi les commerçants du Golfe de Saint-Tropez. Finalement, le poids que portent les élus sur leurs épaules sera également allégé si toutes ces prévisions sont lancées et abouties.

Il est urgent d'agir car les enquêtes de satisfaction auprès de la clientèle révèlent que des progrès restent à faire concernant la fluidité de la circulation et l'organisation du stationnement et des parkings. Cette clientèle reste sur le territoire pendant quelques jours à quelques semaines mais le calvaire est permanent pour les résidents, qui fuient de plus en plus cette affluence.

Si l'on ne fait rien les impacts se feront sentir dans quelques années. Il faut donc veiller à maintenir le dynamisme et l'attractivité touristique et résidentielle du Golfe et de Saint-Tropez mais il faut également agir avec modération sur l'urbanisation et les aménagements routiers pour ne pas tout dénaturer et préserver somme toute le territoire.

Finalement, la sécurité des usagers est mise à l'honneur dans ces perspectives et orientations espérées durables. Le tout devant être réalisé dans une cohérence globale et un développement maîtrisé.

## TROISIEME PARTIE : Les propositions

---

Il est indéniable que le Golfe de Saint-Tropez soit réputé dans le monde entier de par ses éléments identitaires propres très marqués tel que la beauté des paysages, le prestige de ses petits villages, des événements culturels de renom (de Pâques aux *Voiles de Saint-Tropez*, la saison touristique s'apaisant après la grande Braderie annuelle de Saint-Tropez fin octobre), des savoirs faire traditionnels, des marchés locaux et sa capacité portuaire de plaisance, étant la première d'Europe. *Quels moyens peut-on proposer aujourd'hui pour guérir le territoire de cette asphyxie du réseau routier ?*

Le plan de circulation que l'on s'appliquera à dresser ici intégrera obligatoirement l'intermodalité et devra permettre d'agir globalement et non plus au « coup par coup ». Une stratégie de déplacements convaincante devra permettre de limiter les véhicules entrant dans la presqu'île, encourager les itinéraires de contournement (en assurant la lisibilité des itinéraires grâce à une signalétique et des jalonnements adaptés) et l'usage des transports collectifs afin d'améliorer la qualité des échanges.

On vise un renforcement de l'offre en transports publics terrestres mais aussi maritimes. L'environnement qui nous est offert dans le Golfe de Saint-Tropez permet de délester la charge de véhicules sur les routes via les navettes maritimes. Le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture ainsi que leurs intermodalités est le seul moyen de faciliter le trafic routier.

L'enjeu essentiel est d'améliorer l'accessibilité du territoire et de valoriser son image avec le développement des transports alternatifs. L'ensemble de ces actions permettra donc de constituer un ensemble cohérent dont les objectifs stratégiques sont de compléter la cohérence globale des aménagements du COSMA en développant les transports alternatifs (TCSP, transport maritime, modes doux,...), d'améliorer la fluidité de la circulation dans tout le Golfe et d'offrir des solutions alternatives, sans coupure territoriale, au « tout voiture ».

Les principales actions structurantes résident dans le fait de créer des équipements d'intermodalité (parcs de stationnements ou parcs relais) en complémentarité avec les transports en commun.

D'après le *SCoT des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez – PADD – version exécutoire (2006) (Projet d'Aménagement et de Développement Durable)*, <http://www.scot-cgst.org/new/PADD2.pdf>:

« Il apparaît, en particulier, indispensable d'empêcher une urbanisation en continu le long des voies de communication, phénomène qui

naît et s'amplifie avec le développement d'activités commerciales incontrôlées, se pérennisant progressivement.

### **L'aménagement des abords des routes.**

Le principe de protection des abords de route permet d'éviter l'urbanisation le long des voies et la banalisation du paysage, et vise à en restaurer la qualité et la sécurité.

Ce principe est inspiré des dispositions applicables aux grands axes routiers, dit «amendement Dupont » (article L111-1-4 du Code de l'urbanisme) ; il prévoit un développement de l'urbanisation de préférence :

- en profondeur par rapport aux emprises des voies ;
- en recul par rapport à l'axe des voies,
- dans un cadre organisé sous la forme de schémas d'aménagement paysagés.

Il permet une urbanisation mesurée, intégrée à son environnement, et interdit entre autres la mise en place de panneaux publicitaires aux entrées de villes et villages, a fortiori en rase campagne et dans les plaines, dans le cadre d'un schéma directeur préfigurant un règlement commun de publicité. »

L'idée d'implanter un péage (à l'arrivée dans Sainte-Maxime de la RD 25 ou au carrefour de La Foux) a été envisagée mais n'est juridiquement pas correcte car il y aurait une rupture entre l'autoroute et le péage. De plus, cela renierait l'objectif de la desserte souhaitée et serait contradictoire avec le développement économique du territoire. Ce serait de plus pénalisant pour les habitants et priverait le libre accès à l'espace public.

La méthode mise en place pour établir un plan de circulation et des évolutions intégrant l'intermodalité et une stratégie de déplacements se décompose en trois parties. En premier lieu, nous étudierons le cas d'une ville similaire à la ville de Saint-Tropez avec l'analyse des solutions proposées. Dans un second temps, nous dresserons une orientation générale concernant tout le Golfe de Saint-Tropez. Finalement, nous ciblerons sur une thématique de la ville, à savoir l'entrée de ville de Saint-Tropez.

### **I. Etude de cas d'une ville partageant les mêmes problèmes d'encombrements et de saturation de ses axes routiers**

Il est délicat de trouver une autre ville que Saint-Tropez qui partage les mêmes caractéristiques morphologiques, une démographie

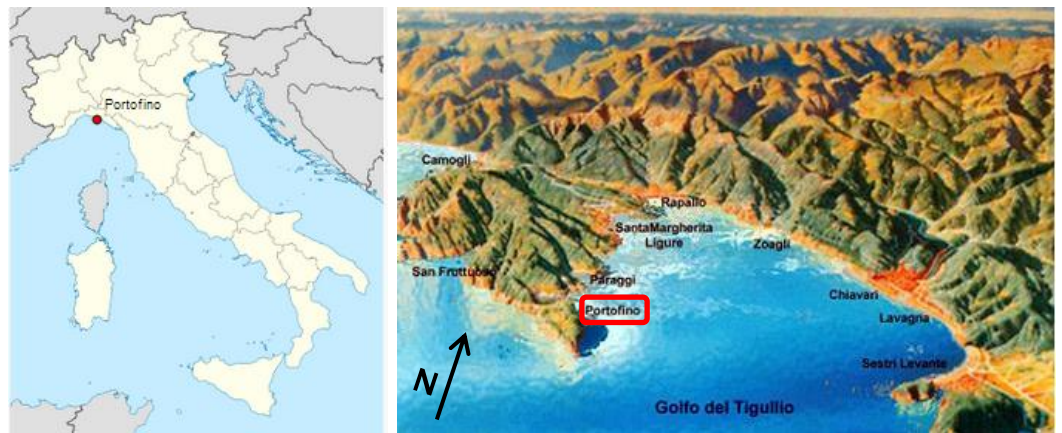
## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

et une superficie équivalentes et évidemment qui présente les mêmes difficultés de circulation.

Néanmoins, Portofino, une petite ville appartenant à la Province de Gênes en Italie (Ligurie, à l'ouest de l'Italie), ressemble sur quelques points au cas de Saint-Tropez.

Elle est certes beaucoup plus petite que la commune de Saint-Tropez avec une superficie de 2 km<sup>2</sup> et seulement 479 habitants en 2010 mais c'est un petit village côtier enclavé formant quasiment une presqu'île et faisant également partie d'un Golfe, dénommé le Golfe de Tigullio, au fond d'une crique.

**Figure 63 : Géolocalisation de Portofino et organisation du Golfe de Tigullio**



SOURCE : WIKIPEDIA



SOURCE : GOOGLE MAPS, [HTTP://MAPS.GOOGLE.FR/](http://maps.google.fr/)

Il s'avère que tout comme dans le Golfe de Saint-Tropez, l'économie de Portofino est majoritairement tournée vers le tourisme. En effet, cette petite ville portuaire sur la côte Ligure est également devenue célèbre depuis qu'elle est fréquentée par la population touristique d'élite de la fin du XIXe et du début du XXe siècle, puis actuellement par la Jet Set italienne. Le petit port de pêche de Portofino est devenu une des stations balnéaires les plus réputées d'Italie.

Ce petit village est très touristique et très « haut de gamme » et sa marina, que Maupassant comparée à un « croissant de lune », est tout comme le port de Saint-Tropez occupée par de nombreux yachts de plus en plus luxueux et majestueux.

Ses plages, son port de plaisance et ses paysages ont rendu ce village côtier célèbre dans le monde entier.

Désormais, on peut s'y rendre par la route, via le chemin de fer ou par la mer. Mais lorsque l'on emprunte la route, on se rend très vite compte à l'approche de la station balnéaire, qu'il n'y a plus qu'une file de voitures ralenties, avançant à petits pas. Le territoire est très étroit, comme lorsque l'on arrive dans la presqu'île de Saint-Tropez, et les flux circulatoires sont incessants, ce qui provoque là aussi d'importants **engorgements routiers**.

C'est pour cette raison qu'à Portofino, il est recommandé voir obligatoire de garer son véhicule en amont du village et de continuer en transports en commun, comme le bus par exemple. Le stationnement dans la ville étant interdit.

De plus, tout comme Saint-Tropez, Portofino bénéficie de la mer à proximité ce qui lui permet de libérer les moyens de transports sur les routes au profit des navettes maritimes. Cependant, Portofino présente un avantage sur le Golfe de Saint-Tropez car il y a des gares à proximité qui desservent le village, ce qui n'est pas le cas dans le Golfe.

*Pourrait-on appliquer ce genre de pratiques au niveau de la ville de Saint-Tropez ?*

Un désenclavement total de la ville de Saint-Tropez (création d'une route qui la contourne totalement) n'est pas une solution envisageable, car le littoral deviendrait un amas de béton ce qui gâcherait définitivement la beauté des lieux et ressemblerait au littoral niçois entièrement bâti. La ville de Saint-Tropez essaye déjà au maximum de limiter les constructions pour éviter une urbanisation massive et préserver les paysages.



De plus, le défilé estival des voitures de luxe et de collection sur le port de Saint-Tropez est une pratique qui ne sera jamais abandonnée à Saint-Tropez (peut-être de peur de voir cette clientèle privilégiée, qui contribue à l'économie du Golfe, s'échapper vers d'autres stations balnéaires plus libres d'accès).

## II. Une orientation générale à tout le Golfe de Saint-Tropez

### A. Un pont reliant Saint-Tropez et Sainte-Maxime

Des solutions extrêmes peuvent être envisagées comme la construction d'un pont reliant par exemple Saint-Tropez à Sainte-Maxime mais après réflexion ce n'est pas véritablement une solution car au lieu d'y avoir une seule route d'accès (entrée/sortie) à Saint-Tropez, il y en aurait deux, ce qui implique donc deux fois plus de véhicules qui rentreraient en même temps dans la ville, qui elle reste de même taille. Donc après avoir traversé le pont, le problème resterait le même : **l'enclavement** de la ville de Saint-Tropez et des **embouteillages** peut-être même encore plus conséquents ! Ce qu'il faut c'est « interrompre » cette boucle interactionnelle (d'autant que le COSMA renforcerait le problème). Il faut donc inverser les tentatives d'accès à la voiture pour rendre ce dernier plus difficile et contraindre le public à se séparer petit à petit de son usage.

Cependant, en fin d'après-midi, lorsque les automobilistes souhaitent repartir de la presqu'île, ce pont permettrait de quitter plus rapidement Saint-Tropez. Cette fois, le fait qu'il y ait deux voies de sortie désengorgerait plus vite les routes et la ville.

