



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre conseillers : 27
En exercice : 27
Présents : 18
Votants : 23

N°DEL 2024_07_079_7

L'an deux mil vingt-quatre, le cinq septembre,

Le Conseil Municipal de la Commune de LA CROIX VALMER dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Salle Espace Diamant, sous la Présidence de Monsieur Bernard JOBERT, Maire.

Date de la Convocation du Conseil Municipal : 29 août 2024

Objet : COMMUNAUTE DE COMMUNES

Présentation du Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez

Présents :

Bernard JOBERT
René CARANDANTE
Catherine HURAUT
Yves NONJARRET
Stéphanie MECHIN
Linda TRIBET
Robert DALMASSO
Gabrielle DALMAS
Brigitte RINAUDO PINEAU

Marie-Paule MAUDUIT
Jacques BUTARD
Pierre MONETON
Adama LACLAVERIE
Julie HIVERT
Michaël REBOTIER
Roger OLIVIER
Bernard BRUNEL
Catherine BRUNETTO

Pouvoirs :

Jean-Michel VIGNAT donne procuration à René CARANDANTE
Michèle CAPDEVIELLE donne procuration à Brigitte RINAUDO PINEAU
Laurence GIORGINI donne procuration à Bernard JOBERT
Chloé DE BROUWER donne procuration à Linda TRIBET
Marie-Françoise CASADEI donne procuration à Catherine BRUNETTO

Absents excusés :

Angelo MURA
Chantal MALFAIT
Thierry DOMENACH
Matthieu TAROT

Secrétaire de séance :

Madame Linda TRIBET

Monsieur le maire expose à l'assemblée délibérante :

Vu le Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes de Saint-Tropez arrêté en Conseil Communautaire du 10 avril 2024, premier document de planification de la mobilité s'inscrivant dans la continuité des documents de planification déjà existant, tel que :

- Projet de territoire,
- Schéma de cohérence territoriale –ScoT,
- Plan climat air énergie territorial – PCAET,

Vu la demande de la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez de faire approuver par délibération du Conseil Municipal de chaque commune membre le rapport cité précédemment ;

Considérant que le plan de mobilité simplifié doit poser un diagnostic global de la mobilité dans le Golfe,

Considérant qu'il convient de conforter la compétence mobilité de la communauté de communes intégrée en juillet 2021,

Considérant que le plan de mobilité simplifié servira de feuille de route pour l'élaboration de documents plus ciblés permettant de décliner la stratégie adoptée de manière plus précise ;

Il est proposé à l'assemblée délibérante :

- **D'APPROUVER** le rapport du Plan de Mobilité Simplifié.

Le Conseil Municipal ouï l'exposé du Maire, et après en avoir délibéré,

Approuve la proposition qui lui a été faite,

à l'unanimité

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Toulon dans un délai de deux mois à compter de sa date de publication.

Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

Ainsi fait les jour, mois et an ci-dessus,
Suivent les signatures inscrites au registre,

Pour extrait certifié conforme,

Le Maire,
Bernard JOBERT.



La Secrétaire de séance,
Madame Linda TRIBET

Le Maire,
certifie que le présent document,
a été affiché en Mairie le

10 SEP. 2024

Le Maire



Plan de mobilité simplifié Golfe de Saint-Tropez

Document de synthèse

Version 0N

7 mars 2024



Arrêté en Conseil communautaire le 10/04/2024

Approuvé le XX/09/2024

Cavalaire-sur-Mer • Cogolin • Gassin • Grimaud • La-Croix-Valmer
La Garde-Freinet • La Mole • Le Plan-de-la-Tour • Ramatuelle
Le Rayol-Canadel-sur-Mer • Saint-Tropez • Sainte-Maxime

Informations relatives au document

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Auteur(s)	Gilles GAUTIER / David TORRES
Fonction	Chefs de projets
Volume du document	Volume 1
Version	Version 0N
Référence	ETR220093
Numéro CRM	-
Chrono	-

HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

Version	Date	Vérifié par	Fonction	Signature
VOL	01-fév-2024	Gilles GAUTIER	Chef de projets	
VOM	01-mar-2024	Aurélié VASSEUR	Responsable mobilités	
VON	07-mar-24	Aurélié VASSEUR	Responsable mobilités	
Version	Date	Approuvé par	Fonction	Signature

DESTINATAIRES

Nom	Entité
Guillaume PERRIN	Communauté de commune Golfe de Saint-Tropez
Aurélié VASSEUR	Communauté de commune Golfe de Saint-Tropez

Sommaire

0	REFERENCES ET SIGLES	4
1	LE PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE	7
1.1	Définition	8
1.2	La démarche	10
2	DIAGNOSTIC	13
2.1	Géographie et histoire de la mobilité dans le Golfe	14
2.2	Un réseau viaire peu maillé	16
2.3	Un territoire d'accès difficile	18
2.4	La saisonnalité : clé de la mobilité	20
2.5	Les déplacements contraints	22
2.6	Des points noirs récurrents	24
2.8	Des capacités de stationnement réduites	26
2.9	Un manque d'articulation des transports en commun	28
2.10	La montée en charge indubitable du vélo	30
2.11	Les enjeux	34
3	STRATEGIE	35
3.1	Développement d'un réseau de transports en commun structurant dans le Golfe	36
3.2	Travailler l'intermodalité	38
3.3	Voirie : Contournements et centralités	40
3.4	Créer de la continuité piétonne, sécuriser l'espace public	42
3.5	Vélo : Accompagner la dynamique de la demande	44
3.6	Logistique : Expérimenter un nouveau modèle	46
4	PLAN D' ACTIONS	51
4.1	Un plan ambitieux pour les transports en commun	52
4.2	Une croissance des investissements jusqu'à 2030	53
4.3	Une répartition par thématique ventilée sur 10 ans	54
4.4	Répartition par maîtrises d'ouvrage sur 10 ans	55
5	FICHES ACTIONS	57
5.1	Thématique transports en commun	59
5.2	Stationnement et espace public	75
5.3	Le vélo	85
5.4	La voirie	93
5.5	La logistique	99
5.6	Pilotage et accompagnement du plan de mobilité	102

Références

Légende 1 – Tableau des entretiens menés dans le cadre de la démarche -EGIS.....	11
Légende 2 – Topographie & situation.....	15
Légende 3 – Altimétrie.....	15
Légende 4 – Carte des chemins de fer du sud de la France.....	15
Légende 5 – Images aériennes comparées de la commune de Saint-Tropez (1960-2022)	15
Légende 6 – Hiérarchisation du réseau routier du Golfe de Saint-Tropez – CD Var.....	17
Légende 7 – La desserte du golfe modes de transports lourds	19
Légende 8 – La desserte du Golfe par les transports régionaux.....	19
Légende 9 – Suivi mensuel de la collecte des ordures ménagères – CCGST 2023.....	21
Légende 10 – Evolution du nombre de nuitées touristiques dans le Golfe - visit var	21
Légende 11 – Accroissement de la population résidente durant la saison estivale	21
Légende 12 – Déplacements quotidiens domicile-travail entre communes, pour les actifs employés - Recensement de la population INSEE 2018.....	23
Légende 13 – Parts modales des déplacements domicile-travail pour les actifs résidents et/ou travaillant dans le Golfe en 2019 – Recensement de la population INSEE 2019	23
Légende 14 – Cartographie des points noirs routiers – EGIS/EURECa 2023.....	25
Légende 15 – Schéma de fonctionnement de l'accès estival à Saint-Tropez – Fréquentation mensuelle du parking du port – Commune de Saint-Tropez	27
Légende 16 – Les composantes du réseau de transports en commun dans le Golfe.....	29
Légende 17 – Plan du réseau ZOU !.....	29
Légende 18 – Descriptif des liaisons maritimes existantes	29
Légende 19 – Accidentologie sur le territoire depuis 2015 – Fichiers national des accidents corporels de la circulation (BAAC) – Accidents impliquant au moins un usager cycliste	31
Légende 20 – Recensement des projets en lien avec la mobilité sur le territoire du Golfe	33
Légende 21 – Scénario retenu pour la thématique : transports en commun	37
Légende 22 – Scénario retenu pour la thématique : stationnement et espace public.....	39
Légende 23 – scénario retenu pour la thématique : voirie.....	41
Légende 24 – Scénario retenu pour la thématique : Marche à pied	43
Légende 25 – Scénario retenu pour la thématique : Vélo	45
Légende 26 – Scénario retenu pour la thématique : Logistique.....	47
Légende 27 – Synthèse des scénarios retenus	479
Légende 28 – Programmation budgétaire / répartition par thématiques d'actions	52
Légende 29 – Programmation budgétaire / répartition coûts d'investissements / coûts de fonctionnement	53
Légende 30 – Programmation budgétaire / répartition par an par thématiques d'actions	54
Légende 31 – Programmation budgétaire / répartition par Maîtrise d'ouvrage.....	55

Sigles

AMO - Assistance à maîtrise d'ouvrage
 AOM - Autorité organisatrice de la mobilité
 BHNS - Bus à haut niveau de service
 CCGST - Communauté de communes Golfe de Saint-Tropez
 ELU - Etablissement de logistique urbaine
 IRVE - Infrastructure de recharge des véhicules électriques
 LOM - Loi d'orientation des mobilités
 P+R - Parking relais
 PCAET - Plan climat air énergie territorial
 PCL - Parcours cyclable du littoral
 PDM/PDMS - Plan de mobilité / Plan de mobilité simplifié
 PDMA/PDME/PDMES - Plan de mobilité administration / entreprise / établissement scolaire
 PEM - Pôle d'échange multimodal
 PLU - Plans locaux d'urbanismes communaux
 PMR - Personnes à mobilité réduite
 SAEIV - Système d'aide à l'exploitation et l'information des voyageurs
 SCoT - Schéma de cohérence territoriale
 SDAC - Schéma directeur des aménagements cyclables
 TC - Transports en commun
 TCSP - Transports en commun en site propre
 V65 - Véloroute 65
 VAE - Vélo à assistance électrique
 VRTC - Voie réservée aux transports collectifs
 ZA - Zone d'activité
 ZTL - Zone de trafic limité



1 LE PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE



1.1 Définition

1.1.1 De quoi parle-t-on?

La Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez créée en 2013 réalise son **premier document de planification de la mobilité**. Cette démarche s'inscrit dans la continuité des documents de planification déjà existant :

- Projet de territoire
- Schéma de cohérence territoriale - SCoT
- Plan climat air énergie territorial - PCAET

Ce plan doit permettre :

- De poser un **diagnostic** global de la mobilité dans le Golfe,
- Conforter la **compétence mobilité** de la communauté de communes intégrée en juillet 2021.
- Servir de **feuille de route** pour l'élaboration de documents plus ciblés, permettant de **décliner** la stratégie adoptée de manière plus précise : schémas directeurs divers, Plans Locaux d'Urbanismes communaux (PLU).

1.1.2 Le Plan de mobilité simplifié : un outil souple et adaptable

Le Plan de Mobilité simplifié est un outil créé par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019. Ce dispositif **volontaire**, s'adresse aux Autorités Organisatrices de la Mobilité, non soumises à l'obligation de réalisation d'un Plan de Mobilité (PDM).

Le Plan de Mobilité est **souple** car il permet le libre choix des thématiques abordées, au regard des problématiques et des enjeux propres au territoire concernant **l'organisation des conditions de mobilité des personnes et des marchandises** en poursuivant 3 objectifs :

- La prise en compte de la **diversité** des **composantes** du **territoire** et des **besoins** de la **population**.
- L'amélioration de la mise en œuvre du **droit à la mobilité**
- La prise en compte des **plans de mobilité employeurs existants (plans de déplacements d'entreprises)**
- Ce plan n'a pas d'effet juridique, ni d'opposabilité vis-à-vis des autres documents de planification. L'intérêt réside donc principalement dans la **mobilisation** et la **concertation** des **acteurs** et du **public**.

Le plan de mobilité simplifié (PdMS)		
Cadre	Statut juridique	Créé par la LOM, art. L1214-36-1 du code des transports
	Territoires ciblés	Territoires ruraux et villes moyennes
Portage	Qui l'élabore ?	L'AOM La Région lorsqu'elle est AOM locale L'EPCI de SCoT ou le syndicat de SCoT avec l'accord des AOM du territoire (AOM locales ou la Région en tant qu'AOM locale par substitution)
	Sur quel périmètre ?	Pour une AOM : son ressort territorial dans sa totalité, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes Pour un SCoT : l'ensemble de son périmètre
Contenu	Nature et objectifs	La définition des principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et des marchandises, poursuivant les objectifs de : - Prise en compte de la diversité des composantes du territoire et des besoins de la population - Amélioration de la mise en œuvre du droit à la mobilité - Prise en compte des plans de mobilité employeurs
Concertation et participation	Soumissions obligatoires pour avis	- Les conseils municipaux - Les conseils départementaux - Les conseils régionaux - Le comité de massif, si commune(s) de montagne(s) - Les AOM limitrophes
	Consultations à la demande	- Représentants des professions et des usagers des transports - Gestionnaires de voirie - Chambres consulaires - Associations agréées de protection de l'environnement - Associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite - Autorités compétences en matière d'infrastructures de charge pour véhicules électriques, gaz ou hydrogène
	Participation du public	Procédure de participation du public définie par le II de l'article L.123-19-1 du code de l'environnement
Cadre juridique	Évaluation	Pas d'évaluation environnementale requise ni d'évaluation a posteriori
	Effets juridiques	Une existence juridique, mais sans inscription juridique ni effet juridique

1.2 La démarche

1.2.1 Une démarche structurée en 4 phases

1.2.1.1 La réalisation d'un diagnostic pour comprendre les enjeux

A constitué la phase initiale du PDMS. En tant qu'étape initiale et essentielle à toute analyse territoriale, il a principalement permis de recenser, décrire et analyser les phénomènes, les problématiques mais aussi les potentiels et les projets en cours concernant la mobilité dans les 12 communes qui composent la communauté de communes Golfe de Saint-Tropez. Cet état des lieux a été réalisé en tenant compte **de tous les modes de déplacements** (à l'exception du mode aérien) et permet in fine de dégager et de hiérarchiser des enjeux.