**Figure 64 : Simulation d'un pont entre Saint-Tropez et Sainte-Maxime**



SOURCE : GEOPORTAIL, [HTTP://WWW.GEOPORTAIL.GOUV.FR/ACCUEIL](http://www.geoportail.gouv.fr/accueil)

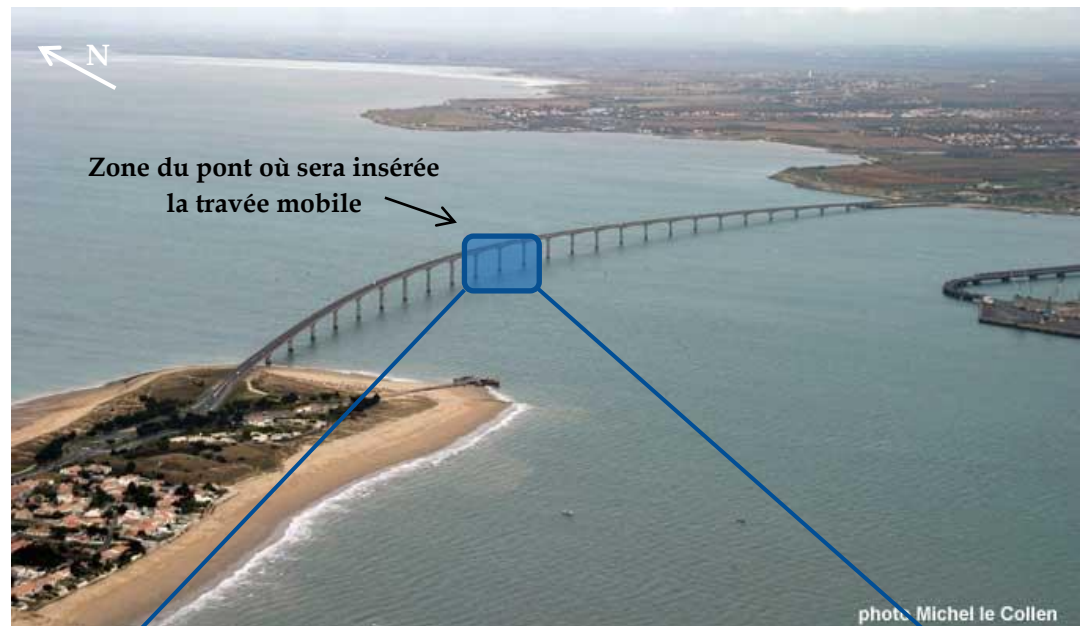
Ce pont rejoindrait le parking du port de Saint-Tropez et le parking du port de Sainte-Maxime, car ce sont les deux points du littoral les plus favorables en termes d'espace. Ce pont est estimé d'une longueur d'environ 4300 mètres.

Pour la réalisation de ce pont, on s'est inspiré, d'un point de vue esthétique (pour éviter au maximum de dénaturer le paysage et l'environnement), des réalisations qui ont eu lieu entre La Rochelle et l'Île de Ré et dernièrement à Bordeaux.

Le pont permettant de relier l'Île de Ré au continent, dénommé le pont de *l'Île de Ré*, se situe en Charente-Maritime dans la région Poitou-Charentes. Il mesure au total 2926,5 mètres et a été inauguré en 1988. Il culmine à 42 mètres au-dessus du niveau de l'eau et mesure 15,5 mètres de large.

Le 16 mars dernier, en Gironde dans la région Aquitaine, a été inauguré à Bordeaux « le plus grand pont levant d'Europe » indique Le Figaro. Ce pont, avec ses quatre pylônes de 77 mètres de haut, mesure 443 mètres et a été baptisé Jacques-Chaban-Delmas. La travée centrale mobile de ce pont mesure 117 mètres de long et peut atteindre 55 mètres en position haute.

Figure 65 : Pont de l'Ile de Ré (en haut) et Pont Jacques-Chaban-Delmas (avec sa travée centrale mobile baissée, illustration du milieu, et sa travée centrale mobile levée, illustration du bas)



SOURCE : [HTTP://WWW.BERNEZAC.COM/ILE-DE-RE/PONT-RE/RE\\_PONT\\_045\\_IMG\\_2741.JPG](http://www.bernezac.com/ile-de-re/pont-re/re_pont_045_img_2741.jpg)



SOURCE : [HTTP://WWW.33-BORDEAUX.COM/PONTS/BACALAN-BASTIDE/IMAGES/PONT-BACALAN-BASTIDE-03.JPG](http://www.33-bordeaux.com/ponts/bacalan-bastide/images/pont-bacalan-bastide-03.jpg)



**SOURCE : [HTTP://WWW.33-BORDEAUX.COM/PONTS/BACALAN-BASTIDE/IMAGES/PONT-BACALAN-BASTIDE-04.JPG](http://www.33-bordeaux.com/ponts/bacalan-bastide/images/pont-bacalan-bastide-04.jpg)**

Dans le cas du bassin du Golfe de Saint-Tropez, l'idée serait de réaliser un pont ressemblant à celui de l'Île de Ré en insérant dans sa partie centrale un pont levant comme celui réalisé dans le cadre du pont Jacques-Chaban-Delmas à Bordeaux, pour pouvoir continuer à accueillir les bateaux de croisière et de plaisance jusqu'au fond du Golfe de Saint-Tropez.

On pourrait également prévoir sur ce pont de créer des voies pour chaque mode de transport : les voitures, les bus, les vélos et les piétons, afin de partager l'espace public entre tous ses usagers.

Pour amortir le coût financier d'un tel ouvrage, la mise en place d'un péage pourrait y contribuer. La traversée du pont serait évidemment gratuite pour les résidents permanents, les piétons et les vélos mais entre avril et octobre, on pourrait proposer un tarif de 9€ (comprenant une écotaxe) pour une berline. Le tarif serait réduit hors saison touristique à 7€.



Figure 66 : Pont de l'Ile de Ré et son péage



SOURCE : [HTTP://TINYURL.COM/BUFMB6W](http://tinyurl.com/BUFMB6W) ©

Dans une telle configuration, il faudrait évidemment faire en sorte que cet itinéraire soit primaire pour les véhicules qui seraient à proximité du pont, alors que la route habituelle du bord de mer (RD 98) deviendrait secondaire.

### B. Transports collectifs terrestres

Le niveau de services rendu aux usagers doit être amélioré. Des politiques d'aménagement des points d'arrêts et de recherche d'optimisation des fréquences et des dessertes sont en place mais les temps de parcours des transports interurbains ne sont satisfaisants et encore moins en période estivale (le réseau de bus Varlib' dessert le département pour 2€, le but était de révolutionner le réseau de transport public départemental lors de sa création en 2008).

Des liaisons directes sont parfois mises en place avec un accord entre le réseau de bus et les entreprises pour que les actifs puissent se rendre sur leur lieu de travail plus facilement. Par exemple, l'usine de torpilles la *DCNS* basée entre Saint-Tropez et Gassin propose une navette directe pour ses employés qui habitent du côté de Toulon. Cela permet de mobiliser un seul moyen de déplacements pour transporter plusieurs personnes vers un même endroit, ce qui réduit le nombre de véhicules sur la route.

L'idée qui est à l'étude en ce moment et qui est une alternative à l'automobile plausible est la création d'un site propre réservé aux transports collectifs. En premier lieu, les villes concernées par cet aménagement sont Sainte-Maxime, Grimaud, Cogolin, Gassin et Saint-Tropez, mais le processus s'étendra sûrement à toutes les communes du Golfe de Saint-Tropez si le résultat est satisfaisant. Pour cela, il faut en priorité mettre en place des parcs relais et des pôles d'échanges intermodaux afin que les personnes puissent déposer leur voiture pour prendre un autre mode de transports. Le secteur qui semble être le



plus favorable en termes de place et de localisation est cet éternel carrefour de La Foux.

Les parcs relais permettront d'éviter l'afflux de véhicules dans la presqu'île de Saint-Tropez.

Actuellement les transports collectifs subissent pleinement les **engorgements routiers**, surtout en période estivale. Le problème se trouve au niveau des temps de parcours qui sont prohibitifs et aléatoires, les horaires ne peuvent pas être respectés, l'organisation est difficilement gérable et les transports collectifs sont non crédibles et donc pas pleinement utilisés.

La création d'une voie réservée **TC** (*Transports en Commun*) a pour objectif de gagner en temps de déplacements et de réguler les transports pour permettre le développement de l'offre externe (desserte du Golfe de Saint-Tropez) ou interne (liaison entre les communes du Golfe, desserte des campings et des plages, petits déplacements de cabotage<sup>3</sup>,...).

(cf. *Annexe 1* et *Annexe 2* pour l'organisation de ce réseau de TC en site propre.)

Le « seul » mode de déplacement privilégié à ce jour est l'usage de modes de transports alternatifs au véhicule particulier. Mais pour inciter ce mode de transports, il faut faciliter l'usage des transports en commun plutôt que celui de la voiture particulière. L'idée est donc de créer un *Transport Collectif en Site Propre (TCSP)* sur l'itinéraire littoral, qui semble être la seule solution permettant d'offrir une alternative de transport public crédible en compensation de l'usage de la voiture particulière.

Tout cela coordonné avec une desserte maritime du Golfe.

### C. Transports collectifs maritimes

Ce service de transport de passagers est intéressant et particulièrement utile par rapport à la configuration du territoire littoral. Il est plus écologique, plus économique en termes de temps de parcours et de temps perdu sur les routes et permet de désencombrer les infrastructures routières.

En effet, pour répondre à l'engorgement des axes routiers littoraux, la mise en place d'un service public de desserte maritime est un bon moyen de contenter tous les usagers des transports (les résidents permanents pour leurs trajets domicile-travail, les touristes,...). Ce projet permettrait de desservir ou d'améliorer la desserte des communes littorales de Saint-Tropez, Gassin, Cogolin

(plus particulièrement Port Cogolin), Grimaud (en particulier Port Grimaud) et Sainte-Maxime (cf. [Annexe 6](#)). Et pourquoi pas plus tard développer d'autres points de desserte le long du littoral de ces communes afin de desservir plus d'endroits (cette offre serait à moduler en fréquence des navettes suivant la période de l'année et la saison).

Cette offre fonctionne principalement en période estivale car les passagers sont essentiellement des touristes. L'offre de service est donc fortement dépendante de la saisonnalité et ne répond pas forcément aux besoins des pendulaires (le premier départ en direction de Saint-Tropez se faisant à 9h40 en basse saison). Il faudrait sans doute revoir cette offre de service, la fréquence (faire en sorte de proposer des navettes tous les quarts d'heure en période estivale par exemple) et les horaires afin de ne pas pénaliser les actifs, même s'il est vrai qu'en dehors de la saison touristique les routes sont beaucoup plus facilement praticables (tout le monde ne possédant pas forcément un moyen de locomotion). Les temps de parcours sont malgré tout avantageux puisque 15 à 20 minutes suffisent à relier Sainte-Maxime à Saint-Tropez par la mer contre plus d'une heure par la route en été. Concernant la tarification, les dessertes maritimes sont pour l'instant gérées par des compagnies privées. Elles pratiquent une tarification de 12,50€ pour un aller-retour entre Sainte-Maxime et Saint-Tropez, avec - 50% pour les abonnés (pendulaires).

Une réflexion reste à mener concernant les modes de gestion potentiels, les dessertes à mettre en place et les conditions de son intermodalité avec les transports publics terrestres. Actuellement, ces navettes maritimes sont d'initiative privée comme nous venons de le voir. Il serait intéressant de mettre en place un service de transport maritime géré par une ou des compagnies publiques afin d'attiser la concurrence et la compétitivité entre les compagnies et ainsi de pouvoir revoir à la baisse la tarification quelque peu excessive actuellement.

Le côté positif des transports maritimes réside dans les infrastructures, qui existent déjà. Cependant, afin de les valoriser, il serait bon de créer davantage de parkings et/ou d'agrandir les existants pour contenter les besoins de tous les usagers. Pour cela, pourquoi ne pas monter d'un étage les deux grands parkings de Saint-Tropez et Sainte-Maxime (Parking du Port à Saint-Tropez et Parking du Port également à Sainte-Maxime, qui sont deux pôles d'échanges intermodaux représentés sur l'[Annexe 6](#)). Cela a récemment été réalisé à l'aéroport de Marignane à Marseille afin d'augmenter leur capacité d'accueil en termes de véhicules. Il suffirait de reproduire l'espace (même partiellement) dont dispose chaque parking, qui est déjà conséquent, afin d'en faire un étage.