1.2.1.2 La définition d'une stratégie pour répondre aux enjeux identifiés

En réfléchissant sur la base de scénarios thématiques, sur les sujets majeurs que sont : les transports en commun, le stationnement, la place des modes actifs, la voirie et la logistique urbaine, une démarche de co-construction a permis d'aboutir à un scénario global de mobilité multithématiques et cohérent, constituant le socle pour la définition d'actions concrètes.

1.2.1.3 L'élaboration d'un programme et d'un plan pour structurer les actions

Lister pour chacune d'elles, les détails, les avantages et les freins, en évaluer les coûts et les délais de mise en œuvre. Ce programme d'une durée de vie de 10 ans à partir de l'adoption du plan, propose un calendrier d'application en 3 séquences : court terme (2024-2026), moyen terme (2026-2030) et long terme (2030-2033).

1.2.1.4 Début de la mise en application

Une fois le plan **adopté** en Conseil Communautaire, après le recueil des avis des partenaires et du public, il fera l'objet d'un suivi et constituera dès lors, la feuille de route de la communauté de communes, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, dans la conduite de sa mission.

1.2.2 Menée en concertation avec les acteurs

Tout au long de la démarche, les acteurs du territoire et les partenaires apportent leurs contributions aux différentes étapes de la réalisation du plan :

- **La Commission mobilité**, réunie à une fréquence régulière, qui assure le suivi technique et contrôle le bon déroulement et l'avancement de la démarche.
- **Le bureau des maires**, qui pilote, débat des orientations stratégiques et valide chacune des étapes clés de l'avancement du plan.
- **Les rencontres individuelles**, réalisées auprès de chacune des municipalités, entre novembre 2022 et mars 2023, afin d'établir un panorama complet des problématiques et des enjeux de la mobilité dans le Golfe.
- **Les rencontres avec les acteurs locaux** : Offices du tourisme, Missions locales, Pôle emploi, représentants des zones d'activités, etc.
- **Les échanges avec les partenaires publics** : La Région Sud et le Conseil Départemental du Var qui jouent un rôle fondamental dans la stratégie de mobilité, respectivement au titre de gestionnaire du réseau de transport régional interurbain ZOU ! et de gestionnaire des voiries départementales.
- **Le Comité des Partenaires**, organe représentatif de la société civile, composé notamment, d'entreprises, associations, d'habitants tirés au sort....
- **Le grand public**, invité à exprimer librement ses remarques et observations dans le cadre d'une participation publique, à conduire en avril 2024. La synthèse des observations recueillies figureront en annexe du présent plan.

Plan de Mobilité simplifié du Golfe de Saint-Tropez - Planning des entretiens avec les acteurs						
DATE	COMMUNE / INSTITUTION	PARTICIPANT(S)	HEURE	Présent/Visio	INTERVENANT	
17/11/2022	Cavalaire	Conseiller municipal et communautaire (Ph. Burner) + DGST + Dir Aménagement urbain	09:00	Présentiel	EGIS / EURECA	
02/12/2022	CD83	Clément LEMOINE; Jean-Luc POUGET; Benoit LORENZINI; Alexandre FE	10:30	Présentiel	EGIS / EURECA	
21/11/2022	Cogolin	Adjoint délégué aux sports + DGA + Chargé de projet petites villes de demain	10:00	Présentiel	EGIS / EURECA	
14/03/2023	Gassin	Maire + 1er adjoint + DGS + DGA	09:30	Présentiel	EGIS / EURECA	
30/11/2022	Grimaud	Maire - Vice-président commission transports CCGST	09:30	Présentiel	EGIS / EURECA	
08/12/2022	Grimaud	Dir. Office de tourisme	14:30	Présentiel	EGIS / EURECA	
18/03/2023	La Garde Freinet	Maire	10:00	Visio conférence	EGIS / EURECA	
17/11/2022	La Mole	Maire	14:00	Présentiel	EGIS / EURECA	
14/03/2023	Le Plan de la Tour	Maire + adjointe (Mme A. Charles)	14:00	Présentiel	EGIS / EURECA	
21/11/2022	Le Rayol Canadel	Maire + DGS	14:30	Présentiel	EGIS / EURECA	
16/01/2023	Partenaires économiques	Mission locale + Pôle emploi + Dir dev. Économique CCGST	15:00	Présentiel	EGIS / EURECA	
06/10/2022	Ramatuelle	Réunion de présentation de l'étude de faisabilité piste cyclable Ramatuelle-Saint Tropez	17:00	Présentiel	EGIS / EURECA	
08/12/2022	Ramatuelle	1er adjoint + DGS + DST	17:00	Présentiel	EGIS / EURECA	
24/11/2022	Sainte-Maxime	Adjoint délégué à l'environnement + DGA	10:00	Présentiel	EGIS / EURECA	
12/01/2023	Sainte-Maxime	Maire - Président de la CCGST+DGS + DGA	11:00	Présentiel	EGIS / EURECA	
14/12/2022	Saint-Tropez	DGS + DSTA + Dir Parcs de stationnement	10:30	Présentiel	EGIS / EURECA	
Autres échanges ciblés						
	Bateaux Verts	D. ROBERT		échange téléphonique	EGIS / EURECA	
	Cavalaire	G. MOREAU >> sujet transport en commun		échange téléphonique	EGIS / EURECA	
	La Croix Valmer	F. CAYOL et F. GLEIZES >> sujet transport scolaire		échange téléphonique	EGIS / EURECA	
	Région SUD	F. CHAMPEYMONT		échange téléphonique	EGIS / EURECA	
	Saint-Tropez	H. CHAMPETIER >> sujet transport scolaire		échange téléphonique	EGIS / EURECA	
	SPL Sud Plaisance	D. SALOME		échange téléphonique	EGIS / EURECA	
LEGENDE 1 – TABLEAU DES ENTRETIENS MENES DANS LE CADRE DE LA DEMARCHE -EGIS						



2 DIAGNOSTIC



2.1 Géographie et histoire de la mobilité dans le Golfe de Saint-Tropez

2.1.1 Territoire singulier, géographiquement et historiquement tourné vers son littoral

Le site de la communauté de communes Golfe de Saint-Tropez est une **plaine littorale**, bordant le Golfe méditerranéen éponyme, prolongée par une **presqu'île** à l'Est. Le tout **enserré** par le **Massif des Maures**, qui marque une **barrière naturelle** franche et continue entre le Golfe de Saint-Tropez et les territoires varois limitrophes.

Depuis l'antiquité, les Hommes ont mis à profit cette **situation portuaire** idéale, abritée depuis la mer par le golfe et protégée depuis les terres par le **« rempart » montagneux**. Logiquement, le développement économique s'est principalement tourné, durant des siècles, vers la pêche et le commerce maritime. **Les centralités** ont prospéré principalement à **proximité des côtes** et surtout des ports, tandis que les communes du piémont, ont conservé des dimensions plus modestes. **Ce tropisme maritime** historique a eu pour conséquence un développement limité des échanges avec l'arrière-pays varois.

2.1.2 Ouvert sur son arrière-pays par le chemin de fer

A la fin du XIX^e siècle, l'Assemblée départementale du Var décide de **désenclaver** le territoire **depuis les terres**, grâce au **chemin de fer** et à **la route** (Le territoire ne bénéficiant pas du passage de la RN7). En août 1889, la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France inaugure le tronçon s'étendant de La Foux à Saint-Raphaël. Plus tard **la ligne du « Train des Pignes »** assurera la jonction avec Toulon à l'Ouest et deux antennes de tramways desserviront Saint-Tropez et Cogolin via un débranchement à La Foux. De nombreuses gares émailleront le Golfe de Saint-Tropez : Le Rayol-Canadel-sur-Mer, Cavalaire-sur-Mer, Gassin, Grimaud, Sainte-Maxime. La Route de la Corniche, ou Route des Maures (actuelle RD559) sur sa section Sud, sera réalisée quant à elle en 1884 et restera un simple chemin de terre carrossable jusqu'en 1925 témoignage de **la contemporanéité du réseau de voirie**.

Brusquement, la seconde guerre mondiale va mettre **un terme définitif à l'aventure ferroviaire** dans le Golfe de Saint-Tropez à cause des dommages subit par le réseau. Le tracé de l'ancienne voie ferrée est actuellement largement repris par la **Véloroute 65 (V65) dénommée Parcours Cyclable du Littoral (PCL)** qui offre la possibilité de traverser le territoire sur des aménagements cyclables pour l'essentiel en site propre.

2.1.3 Puis façonné par la voiture individuelle

La seconde partie du XX^e siècle voit converger deux phénomènes importants : **le développement massif du tourisme** et plus particulièrement du tourisme **balnéaire**, accentué dans le Golfe de Saint-Tropez par son image de marque et sa renommée internationale, et **la démocratisation rapide de la voiture individuelle** en France et les facilités qui lui sont accordées : **création des autoroutes Estérel Côte d'Azur (actuelle A8), stationnements, services divers**, qui vont rendre le Golfe de Saint-Tropez plus accessible en dépit de la disparition du train. C'est aussi l'époque du développement du **transport aérien de masse**, dont les grandes infrastructures les plus proches (Aéroports de Nice Côte d'Azur et de Toulon Hyères) ne permettent jusqu'à aujourd'hui qu'un rabattement via la route.

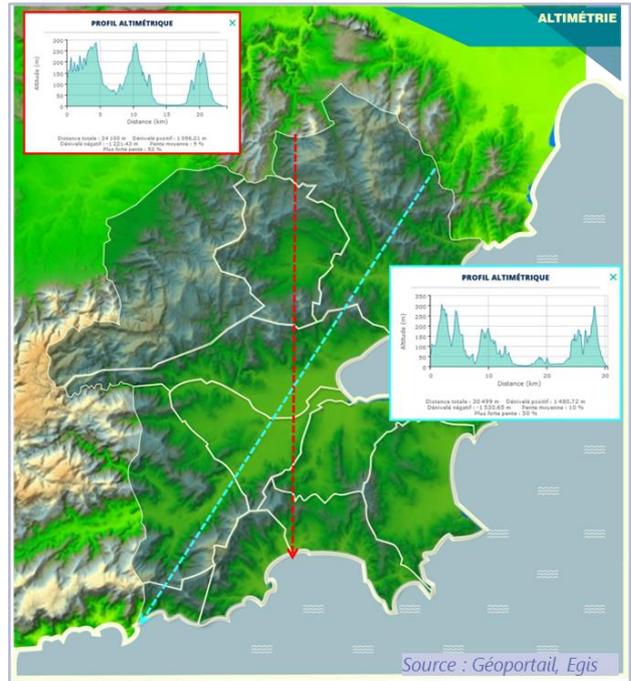
L'attractivité jamais démentie du Golfe de Saint-Tropez (19,5 millions de nuitées en 2023 - source Visit Var) a entraîné une relative **urbanisation** autour des pôles historiques, la création de nombreuses activités liées au tourisme, ainsi que la naissance de **nouvelles centralités** : Port-Grimaud, les Marines de Cogolin, puis plus récemment de zones d'activités : La Foux, Font Mourier, etc. toutes essentiellement **desservies par l'automobile**.

2.1.4 Aujourd'hui questionné

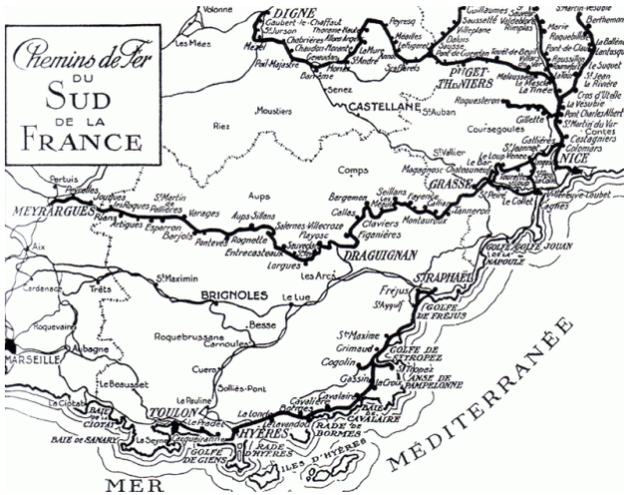
La demande de déplacements qui n'a cessé de croître représente aujourd'hui un sujet majeur pour le **cadre de vie des résidents** et la **qualité d'accueil des visiteurs**. Le constat de difficultés de circulation qui s'étendent de plus en plus aux ailes de saison, **l'étalement du phénomène des heures de pointe** et **l'usage de plus en plus marqué du réseau de voirie secondaire** par effet de report depuis les axes principaux fréquemment saturés, pousse la CCGST à se doter d'une **stratégie pour son avenir** en matière de mobilité.