**Figure 67 : Plans du Parking du Port de Saint-Tropez (en haut) et du Parking du Port de Sainte-Maxime (en bas)**



**SOURCE : GEOPORTAIL, [HTTP://WWW.GEOPORTAIL.GOUV.FR/ACCUEIL](http://www.geoportail.gouv.fr/accueil)**

Une petite anecdote : dans les années 1970, un Naviplane N300 servait de navette maritime dans le Golfe. Il s'agit d'un aéroglisseur sur l'eau mais pouvant également se déplacer sur terre. Malheureusement, il n'est resté en place que quelques années avant de disparaître du Golfe de Saint-Tropez.

### D. Pôles d'échanges intermodaux

#### Le carrefour de La Foux

L'amélioration des conditions de desserte du Golfe de Saint-Tropez commence en considérant la problématique du carrefour de La Foux.

Il est situé en fond du Golfe, sur les communes de Gassin et Cogolin. Il constitue le nœud névralgique de la desserte routière du territoire car il est le point de passage obligé où se rejoignent l'ex-RN98 littorale vers Sainte-Maxime (aujourd'hui RD559 et principal flux des usagers de véhicules particuliers en provenance de Sainte-Maxime sur le carrefour de La Foux et vers Saint-Tropez, lieu permanent d'interminables ralentissements dans les deux sens de circulation), l'ex-RN98 en direction de Toulon (aujourd'hui RD98) ; la RD559 vers Cavalaire et l'ex-RD98A (aujourd'hui RD98) qui est la principale voie d'accès à Saint-Tropez (cf. *Figure 29* pour la dénomination ancienne et l'Annexe 2 pour la dénomination nouvelle des axes routiers).

D'autant que le carrefour de La Foux accueille des activités qui génèrent du trafic avec un grand hypermarché Géant Casino, sa galerie commerciale et ses restaurants, un parc d'attractions (Azur Park) et les commerces de proximité de Cogolin-plage.

Ce carrefour fait donc face à une **saturation** quotidienne pendant la période touristique et toute l'année aux heures de pointe. Le réaménagement de ce carrefour est indispensable avec l'ensemble des réflexions ayant pour but d'améliorer les conditions de circulation dans le Golfe. Il fonctionne actuellement avec un système de feux mais un carrefour giratoire dénivelé a également été pensé.

Au niveau de l'actuelle RD98 (ex- RD98A) permettant d'accéder à Saint-Tropez, les problèmes de circulation seront sans doute renforcés si on améliore les conditions d'écoulement du trafic au niveau du carrefour de La Foux (aménagements routiers ponctuels) car ce carrefour constitue actuellement en quelque sorte un point de régulation du trafic.

C'est donc à ce carrefour (propriété de la commune de Gassin) qu'il serait intéressant d'implanter des parcs relais pour favoriser le développement des *Transports en Commun en Site Propre (TCSP)*. Il faudrait procéder à des réflexions puis des négociations concernant les terrains à transformer en parcs relais car c'est l'un des seuls passages stratégiques qui dispose encore un peu d'espace pour de tels aménagements. De plus, ce carrefour n'est pas très éloigné de Port Grimaud et de Port Cogolin, deux des quatre pôles d'échanges intermodaux pour la desserte maritime.



### Les quatre pôles d'échanges intermodaux

Comme nous pouvons le voir sur l'**Annexe 6**, le Golfe de Saint-Tropez dispose de quatre principaux pôles d'échanges intermodaux afin que les usagers puissent laisser leur voiture pour utiliser un moyen de transports en commun plus écologique (les navettes maritimes), permettant de se déplacer parfois plus facilement qu'en voiture et permettant d'apprécier la beauté des paysages littoraux du Golfe.

Ils sont situés au niveau du Port de Saint-Tropez, à Port Cogolin, Port Grimaud et enfin vers le Port de Sainte-Maxime.

### **E. Promouvoir d'autres usages de transport**

On pourrait également promouvoir des aires de stationnement réservées à un usage partagé de la voiture parmi les parcs relais établis au carrefour de La Foux.

Ainsi, on valoriserait toutes les pistes possibles permettant de développer un autre usage de la voiture et de diminuer le nombre de véhicules sur les routes : covoiturage, auto-partage, etc.

### **F. Un exemple d'itinéraire secondaire**

Comme on l'a vu précédemment, de nombreuses personnes résidant à Toulon et dans les environs viennent dans le Golfe de Saint-Tropez pour travailler. En particulier, les entreprises de construction, de maçonnerie, de plomberie, d'entretien de piscines, de paysages,... se rendent dans les nombreuses résidences secondaires de Saint-Tropez car la demande y est forte.

Or toutes ces entreprises sont obligées de passer par le problème carrefour de La Foux et se retrouvent bloquées dans les **embouteillages**.

Voici un itinéraire secondaire, pour l'instant peu aménagé et composé de routes étroites, qu'il serait intéressant de valoriser et d'élargir pour écarter ce flux de camionnettes d'entreprises du trafic principalement touristique :

- ⇒ Saint-Tropez ;
- ⇒ Route des plages (**RD 93**) ;
- ⇒ Ramatuelle ;
- ⇒ **RD 61** ;
- ⇒ Rond-point direction la route du *Bourrian* ;
- ⇒ **RD 559** direction La Croix Valmer – Cavalaire ;
- ⇒ Route de *la Mort du Luc* ;
- ⇒ **RD 98** (Sortie de Cogolin en direction de La Môle – Toulon) ;

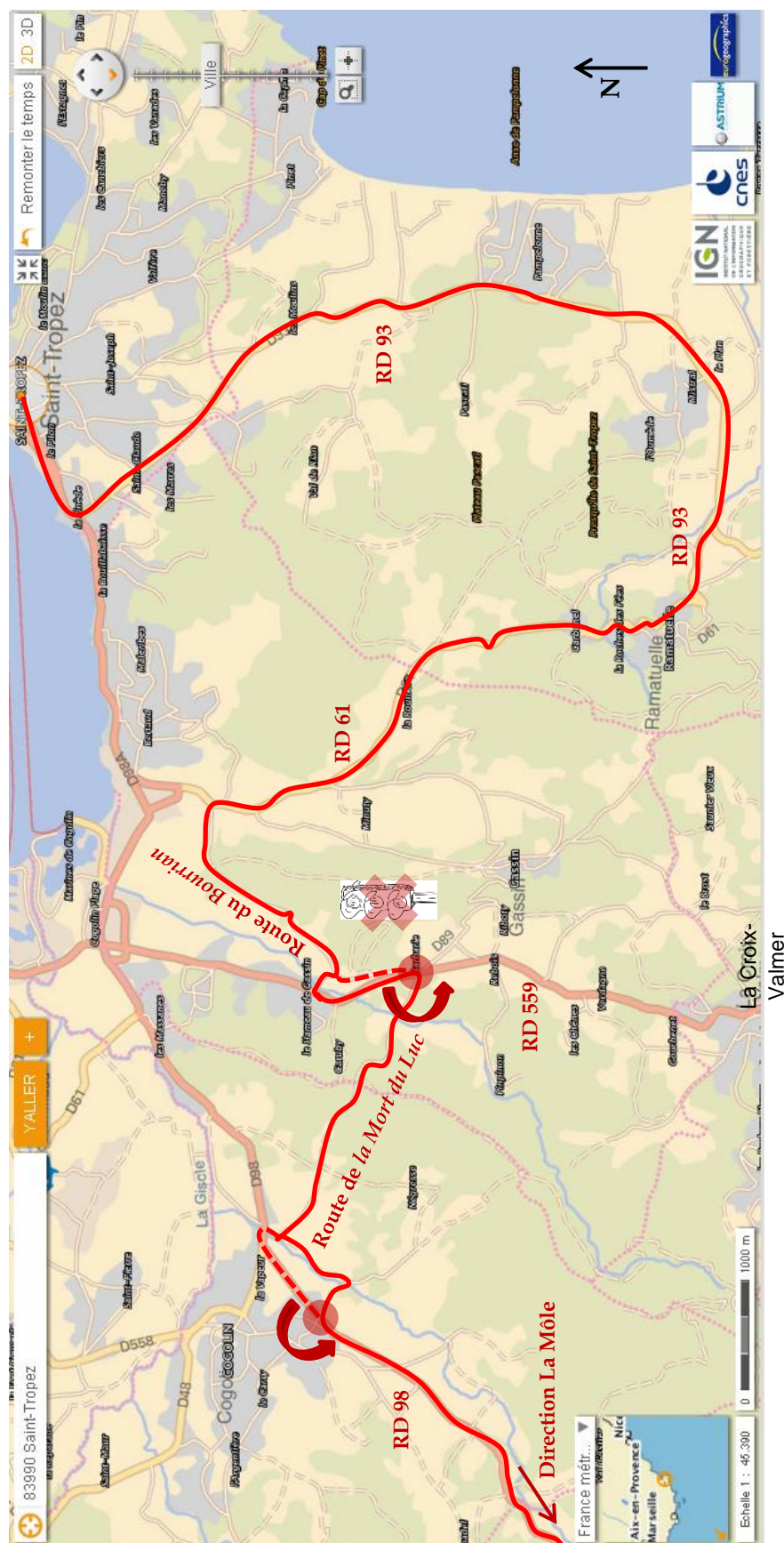


et inversement.

Pour cela, on mettrait en place deux nouveaux grands giratoires : un à la place des actuels feux tricolores sur la **RD 559** (au niveau de la route de *La Mort du Luc*) et un second sur la **RD 98** (à la sortie de la route de *La Mort du Luc*), afin de fluidifier le trafic routier.

Entre la route de *La Mort du Luc* et la **RD 98**, les terrains sont inondables mais on peut facilement remblayer afin d'y créer ces nouveaux aménagements.

Figure 68 : Plan illustratif d'un potentiel itinéraire secondaire



SOURCE : GEOPORTAIL, [HTTP://WWW.GEOPORTAIL.GOUV.FR/ACCUEIL](http://www.geoportail.gouv.fr/accueil)

### III. Application à une caractéristique de la ville : Projet d'aménagement de l'entrée de ville de Saint-Tropez

Dans cette partie, on ciblera une thématique de la ville de Saint-Tropez, à savoir son entrée principale, le *carrefour de la Bouillabaisse*. On s'attachera à valoriser l'espace public et surtout à alléger la circulation en entrée de ville.

Ce carrefour recevant les routes **RD 98A**, **RD 93** (appelée « *Route des Plages* ») et celle provenant de la ville de Saint-Tropez, a récemment été soumis à une expérimentation pour une nouvelle réorganisation comme nous l'avons vu dans une partie précédente. Mais ce nouveau giratoire mis en place ne semble pas convaincre ni répondre à toutes les attentes.

L'entrée de ville de Saint-Tropez se fait actuellement via ce giratoire (accompagné des feux tricolores lorsque la circulation est trop dense) mais auparavant la circulation était uniquement régulée grâce aux quatre feux tricolores, suivant les directions suivies.

Après quelques mois d'expérimentation, il semblerait que les feux tricolores soient mieux adaptés à la gestion du flux circulatorio au niveau de ce carrefour relativement étroit. Il serait donc plus approprié de revenir à l'ancienne configuration et de retirer ce giratoire peu adapté à cet endroit.

D'autre part, l'aménagement cyclable qui suit la route **RD 98A** (entre La Foux et Saint-Tropez) notamment (suivant l'ancien tracé du *Train des Pignes*) s'arrête net à l'entrée de Saint-Tropez. Plus aucun aménagement n'est prévu et les cyclistes sont contraints de circuler sur la route. Il est vrai que la place est réduite mais il serait plus sécurisant pour les usagers de poursuivre l'itinéraire cyclable.