LEGENDE 2 – TOPOGRAPHIE & SITUATION



LEGENDE 3 – ALTIMÉTRIE



LEGENDE 4 – CARTE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE LA FRANCE



LEGENDE 5 – IMAGES AERIENNES COMPAREES DE LA COMMUNE DE SAINT-TROPEZ (1960-2022)

2.2 Un réseau viaire peu maillé

2.2.1 5 principales portes d'entrées routières dans le Golfe et une sixième maritime

En héritage de cette situation singulière, le Golfe est **relié** à l'extérieur par un **nombre d'axes restreints** qui n'a pas évolué depuis les années 1950. Aucun de ces axes ne possède de profil supérieur à 2 fois une voie (sauf créneaux ponctuels de dépassement).

On peut parler de véritables portes d'entrées du territoire, facilement identifiables qui couvrent 3 grandes Origines-Destinations :

- **Tiers Ouest** qui lie le territoire à l'A570 et **Toulon Provence Métropole** via :
 - La Route du bord de mer, **RD559**, par Le Rayol-Canadel-sur-Mer depuis Le Lavandou et Bormes-les Mimosas.
 - La **RD98**, par la Mole depuis Bormes-les-Mimosas.
- **Tiers Nord** qui lie le territoire au **Cœur et haut Var**, ainsi qu'à l'**Autoroute A8** via :
 - La **RD25**, par Sainte-Maxime, qui permet de rejoindre le Muy et l'échangeur 42 de l'A8,
 - La **RD558**, par La Garde-Freinet, qui permet la jonction avec l'échangeur A57 / A8 au niveau du Canet-des-Maures, mais aussi la liaison avec Vidauban par la RD48.
- **Tiers Est** qui fait la jonction du Golfe avec **Fréjus / Saint-Raphaël**
 - Via la Route du bord de mer, **RD559** par l'Est de Sainte-Maxime via les Issambres.

Ces 5 portes d'entrées terrestres sont assorties **d'une sixième, matérialisée par la voie maritime**. Actuellement l'accès se fait essentiellement via les bateaux verts, service privé de navettes accessibles au public. Ces liaisons sont **internes** : entre Port-Grimaud, Sainte-Maxime et Saint-Tropez, mais également **vers et depuis l'extérieur** du territoire, aux départs de Fréjus, Saint-Raphaël, Nice.

2.2.2 Pas d'accès directs aux modes de transports lourds

Le Golfe de Saint-Tropez n'accueille pas sur son territoire d'infrastructures de transports lourds. Leur accès se fait nécessairement via des équipements localisés au sein des territoires voisins.

Les lignes de transport aérien

La Communauté de communes Golfe de Saint-Tropez compte sur son sol la présence d'un aéroport, situé sur la commune de la Mole. Toutefois, son activité se limite à l'aviation d'affaires ou privée et ne compte pas de liaisons commerciales régulières. L'accès aux lignes commerciales se fait par :

- L'aéroport international de **Toulon-Hyères** situé sur la commune de Hyères-les-Palmiers,
- L'aéroport international de **Nice Côte-d'Azur**.

Les lignes de transport ferroviaire

Depuis la disparition des chemins de fer du Sud de la France, le train et le tramway sont absents du paysage du Golfe. L'accès aux grandes lignes ferroviaires (TGV, TER) se fait essentiellement par :

- Les gares ferroviaires de **Toulon** et **Hyères** à l'Ouest.
- La gare des **Arcs - Draguignan** au Nord.
- La gare de **Saint-Raphaël**, à l'Est.

2.3 Un territoire d'accès difficile

Peu d'alternatives de rabattement

Pour se rabattre vers ces modes de transports lourds, les alternatives restent limitées :

- Via le réseau de **transport public routier**, constitué par les **lignes régionales ZOU !** qui desservent aujourd'hui le Golfe,
- Via le **recours à l'automobile**, individuelle le plus souvent et parfois au covoiturage, taxis et VTC.

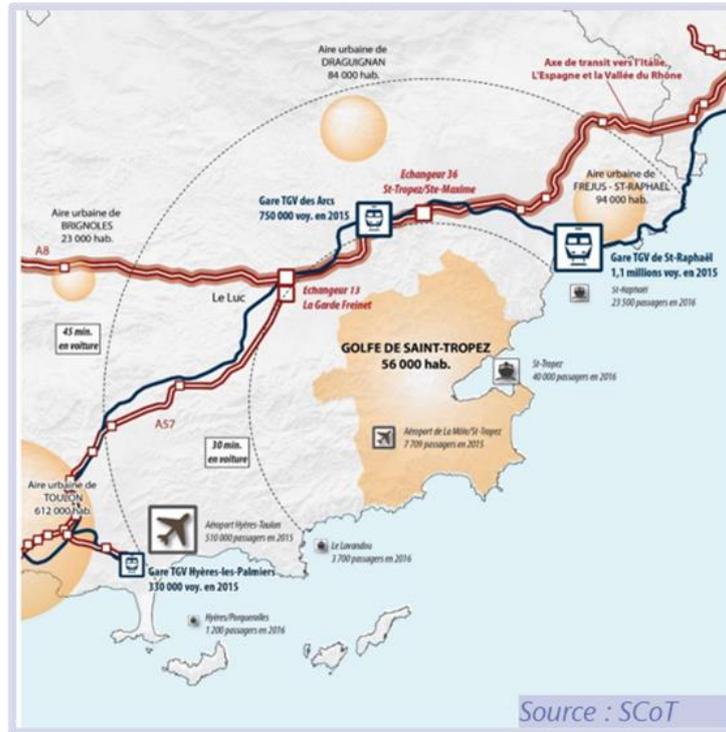
Ce relatif isolement constitue un point notable pour un territoire dont, **paradoxalement, l'économie est fortement liée à l'extérieur**, en raison d'une zone de chalandise très élargie (2/3 de clientèle étrangère en 2022 pour la commune de Saint-Tropez), de par :

En ce qui concerne les liaisons en transports en collectif entre la CCGST et ces grandes infrastructures, celles-ci sont faibles et se limitent aux connexions suivantes :

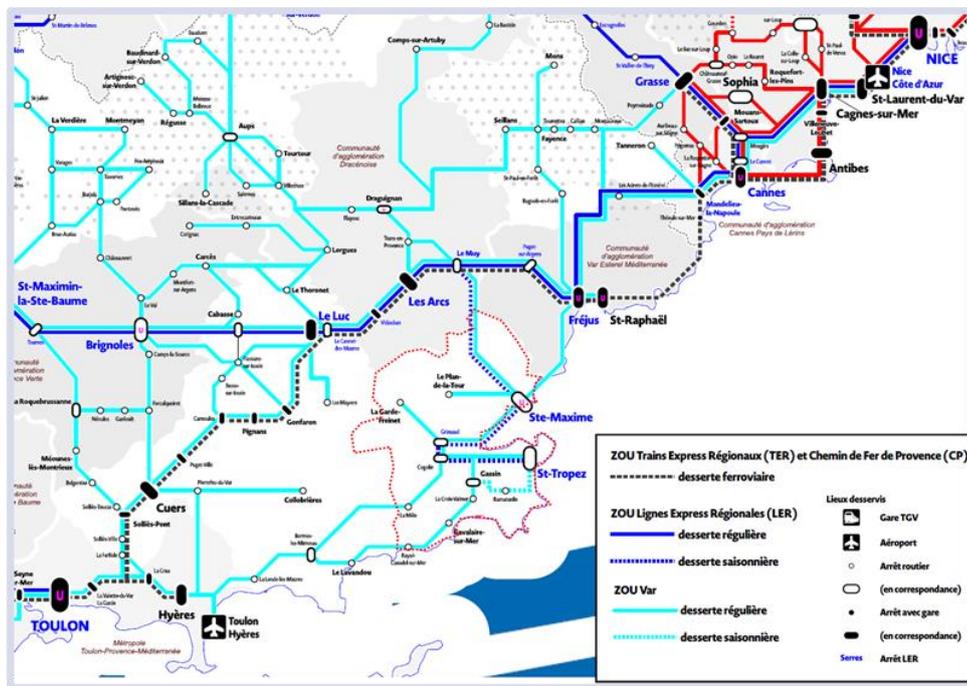
- **La desserte des gares ferroviaires :**
 - **La gare des Arcs-Draguignan** est desservie par la ligne 872 (Le Plan-de-la-Tour – Sainte-Maxime – Les Arcs) à raison de 6 courses par jour.
 - **La gare de Saint-Raphaël** est desservie par la ligne 876 (Saint-Tropez – Saint-Raphaël) jusqu'à 14 courses par jour
 - **La gare de Toulon** est desservie par les lignes 878 et 879 (Saint-Tropez – Toulon) pour un total de 20 services par jour.
 - La gare d'Hyères n'est pas directement desservie par des lignes régulières du réseau ZOU (mais les lignes 878, 879 et 873 desservent d'autres quartiers de la ville).
 - La gare de Nice Ville : aucune desserte transports en commun directe n'est proposée vers la CCGST.
- **La desserte des aéroports :**
 - **L'aéroport de Nice n'est pas directement relié à la CCGST** (notons cependant sa proximité à la gare de Nice Ville, ainsi que l'existence d'une ligne maritime touristique qui relie Nice à Saint-Tropez en période estivale).
 - **L'aéroport de Toulon-Hyères** est directement desservi par la ligne régulière 873 (Aéroport – Saint-Tropez) du réseau ZOU à raison de 4 services par jour.
 - L'aéroport du Golfe de Saint-Tropez n'est pas directement desservi en transports en commun, mais il bénéficie de la proximité d'un arrêt de la ligne régulière 879 (Saint-Tropez – Toulon) du réseau ZOU à raison de 10 courses par jour (arrêt situé sur la RD98).
- **La desserte des ports :**
 - Le port de Toulon n'est pas directement connecté à la CCGST.
 - Le port de Nice bénéficie d'une liaison maritime touristique vers Saint-Tropez en période estivale.

En résumé, les seules liaisons régulières directes concernent la gare de Toulon, la gare des Arcs-Draguignan, la gare Saint-Raphaël Valescure et l'aéroport de Toulon-Hyères. L'offre proposée n'est cependant pas équivalente en volume et en couverture géographique.

Ainsi, la connexion transport en commun de la gare des Arcs se cantonne aux communes de Sainte-Maxime et Le Plan-de-la-Tour, alors que la desserte en transports en commun orientée vers Hyères et Toulon concerne un plus grand nombre de communes du sud de la CCGST.



LEGENDE 7 – LA DESSERTE DU GOLFE MODES DE TRANSPORTS LOURDS



LEGENDE 8 – LA DESSERTE DU GOLFE PAR LES TRANSPORTS REGIONAUX

2.4 La saisonnalité : clé de la mobilité

2.4.1 Le tourisme principal générateur de flux

Le secteur touristique, est **un des piliers fort du territoire**. Il pèse pour 27% des emplois (pour comparaison : 9% à l'échelle du département pour les emplois touristiques, souvent peu qualifiés, peu formés et précaires (saisonniers). Par ailleurs, l'activité touristique dépend fortement des résidences secondaires qui représentent 83% des lits touristiques du territoire de Golfe Saint-Tropez.

La population du territoire de la CCGST est multipliée par un facteur 10 sur certaines communes entre la saison estivale et la saison dite creuse.

2.4.2 Des réalités saisonnières très différentes (paragraphe à revoir)

A l'été 2022, **2 millions de nuitées ont été réalisées sur la commune de Saint-Tropez**. La répartition est d'environ 340 000 nuitées (chacun) pour les deux secteurs professionnels et de particulier à particulier. Le reste est généré par l'activité des résidences secondaires.

La destination de Saint-Tropez possède une capacité touristique totale de 28 000 lits dont 10% sont des lits professionnels (hôtels, résidence de tourisme, village vacances et centres, agences immobilières) et près des ¾ sont des lits non commercialisés (résidences secondaires).

La capacité hôtelière de Saint-Tropez est importante avec plus de 1 900 lits disponibles. Si 61% de ces lits sont classées 5* ou plus, elle propose également une volumétrie intéressante de lits dans des gammes inférieures.

50% de l'activité est réalisée sur le cœur de saison (juillet et août). Les animations et événements proposés permettent de maintenir une attractivité durant les ailes de saison (mai, juin et septembre).

La destination est en revanche **plus calme en avril et octobre avec 7% de la fréquentation produite sur ces périodes**.