« *L'aménagement de l'esplanade et le 3ème bassin du port de Saint-Tropez :*

Le secteur littoral, en entrée du village de Saint-Tropez, exige une restructuration et une amélioration qualitative et fonctionnelle ; il constitue depuis 1977 une *zone d'aménagement future (NA)*.

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

Les terre-pleins ont actuellement une unique vocation de parc de stationnement ; la bande littorale est comprise entre les ouvrages portuaires dénommés Nouveau port à l'Est et port abri du Pilon à l'Ouest.

Cet espace est totalement environné d'un bâti urbain relativement dense.

Les objectifs sont de renforcer la vocation économique du port de Saint-Tropez par des activités pérennes et annualisées, en relation avec la grande plaisance, d'améliorer les conditions de circulation et de stationnement et de conforter la vocation intermodale du site qui accueille ou peut accueillir les transports collectifs routiers et maritimes, le trafic et le stationnement automobiles et les transports aériens (projet d'hélistation sur le plan d'eau).

Le projet respectera les milieux marins et constituera une extension limitée de l'urbanisation en harmonie avec les caractéristiques du bâti environnant. (...)

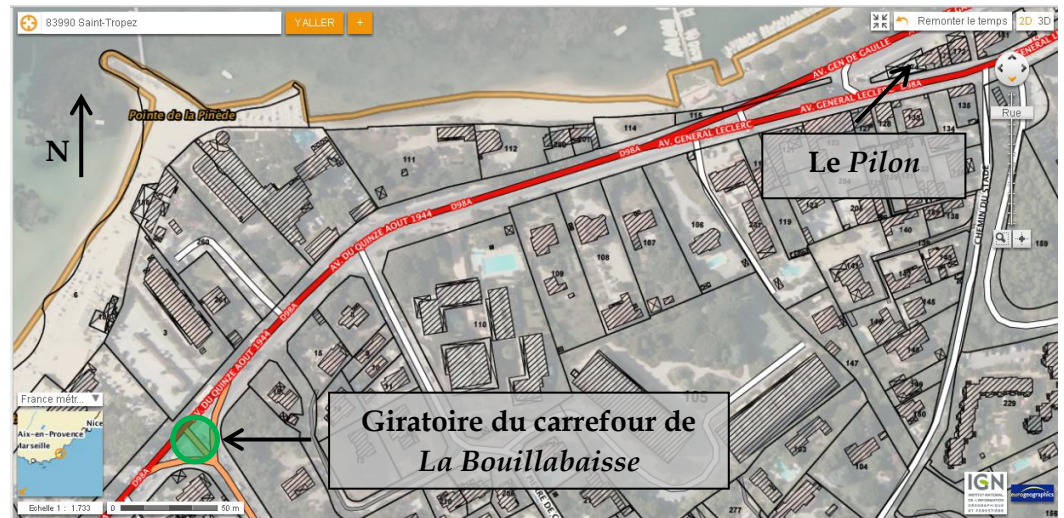
Les entrées de ville et de village, sur le territoire du SCoT sont, dans l'ensemble, relativement peu valorisées.

Elles feront l'objet de projets d'aménagement qualitatifs afin d'éviter la banalisation du paysage. », d'après le *SCoT des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez – orientations – version exécutoire (2006)* (Document d'orientations générales), <http://www.scot-cgst.org/new/orientations%20entier.pdf>.

Après avoir passé le giratoire à l'entrée de ville de Saint-Tropez, très vite les voies en sens inverse se séparent au niveau du *Pilon* (cf. *Figure 69*).



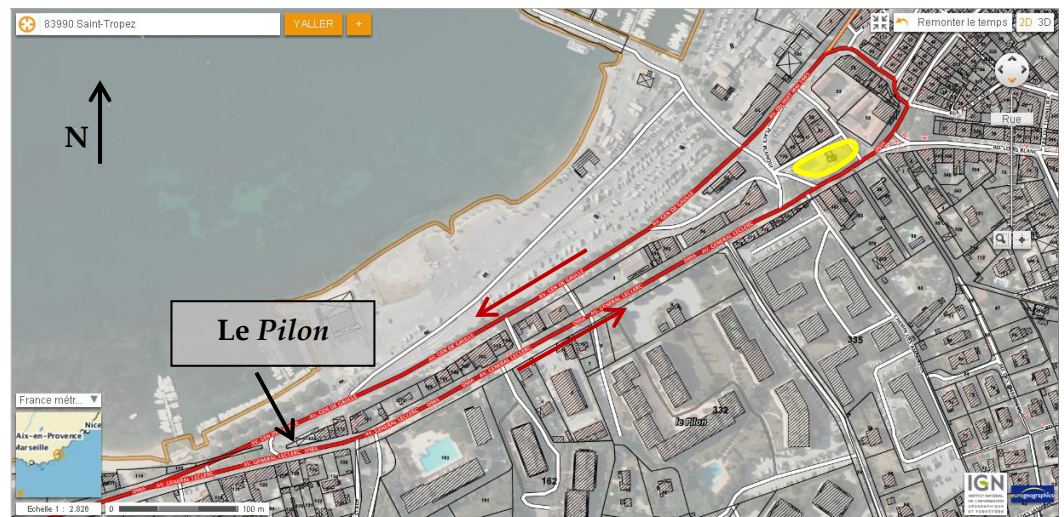
**Figure 69 : Plan cadastral de l'entrée de ville de Saint-Tropez (1<sup>ère</sup> partie)**



SOURCE : GEOPORTAIL, [HTTP ://WWW.GEOPORTAIL.GOUV.FR/ACCUEIL](http://www.geoportail.gouv.fr/accueil)

Les voies sont en effet séparées par un îlot de bâtiments (cf. **Figure 70**). De plus, on constate deux voies dans chaque sens de circulation.

**Figure 70 : Plan cadastral de l'entrée de ville de Saint-Tropez (2<sup>ème</sup> partie)**



SOURCE : GEOPORTAIL, [HTTP ://WWW.GEOPORTAIL.GOUV.FR/ACCUEIL](http://www.geoportail.gouv.fr/accueil)

Finalement, nous allons proposer un dernier aménagement qui permettra de relier directement le carrefour de La Foux à l'entrée de ville de Saint-Tropez.

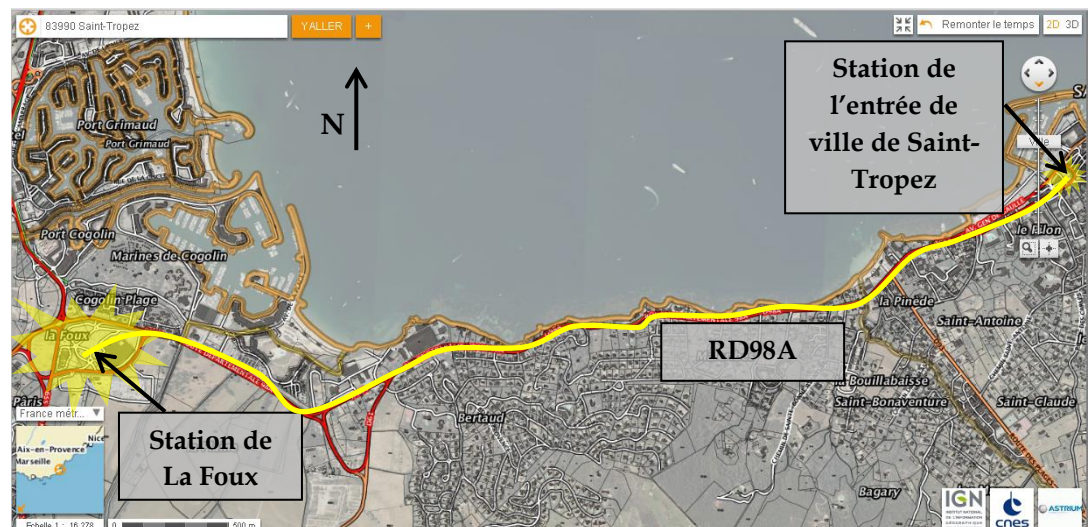


## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

Il s'agit d'un métro dont une station se situera au carrefour de La Foux, où les usagers pourront laisser leur voiture dans les parcs relais, et une autre directement à l'entrée de ville de Saint-Tropez (cf. partie jaune sur la [Figure 70](#)). (D'autres stations se situeront entre ces deux points afin de desservir un maximum d'espace sans avoir besoin de véhicule et pour contenter un plus grand nombre d'usages). Cette réalisation permettrait de se déplacer sans encombrer les routes, en délaissant l'usage de la voiture et sans passer des heures dans les embouteillages.

Le trajet du métro suivra en souterrain le tracé de la route **RD 98A** dans la mesure du possible mais en prenant garde aux nombreuses canalisations sous terre. Voici le trajet susceptible d'être effectué par le métro :

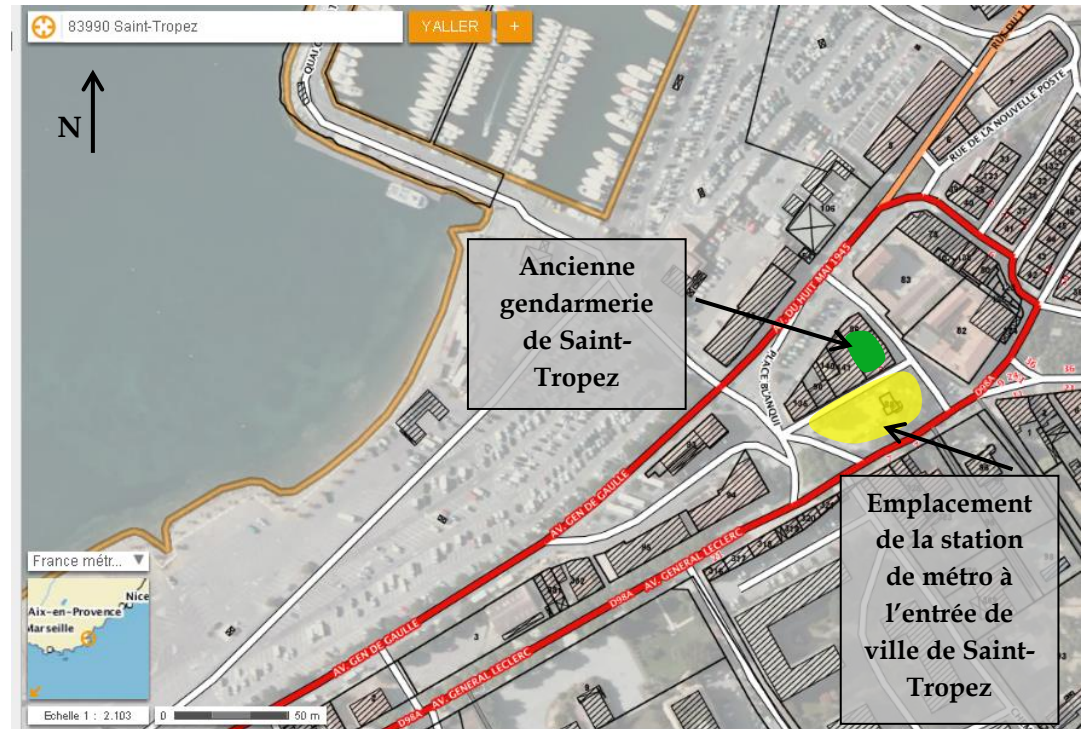
**Figure 71 : Trajet susceptible d'être effectué par un potentiel métro entre les deux stations principales (La Foux et l'entrée de ville de Saint-Tropez)**



SOURCE : GEOPORTAIL, [HTTP ://WWW.GEOPORTAIL.GOUV.FR/ACCUEIL](http://www.geoportail.gouv.fr/accueil)

Au niveau de l'entrée de ville de Saint-Tropez, la station de métro potentielle se fera sur la place qui se trouve à côté de l'ancienne gendarmerie, connue grâce au film « *Le Gendarme de Saint-Tropez* » (1964).