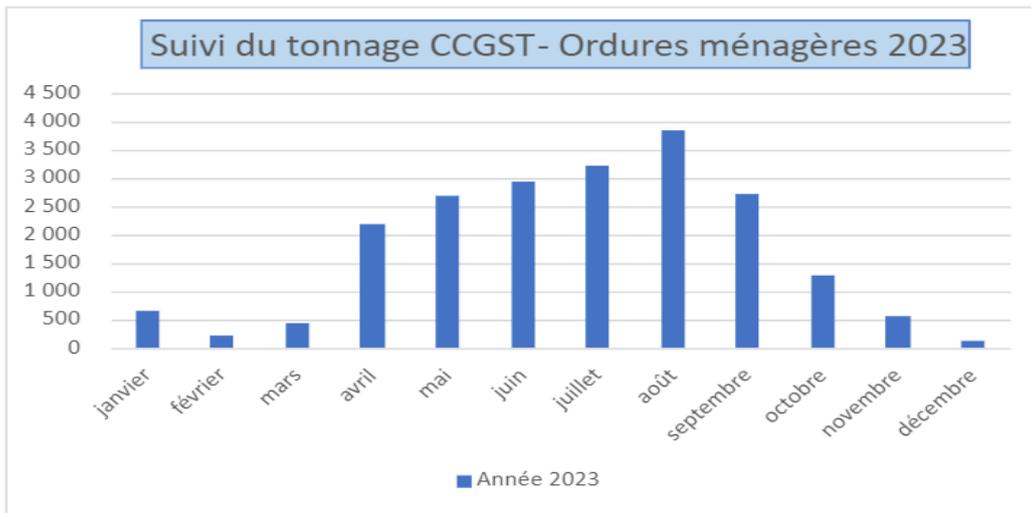
Les hôtels, première catégorie d'hébergement de la station en nombre de lits affichent à l'été 2022 un taux d'occupation moyen de 84,4% sur l'ensemble de la saison et 92% sur le cœur de saison (juillet et août). Si **le cas de Saint-Tropez permet d'illustrer** de manière flagrante le bouleversement que constitue la période estivale sur le fonctionnement du territoire, **il reflète ce que connaît globalement l'ensemble des communes du Golfe** durant la période.

2.4.3 Une variété de publics aux besoins et aux attentes très différentes

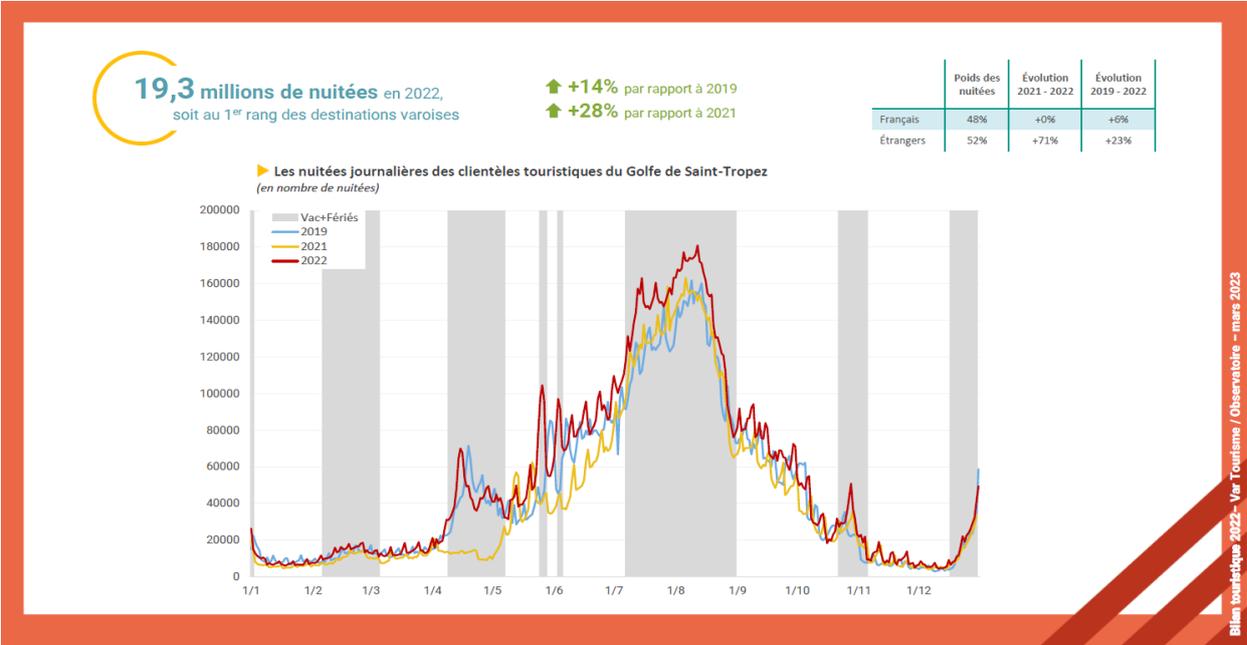
C'est un **point clé de la compréhension de la demande** de mobilité dans le Golfe de Saint-Tropez : la présence simultanée de besoins massifs mais diverse en face desquels il est nécessaire de présenter des solutions adaptées, en essayant d'optimiser leur compatibilité voire leur mutualisation.

- **Les résidents principaux permanents, et secondaires.**
- **Les séjournants** : visiteurs passant un minimum d'une nuit dans le Golfe de Saint-Tropez.
- **Les excursionnistes** : visiteurs présents moins de 24 heures sur le territoire.
- **Les actifs non-résidents**, parmi lesquels on peut distinguer
 - **Les navetteurs** : qui ont un emploi pérenne dans le Golfe de Saint-Tropez mais qui n'y résident pas et effectuent quotidiennement la navette domicile-travail.
 - **Les travailleurs saisonniers** : qui exercent une activité professionnelle dans le Golfe le temps de la saison estivale, parfois logés par les employeurs ou à leurs frais.
 - **Les professionnels en mission** : pour beaucoup des artisans, dont les entreprises sont implantées dans l'arrière-pays varois voire les Alpes-Maritimes, mais qui réalisent de nombreuses missions dans le Golfe.

Hormis pour la mobilité domicile-travail, il est difficile de connaître les volumes de personnes en jeu dans ces différentes catégories.