**Figure 72 : Localisation de la station d'un potentiel métro à l'entrée de ville de Saint-Tropez**



SOURCE : GEOPORTAIL, [HTTP ://WWW.GEOPORTAIL.GOUV.FR/ACCUEIL](http://www.geoportail.gouv.fr/accueil)

Nous avons choisi de mettre en place un métro plutôt qu'un tramway car on ne peut plus aménager en aérien (par manque de place dû à l'actuelle emprise foncière). De plus, ce type d'infrastructure correspond davantage aux zones très urbaines comme les grandes villes.

La desserte du Golfe de Saint-Tropez est une desserte globale qui doit être organisée autour de nœuds et de pôles d'échanges intermodaux, dont le pôle d'échanges terrestre principal sera le carrefour de La Foux. Afin d'améliorer la qualité des échanges, le développement d'itinéraires secondaires de contournement de cette unique voie littorale d'accès et de desserte de la ville de Saint-Tropez, est à garder à l'esprit. De plus, l'entrée de ville de Saint-Tropez doit être valorisée, avec la création d'aménagements permettant de faciliter son accès.

Dans tous les cas, la configuration de la problématique et du territoire du Golfe de Saint-Tropez est à un tel point complexe, qu'aucune solution et aucun aménagement ne seront simples.

## Conclusion

---

L'objectif de **désenclavement** de la ville de Saint-Tropez et le projet de desserte du Golfe de Saint-Tropez ne pourront se mettre en place de manière simple. Il sera difficile voire même impossible de trouver une alternative qui convienne et réjouisse tout le monde.

Néanmoins, la ville de Saint-Tropez et tout le Golfe ont réellement besoin de se libérer de l'asphyxie qui touche le réseau routier, puisqu'actuellement l'économie locale commence à en pâtir et à être fragilisée. Les résidents annuels ne peuvent plus effectuer convenablement leurs trajets pendulaires et beaucoup quittent même le territoire.

Depuis les années 1950 où le territoire a commencé à forger sa renommée internationale ainsi que son attractivité touristique et résidentielle, Saint-Tropez enregistre une baisse de sa démographie au profit de la population occupant des résidences secondaires. C'est donc pendant la période estivale, qui tend d'ailleurs à s'allonger d'année en année, que l'on enregistre les conditions de circulation les plus défavorables.

Il devient donc urgent d'agir pour le bien des résidents permanents qui sont fortement pénalisés lors de la saison touristique, mais également pour les commerçants qui participent à l'économie locale avec la population touristique. Cette dernière aussi trouve désagréables de telles conditions de circulation.

Les documents de planification et d'orientation concernant le Golfe de Saint-Tropez mettent en avant les réflexions qui sont en marche actuellement, certaines n'ayant pas abouties dans le passé.

Ainsi, le plan de circulation qu'il serait intéressant de mettre en place devra obligatoirement intégrer l'intermodalité en créant des pôles d'échanges intermodaux ainsi que des parcs relais de stationnement afin d'inciter les personnes à se détacher de l'usage de leur voiture au profit des modes de transports alternatifs comme les transports collectifs terrestres en site propre, les navettes maritimes, les modes doux, éventuellement le métro, etc. Des itinéraires secondaires de contournement de l'unique voie littorale d'accès et de desserte de la ville de Saint-Tropez seront également à valoriser. Le but étant d'agir globalement et non plus au « coup par coup ».

Malheureusement, ce problème d'**encombres routiers** ne se limite pas au Golfe de Saint-Tropez, il s'étend sur tout le littoral de la Côte d'Azur, ce qui représente un territoire et une échelle d'action beaucoup plus conséquents.

## Bibliographie

---

### Ouvrages :

- BEN, Fernand Jean. - *Le Pays de Saint-Tropez*. - Marseille : Le Roudelet Felibren dou Pichoun-Bousquet, 1979. - 113 p.
- CROS, Philippe. - *La Provence des peintres*. - Paris : Flammarion (Editions PLUME), 2000. - 158 p.
- PREVOST-ALLARD, Henri. - *SAINT-TROPEZ d'Antan* : Le golfe et la presqu'île de Saint-Tropez à travers la carte postale ancienne. - Paris : HC Editions, 2005. - 111 p. - (Collection Olivier Bouze et collections privées).
- WAROLIN, Nils. - *SAINT-TROPEZ* : Un Pays en Provence. - Rodez : Editions du Rouergue, 1999. - 265 p.

### Rapports :

- BOURGES, GIAUFFRET, GLASS, AUTHEMAN, LASSUS, CHABROL. - *Desserte du Golfe de Saint-Tropez* : Rapport de mission. - Juin 1991, 67 feuillets.
- Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Direction des Routes, Sous-direction des Investissements Routiers à Monsieur le préfet du Var (direction départementale de l'équipement). - *Objet : dossier de voirie d'agglomération du golfe de Saint-Tropez et du pays des Maures, approbation du schéma de maîtrise d'ouvrage*. - Le 22/03/01, 8 feuillets.

### Document :

- Conseil Général du Var, *Contrat de Territoire 2009/2012 Golfe de Saint-Tropez* [référence de 2009/2012 (consulté le 22/10/2012)], 117 p.

### Articles :

- TERRASSE, Yoann. - « Bouillabaisse : le rond-point ne fait pas que des heureux ». *Var-matin*, 9 mars 2013. - p.5.
- SABATIER, Nicolas. - « Un giratoire à la Bouillabaisse à Saint-Tropez? ». *Var-matin*, 5 mars 2012, <http://www.varmatin.com/article/saint-tropez/un-giratoire-a-la-bouillabaisse-a-saint-tropez.798405.html>
- « Mise en giratoire du carrefour provisoire de la « Bouillabaisse » ». *Var-matin*, 17 février 2013. - p.5.
- SABATIER, Nicolas - « Mise en route du projet de transport maritime public ». *Var-matin*, n°23703, 23 février 2013. - p.5.
- H. L. - « Le nouveau rond-point de la Bouillabaisse à Saint-Tropez ». *Var-matin*, n°23703, 23 février 2013. - p.4.

### Documents numériques :

- Bilan annuel de la capacité d'accueil et de la fréquentation touristique 2004/2005 dans le Golfe de Saint-Tropez/Pays des Maures [référence de juillet 2005 (consulté le 18/03/2013)], (Observatoire bulletin 06.pdf)
- Bilan du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération orléanaise [référence de 2000/2005 (consulté le 23/03/2013)], [http://www.agglo-orleans.fr/upload/document/deplacement/FILE\\_4b56d47de1115\\_bilan\\_pdu\\_2005\\_site.pdf](http://www.agglo-orleans.fr/upload/document/deplacement/FILE_4b56d47de1115_bilan_pdu_2005_site.pdf)
- Capacité d'accueil et Fréquentation Touristique 2009 dans le Golfe de Saint-Tropez/Pays des Maures, SIVU Golfe de Saint-Tropez Pays des Maures [référence d'avril 2010 (consulté le 18/03/2013)], (Bulletin 12.pdf)
- Desserte du Golfe de Saint-Tropez un défi partagé [référence de 2001-2002 (consulté le 22/10/2012)], (plaquette DVA.pdf)
- Données INSEE Saint-Tropez [référence du 28 juin 2012 (consulté le 09/11/2012)], [http://www.statistiques-locales.insee.fr/FICHES/DL/DEP/83/COM/DL\\_COM83119.pdf](http://www.statistiques-locales.insee.fr/FICHES/DL/DEP/83/COM/DL_COM83119.pdf)
- Etude de faisabilité d'un TCSP dans le Golfe de Saint-Tropez [référence du 20 juillet 2010 (consulté le 04/03/2013)], (extrait partie1.pdf)
- Fréquentation Touristique 2010-2011 dans le Golfe de Saint-Tropez/Pays des Maures, SIVU Golfe de Saint-Tropez Pays des Maures [référence d'octobre 2011 (consulté le 04/03/2013)], (Fréquentation touristique 2010-2011.pdf)
- Fréquentation Touristique 2011-2012 dans le Golfe de Saint-Tropez/Pays des Maures, SIVU Golfe de Saint-Tropez Pays des Maures [référence de novembre 2012 (consulté le 18/03/2013)], (Bulletin 14.pdf)
- Recensement de la circulation dans le département du Var - Données trafic 2011 - Direction des Routes Service Entretien Exploitation (Conseil Général du Var) [référence du 6 juin 2012 (consulté le 04/03/2013)], (Carte\_trafic\_2011.pdf)
- Recensement de la circulation dans le département du Var - Trafic 2011 - Direction des Routes Service Entretien Exploitation (Conseil Général du Var) [référence de 2011 (consulté le 04/03/2013)], (Tableau\_trafic\_2011.pdf)
- SCoT cantons Grimaud St-Tropez Portrait de Territoire [référence du 12 septembre 2012 (consulté le 23/03/2013)], [http://www.insee.fr/fr/insee\\_regions/provence/themes/dossier/dos09/scotcgst.pdf](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/provence/themes/dossier/dos09/scotcgst.pdf)
- SCoT des cantons de Grimaud et St-Tropez - La Carte du SCoT - version exécutoire [référence de 2006 (consulté le 06/05/2013)], <http://www.scot-cgst.org/new/carte2.pdf>



- SCoT des cantons de Grimaud et St-Tropez - Document d'orientations générales - version exécutoire (orientations) [référence de 2006 (consulté le 06/05/2013)], <http://www.scot-cgst.org/new/orientations%20entier.pdf>
- SCoT des cantons de Grimaud et St-Tropez - Projet d'Aménagement et de Développement Durable - version exécutoire (PADD) [référence de 2006 (consulté le 04/05/2013)], <http://www.scot-cgst.org/new/PADD2.pdf>
- SCoT des cantons de Grimaud et St-Tropez - Rapport de présentation - version exécutoire [référence de 2006 (consulté le 30/04/2013)], <http://www.scot-cgst.org/new/intro-generale.pdf>
- SCoT des cantons de Grimaud et St-Tropez - Rapport de présentation - version exécutoire (Une armature d'équipements à compléter) [référence de 2006 (consulté le 04/05/2013)], <http://www.scot-cgst.org/new/diag-equip2.pdf>
- SCoT des cantons de Grimaud et St-Tropez - Rapport de présentation - version exécutoire (Des conditions de déplacement difficiles) [référence de 2006 (consulté le 03/05/2013)], <http://www.scot-cgst.org/new/diag-transp2.pdf>
- SCoT des cantons de Grimaud et St-Tropez - Rapport de présentation - version exécutoire (Diagnostic du territoire) [référence de 2006 (consulté le 19/03/2013)], <http://www.scot-cgst.org/new/diag-demo2.pdf>
- SCoT des cantons de Grimaud et St-Tropez - Rapport de présentation - version exécutoire (Une économie dynamique mais fragile) [référence de 2006 (consulté le 02/05/2013)], <http://www.scot-cgst.org/new/diag-eco2.pdf>

### Sites internet :

- CERTU, Mobilités et transports - le point sur n°27 - 30 ans de PDU en France [référence du 20 mars 2013 (consulté le 08/05/2013)], <http://www.certu-catalogue.fr/mobilites-et-transports-le-point-sur-n-27-30-ans-de-pdu-en-france.html>
- CERTU, Mobilités et transports - Pratiques locales [référence du 6 septembre 2012 (consulté le 08/05/2013)], <http://www.certu-catalogue.fr/pratiques-locales.html>
- CERTU, Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) - Pour une intégration des politiques de mobilité [référence du 8 octobre 2012 (consulté le 08/05/2013)], <http://www.certu-catalogue.fr/le-plan-de-deplacements-urbains-pdu-pour-une-integration-des-politiques-de-mobilite.html>

## Index des sigles

---

**AOTU** : Autorité Organisatrice de Transport Urbain

**AU** (zonage) : Zone A Urbaniser à court ou moyen terme

**AUP** (zonage) : Zone A Urbanisation future

**CCIV** : Chambre de Commerce et d'Industrie du Var

**CDIG** : Comité Départemental de l'Information Géographique

**CERTU** : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

**COSMA** : Contournement Ouest de Sainte-Maxime

**DDE** : Direction Départementale de l'Equipement

**DRE** : Direction Régionale de l'Equipement

**DVA** : Dossier de Voirie d'Agglomération

**EPCI-FP** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale à fiscalité propre

**ER** : Emplacements Réservés

**LOF** : Loi d'Orientation Foncière

**LOTI** : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs

**N** (zonage) : Zone Naturelle et forestière

**NA** (zonage) : Future zone d'urbanisation (remplacée par AUP)

**NB** (zonage) : Zone Naturelle en partie bâtie

**PADD** : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

**PCL** : Parcours Cyclable du Littoral

**PDU** : Plan de Déplacements Urbains

**PLU** : Plan Local d'Urbanisme

**POS** : Plan d'Occupation des Sols

**PTU** : Périmètre de Transport Urbain

**SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale

**SDAU** : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

**SEGRIM** : Société d'Economie Mixte de Grimaud

**SEM** : Sociétés d'Economie Mixte

**SIVOM** du Pays des Maures et du Golfe de Saint-Tropez : Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple du Pays des Maures et du Golfe de Saint-Tropez

**SIVU** : Syndicat Intercommunal à Vocation Unique

**SMGSTPM** : Syndicat Mixte du Golfe de Saint-Tropez – Pays des Maures

**SODETRAV** : Société Départementale des Transports du Var

**SRU** : Solidarité et Renouvellement Urbains

**TC** : Transports en Commun

**TCSP** : Transports Collectifs en Site Propre

**TPE** : Très Petites Entreprises

**UA (zonage)** : Zone Urbaine délimitant le centre bourg

**UB (zonage)** : Zone mixte d'habitations et d'activités

**UC (zonage)** : Zone Urbaine à vocation principale d'habitat collectif

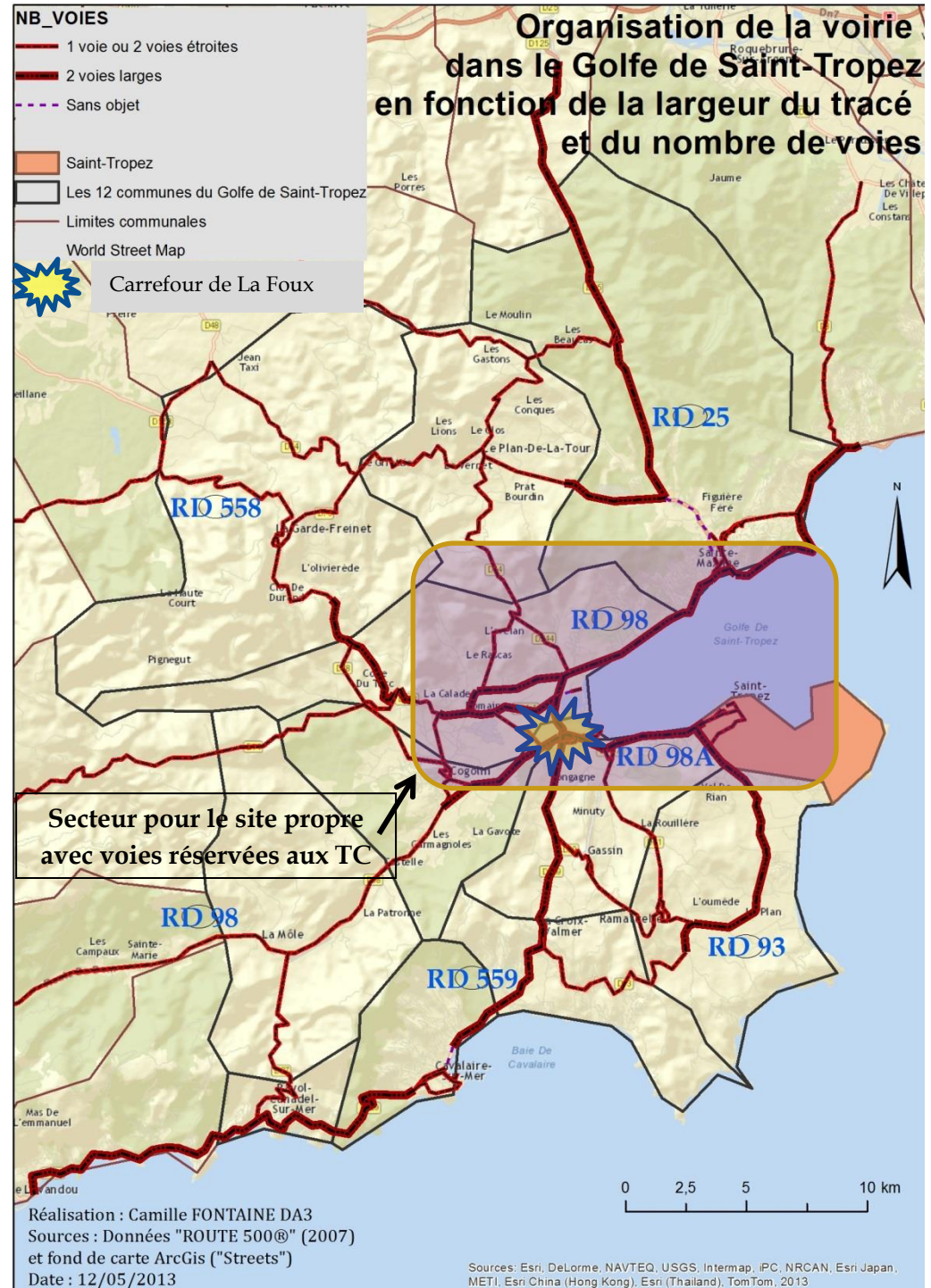
**UD (zonage)** : Zone Urbaine excentrée (extensions linéaires, hameaux) peu dense, à caractère résidentiel

**UP (zonage)** : Zone Urbaine de Projet

**VT** : Versement Transport

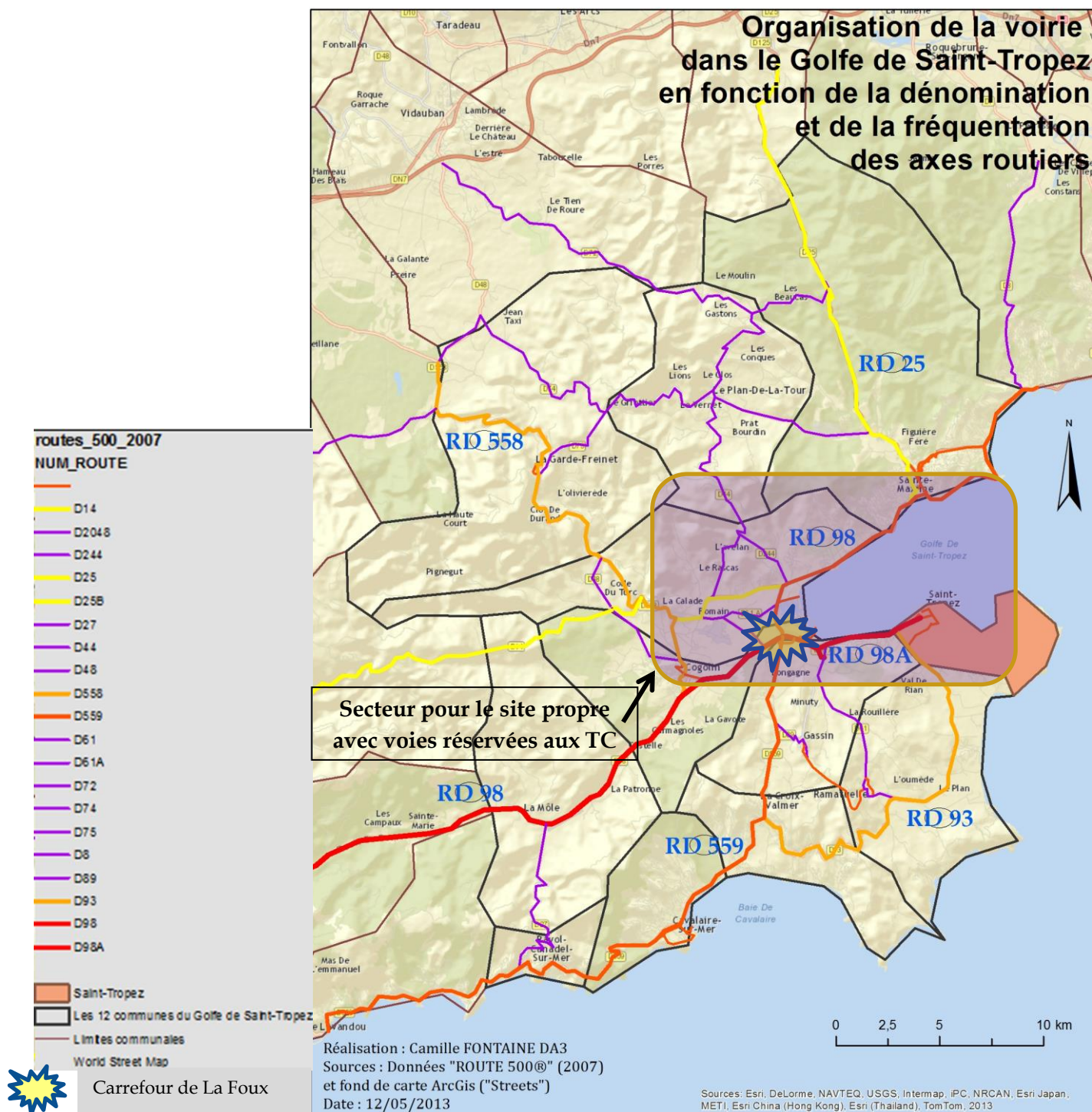
## Annexes

### Annexe 1 : Organisation de la voirie dans le Golfe de Saint-Tropez en fonction de la largeur du tracé et du nombre de voies



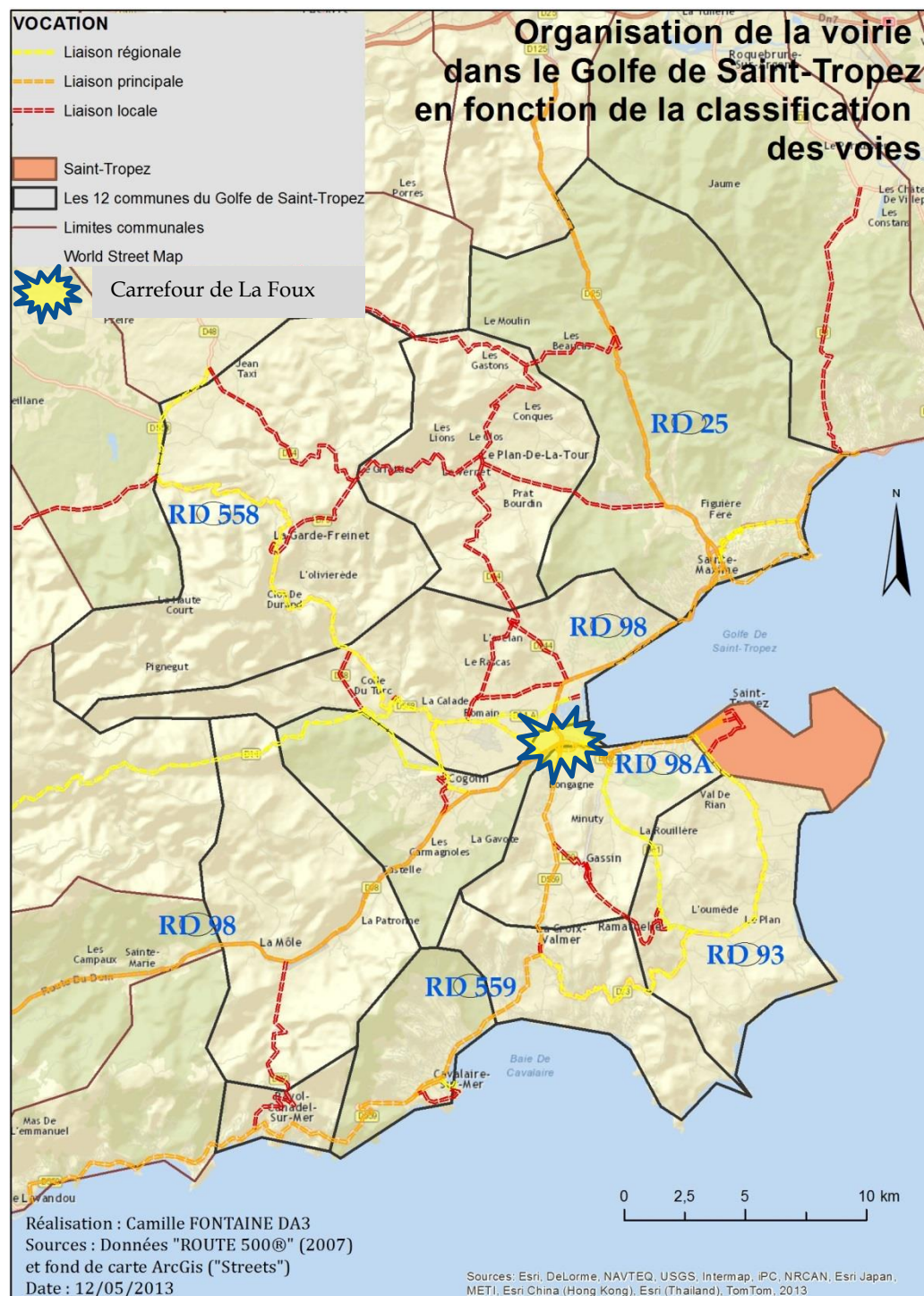


**Annexe 2 : Organisation de la voirie dans le Golfe de Saint-Tropez en fonction de la dénomination et de la fréquentation des axes routiers**

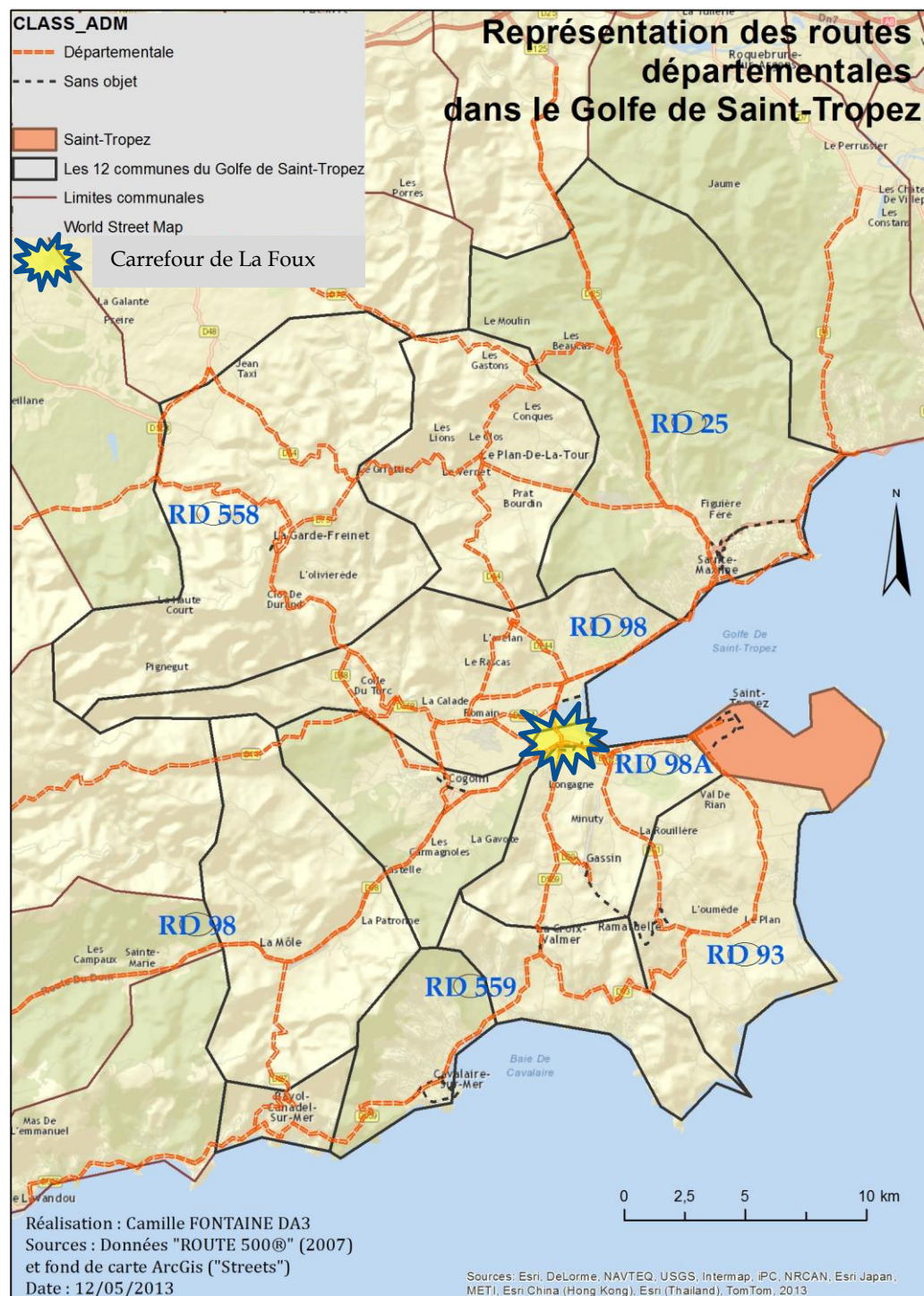




### Annexe 3 : Organisation de la voirie dans le Golfe de Saint-Tropez en fonction de la classification des voies

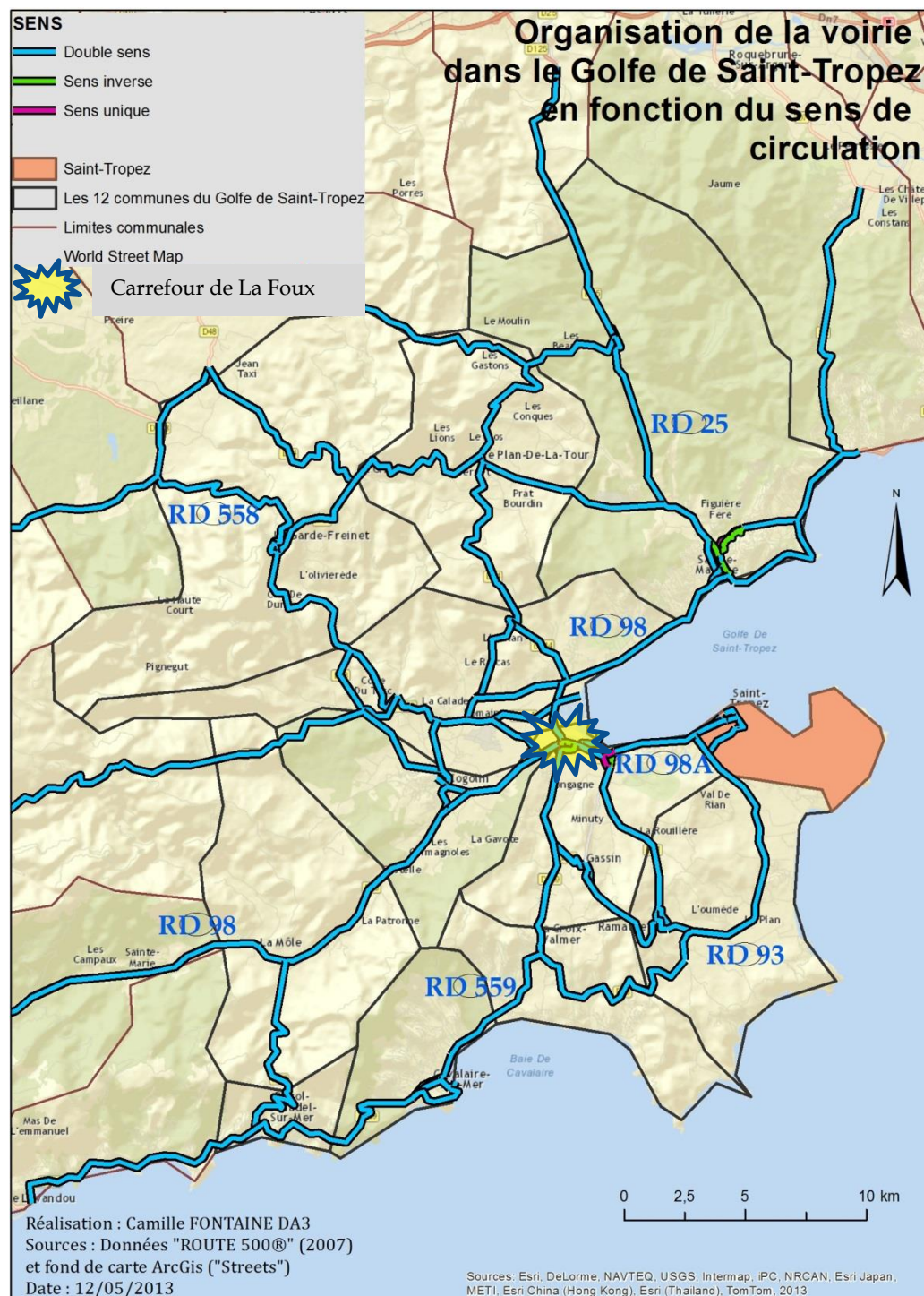


## Annexe 4 : Représentation des routes départementales dans le Golfe de Saint-Tropez





Annexe 5 : Organisation de la voirie dans le Golfe de Saint-Tropez en fonction du sens de circulation



## Annexe 6 : Pôles d'échanges pour la desserte et le transport maritimes



### Annexe 7 : Enquête - Questionnaire destiné au Service d'Urbanisme de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez (chargée du dossier sur le désenclavement du Golfe de Saint-Tropez)

- 
- 1) Quels ont été les projets passés pour agir contre la saturation des routes du Golfe de Saint-Tropez ?
  - 2) Lesquels ont abouti vers des solutions concrètes et des aménagements ? (*discuter des propositions : tarifs, parcs relais, etc*)
  - 3) Lesquels n'ont pas abouti ?
  - 4) Pour quelle(s) raison(s) sont-ils restés inertes ?
  - 5) Quels sont les obstacles rencontrés face à la réalisation de ces projets ?
  - 6) Quels sont les projets à l'étude actuellement ?
  - 7) Quelle est la procédure à suivre pour mener à bien un tel projet et parvenir à trouver les solutions les plus adéquates possibles ?
  - 8) Est-ce qu'une enquête publique est ou a été réalisée auprès des usagers (*en particulier auprès des résidents annuels*) ?
  - 9) Quelle est la meilleure solution entre développer les transports maritimes (*entraîne une gestion du port*) et implanter un système de parcs-relais du côté du carrefour de La Foux ?
  - 10) Ou bien faut-il combiner les deux => *site propre* ?
  - 11) Est-ce que mettre un péage au niveau de ce carrefour a été une proposition étudiée ? Si oui, quels problèmes cela pose-t-il ? (=> *pas de libre accès à l'espace public*)
  - 12) Les aménagements pour les modes doux se développent actuellement, qu'en ressort-il ?
  - 13) Comment créer des voies réservées aux transports en commun (*pour pouvoir garantir des horaires fixes et respectées aux usagers*) sur les voies actuelles qui sont difficilement extensibles ?
  - 14) L'entrée de ville principale de Saint-Tropez est relativement étroite, des aménagements sont-ils prévus ?
  - 15) Il faut distinguer dans le cas du Golfe de Saint-Tropez la haute et la basse saison, peut-on parler de mettre en place un plan *modulable* de circulation (*PDU modulable*) ? Si oui, quels aménagements « modulables » en découlent ?
-



16) Quels sont les arrêtés de voirie du Maire ? Que disent-ils ?  
(notamment concernant le problème des livraisons, etc)

17) Concernant Saint-Tropez, la vieille ville fait-elle partie du secteur sauvegardé ?

18) Est-ce qu'une autre ville (en France ou à l'étranger) se trouve dans la même situation de saturation ?

19) Si oui, vous êtes-vous servis de leurs propositions d'aménagement (si leurs résultats sont concluants) pour le projet de désenclavement du Golfe de Saint-Tropez ?

20) Quels sont les impacts quant à la localisation des emplois (sont-ils sur place ? différentes échelles à prendre en compte) ?

SOURCE : REALISATION PERSONNELLE

## TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : Localisation du territoire d'étude .....	8
Figure 2 : La presqu'île de Saint-Tropez .....	10
Figure 3 : Territoire du Golfe de Saint-Tropez .....	11
Figure 4 : Zonage du territoire du Golfe de Saint-Tropez.....	12
Figure 5 : Evolution de la population de Saint-Tropez et de sa densité entre 1968 et 2009.....	18
Figure 6 : Densité de population en 2009.....	18
Figure 7 : Evolution de la taille des ménages.....	19
Figure 8 : Evolution du nombre de logements entre 1999 et 2009 .....	20
Figure 9 : Part des résidences secondaires parmi les logements en 2009 .....	21
Figure 10 : Répartition des logements dans le Golfe de Saint-Tropez en 1999 .....	22
Figure 11 : Evolution de l'emploi entre 1999 et 2009 .....	24
Figure 12 : Communes dans le Golfe de Saint-Tropez à évolution positive d'emploi entre 1999 et 2009 .....	25
Figure 13 : Pôles d'activités et migrations pendulaires en 1999.....	26
Figure 14: Part des stables* parmi les actifs résidant dans la même commune en 2009.....	27
Figure 15 : Lieu de résidence des personnes en emploi dans la zone en 2009.....	28
Figure 16 : Lieu de travail des actifs résidant dans la zone en 2009.....	28
Figure 17 : Résultantes des flux domicile-travail en 2009.....	29
Figure 18 : Nature des activités dans le Golfe de Saint-Tropez en 2010.....	31
Figure 19 : Nature des activités dans le Var en 2010 .....	31
Figure 20 : Age des entreprises au 1er janvier 2011 .....	31
Figure 21 : Nombre de chambres dans les hôtels classés au 1er janvier 2012.....	33
Figure 22 : Nombre d'emplacements de camping au 1er janvier 2012 .....	34
Figure 23 : Nombre de résidences secondaires en 2009 .....	35
Figure 24 : La clientèle touristique du Var et du Golfe de Saint-Tropez entre 2010 et 2011 .....	36
Figure 25 : Capacité d'accueil en 2009 par commune en nombre de lits .....	37
Figure 26 : Estimation de la fréquentation du territoire en 1999.....	38
Figure 27 : Répartition communale de la population en 1999 .....	39
Figure 28 : Le périmètre du SCoT des cantons de Grimaud et Saint-Tropez.....	41
Figure 29 : Le réseau routier du Golfe de Saint-Tropez entre 2001 et 2002 .....	44
Figure 30 : Carte représentative du périmètre du SCoT et de ses projets pour l'amélioration de la desserte du Golfe de Saint-Tropez .....	46
Figure 31: L'offre de service Transports Maritimes.....	53
Figure 32 : Analyse des projets de nouvelles infrastructures - 2006 .....	54
Figure 33 : Logo du réseau de transport en commun, Varlib, du département du Var .....	56
Figure 34 : Les huit mesures et objectifs d'un PDU.....	60
Figure 35 : Acteurs et compétences du stationnement automobile.....	61
Figure 36 : Le PLU dans la hiérarchie de la planification urbaine .....	62
Figure 37 : Schéma fonctionnel de l'organisation du territoire de la presqu'île de Saint-Tropez .....	64
Figure 38 : Photographies des deux axes routiers principaux menant à l'entrée de ville de Saint-Tropez : la RD98A (à gauche) et la RD93 ou "Route des plages" (à droite).....	65
Figure 39 : Illustration de la RD98A (voie à grande vitesse).....	66
Figure 40 : Le Parc des Lices (à gauche) et l'Esplanade du Port (à droite) .....	67

Figure 41 : Les aires de stationnement sur la commune de Saint-Tropez .....	67
Figure 42: Navette touristique "Les Bateaux Verts" .....	68
Figure 43 : Les différents itinéraires du réseau départemental de bus Varlib sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez.....	69
Figure 44 : Composition des trois séquences paysagères de la voie RD98A .....	70
Figure 45 : Composition de la RD98A .....	72
Figure 46 : Un abord de route manquant de requalification .....	73
Figure 47 : Zoom sur le carrefour de la Bouillabaisse, dit carrefour des plages .....	74
Figure 48 : Trafic routier au carrefour de la Bouillabaisse .....	75
Figure 49 : Zonage aux abords de la RD98A et de la RD93 .....	76
Figure 50 : Organisation de la RD98A, côté entrée de ville .....	77
Figure 51 : Entrée de ville de Saint-Tropez .....	78
Figure 52 : Zonage à l'entrée de ville de Saint-Tropez .....	79
Figure 53 : Evolution mensuelle de la fréquentation des parkings payants (nombre de véhicules/mois) en 2003 et 2004 .....	80
Figure 54 : Evolution mensuelle du trafic routier (en nombre moyen de véhicules/jour) enregistré en 2004 .....	81
Figure 55 : Recensement de la circulation dans le département du Var - Données trafic 2011 - .....	82
Figure 56 : Temps de parcours, vitesses et retard estimé dans l'offre de service Transports Collectifs terrestres - 2009.....	84
Figure 57 : Embouteillages estivaux .....	85
Figure 58 : Organisation du territoire du Golfe de Saint-Tropez.....	87
Figure 59 : Niveau de saturation des différents axes routiers du Golfe de Saint-Tropez en période estivale.....	89
Figure 60 : Une navette maritime "Les Bateaux Verts" .....	92
Figure 61 : Les transports en commun sur le territoire du SCoT .....	94
Figure 62 : Un exemple: situation du nouveau giratoire en entrée de ville .....	98
Figure 63 : Géolocalisation de Portofino et organisation du Golfe de Tigullio .....	105
Figure 64 : Simulation d'un pont entre Saint-Tropez et Sainte-Maxime.....	108
Figure 65 : Pont de l'Ile de Ré (en haut) et Pont Jacques-Chaban-Delmas (avec sa travée centrale mobile baissée, illustration du milieu, et sa travée centrale mobile levée, illustration du bas) .....	109
Figure 66 : Pont de l'Ile de Ré et son péage .....	111
Figure 67 : Plans du Parking du Port de Saint-Tropez (en haut) et du Parking du Port de Sainte-Maxime (en bas) .....	114
Figure 68 : Plan illustratif d'un potentiel itinéraire secondaire.....	118
Figure 69 : Plan cadastral de l'entrée de ville de Saint-Tropez (1 <sup>ère</sup> partie).....	121
Figure 70 : Plan cadastral de l'entrée de ville de Saint-Tropez (2 <sup>ème</sup> partie) .....	121
Figure 71 : Trajet susceptible d'être effectué par un potentiel métro entre les deux stations principales (La Foux et l'entrée de ville de Saint-Tropez) .....	122
Figure 72 : Localisation de la station d'un potentiel métro à l'entrée de ville de Saint-Tropez .....	123

## Table des matières

---

Avertissement.....	3
Remerciements .....	4
Sommaire.....	6
Introduction.....	8
o Un bref historique.....	13
o Le sujet .....	14
o Pourquoi ce sujet .....	15
PREMIERE PARTIE : Diagnostic du territoire .....	17
I. Présentation socio-économique de la commune.....	17
A. L'évolution et la structure de la population.....	17
B. Le logement .....	20
C. L'emploi & la population active .....	23
D. Les établissements et entreprises .....	30
E. Le tourisme .....	32
II. Les documents de planification et de programmation .....	40
A. Le SCoT .....	40
B. Le Contrat de Territoire 2009-2012 .....	54
C. Le PDU.....	58
D. Le PLU .....	61
III. Des conditions de circulation délicates .....	79
A. La description du problème .....	79
B. Les tentatives inabouties de la ville .....	96
DEUXIEME PARTIE : Les enjeux.....	102
TROISIEME PARTIE : Les propositions .....	103
I. Etude de cas d'une ville partageant les mêmes problèmes d'encombrements et de saturation de ses axes routiers.....	104
II. Une orientation générale à tout le Golfe de Saint-Tropez .....	107
A. Un pont reliant Saint-Tropez et Sainte-Maxime .....	107
B. Transports collectifs terrestres .....	111
C. Transports collectifs maritimes.....	112
D. Pôles d'échanges intermodaux .....	115
E. Promouvoir d'autres usages de transport .....	116
F. Un exemple d'itinéraire secondaire .....	116
III. Application à une caractéristique de la ville : Projet d'aménagement de l'entrée de ville de Saint-Tropez .....	119
Conclusion.....	124

## Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez

Bibliographie .....	125
Index des sigles .....	128
Annexes .....	130
Annexe 1 : Organisation de la voirie dans le Golfe de Saint-Tropez en fonction de la largeur du tracé et du nombre de voies .....	130
Annexe 2 : Organisation de la voirie dans le Golfe de Saint-Tropez en fonction de la dénomination et de la fréquentation des axes routiers.....	131
Annexe 3 : Organisation de la voirie dans le Golfe de Saint-Tropez en fonction de la classification des voies.....	132
Annexe 4 : Représentation des routes départementales dans le Golfe de Saint-Tropez.....	133
Annexe 5 : Organisation de la voirie dans le Golfe de Saint-Tropez en fonction du sens de circulation .....	134
Annexe 6 : Pôles d'échanges pour la desserte et le transport maritimes .....	135
Annexe 7 : Enquête - Questionnaire destiné au Service d'Urbanisme de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez (chargée du dossier sur le désenclavement du Golfe de Saint-Tropez).....	136
TABLE DES ILLUSTRATIONS .....	138
Table des matières.....	140





FONTAINE Camille  
Stage de découverte  
DA3 – 2013

## **Plan modulable de circulation dans la ville de Saint-Tropez**

*Pour une amélioration de la desserte du Golfe de Saint-Tropez et des voies d'accès à la ville*

### **Résumé :**

Saint-Tropez est une station balnéaire saisonnière du sud-est de la France. Elle est touristique et très fréquentée lors de la saison estivale, qui s'allonge au fil des années, du fait de sa notoriété internationale.

Son attractivité est tournée vers les secteurs touristique et résidentiel. Cependant, son économie locale est de plus en plus fragilisée du fait des importants **engorgements routiers estivaux**.

En effet, la particularité du Golfe de Saint-Tropez est qu'il s'agit d'un territoire **enclavé**, soumis à une **saturation** considérable de ses axes routiers.

Les réflexions menées dans les documents de planification et de programmation visent à établir un plan de circulation afin de fluidifier le trafic routier. Les axes majeurs d'actions sont le développement des modes de transports alternatifs à la voiture particulière. En effet, le seul moyen de désenclaver les routes est le fait de sensibiliser la population à éviter l'usage de la voiture au profit des transports en commun. Ainsi, les transports collectifs terrestres en site propre devraient voir le jour, les navettes maritimes se développer, les modes doux se pérenniser avec la totalité de l'itinéraire cyclable achevée,... Pour cela, l'intermodalité est de mise et des pôles d'échanges intermodaux, via des parcs relais de stationnement pour les véhicules particuliers, sont à l'étude tout comme des itinéraires secondaires de contournement.

Finalement, l'entrée de ville de Saint-Tropez est à valoriser afin de participer aux actions visant la fluidification du trafic routier.

*« Je connais l'autre Saint-Tropez. Il existe encore. Il existera toujours pour ceux qui se lèvent à l'aube. » (Colette)*

### **Mots clés :**

*Saint-Tropez, Var (83), PACA ;  
Transports; Voirie ; Réseau viaire ;  
Engorgement du réseau routier ; Saturation d'une  
commune due à sa sur-fréquentation ;  
Désenclavement d'une ville, Désengorgement de  
l'ensemble des voies de communication.*