LEGENDE 9 – SUIVI MENSUEL DE LA COLLECTE DES ORDURES MENAGERES –SOURCE CCGST 2023



LEGENDE 10 – EVOLUTION DU NOMBRE DE NUITES TOURISTIQUES DANS LE GOLFE - SOURCE VAR TOURISME



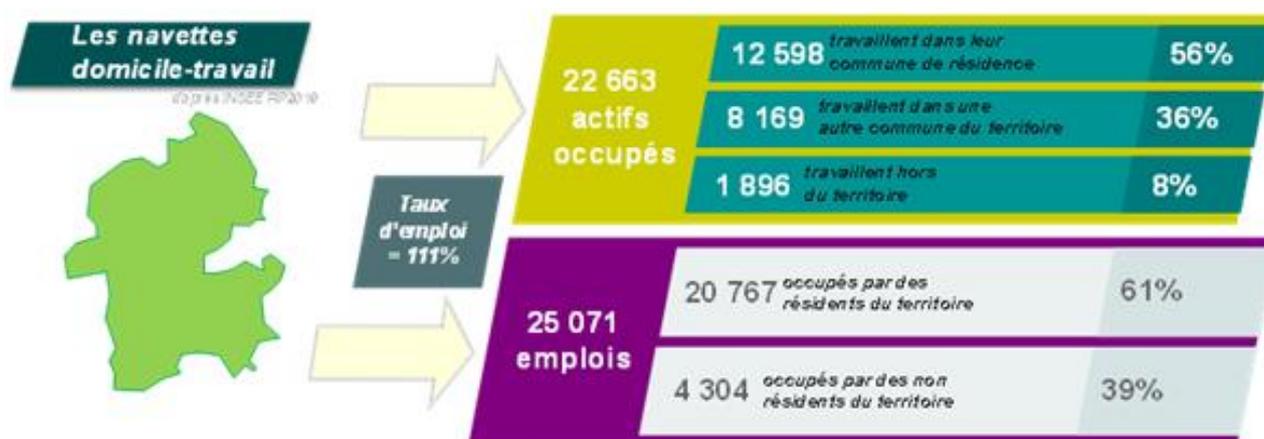
LEGENDE 11 – ACCROISSEMENT DE LA POPULATION RESIDENTE DU GOLFE DURANT LA SAISON ESTIVALE

2.5 Les déplacements contraints

2.5.1 Les navettes domicile-travail

Avec un taux d'emploi de 111% (rapport entre le nombre d'emplois occupés et la population en âge de travailler), le territoire s'avère économiquement « autonome », ce qui se traduit notamment par la plus faible part d'actifs longue distance de tout le département. En effet, 56% des actifs occupés du territoire travaillent sur leur commune de résidence et **seulement 8% des actifs du territoire travaillent hors du périmètre intercommunal**. Dans un même temps, **plus d'un emploi sur trois sont occupés par des actifs qui résident en dehors du périmètre**.

En termes de flux, les principaux flux internes concernent les communes de Cogolin, Grimaud, Gassin, Saint-Tropez et Sainte-Maxime. Du point de vue des entrées, les flux proviennent majoritairement des communes voisines : Fréjus, Roquebrune, le Muy et Bormes les Mimosas. Pour les flux de sorties, les mêmes communes sont concernées ainsi que Draguignan, Toulon, Saint-Raphaël. D'après les données du recensement de l'INSEE, **moins de 2% des actifs occupés utilisent les transports collectifs pour leurs navettes domicile-travail**. La proportion est quasiment égale à celle des actifs qui utilisent le vélo.

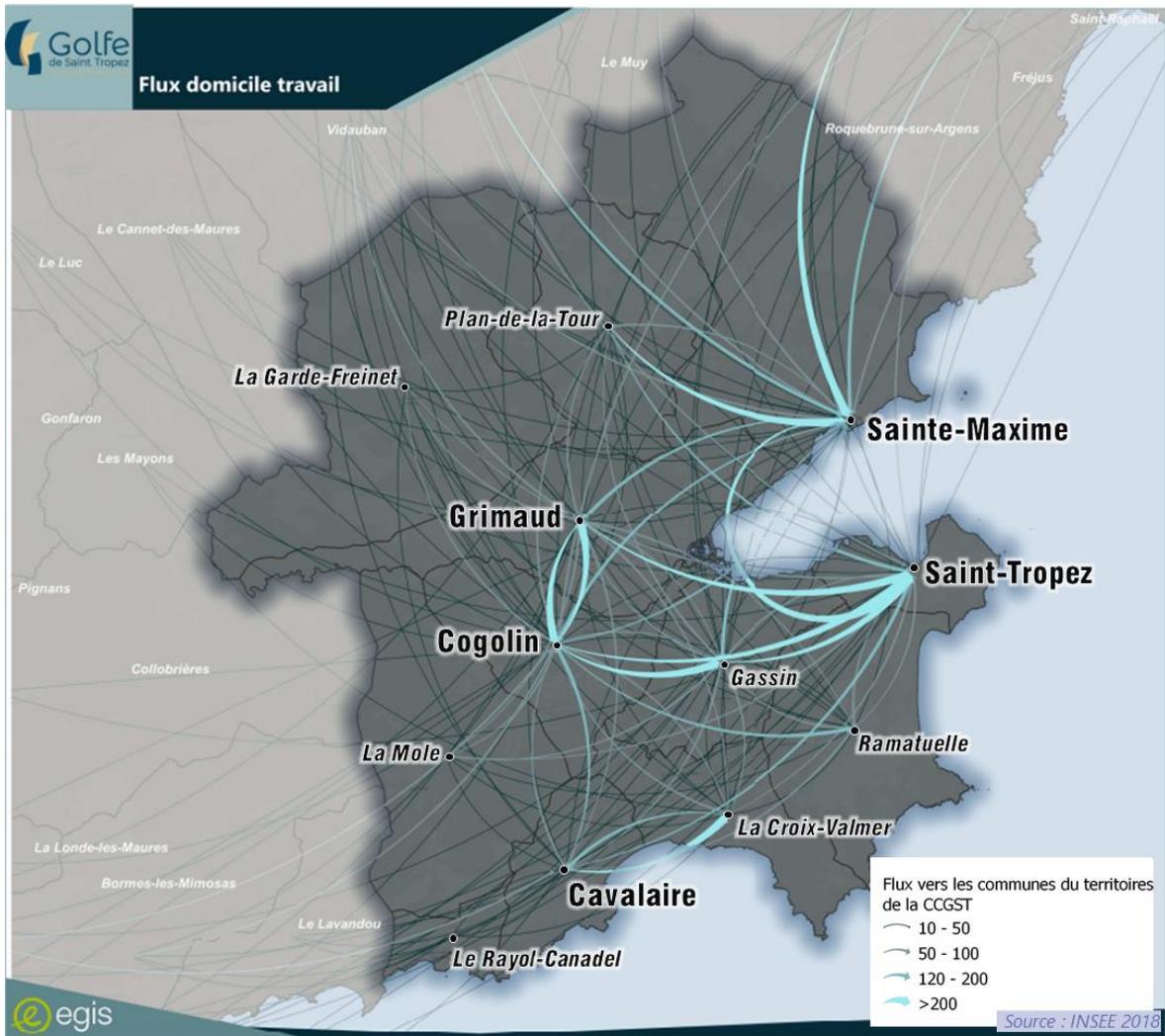


2.5.2 Les navettes domicile-étude

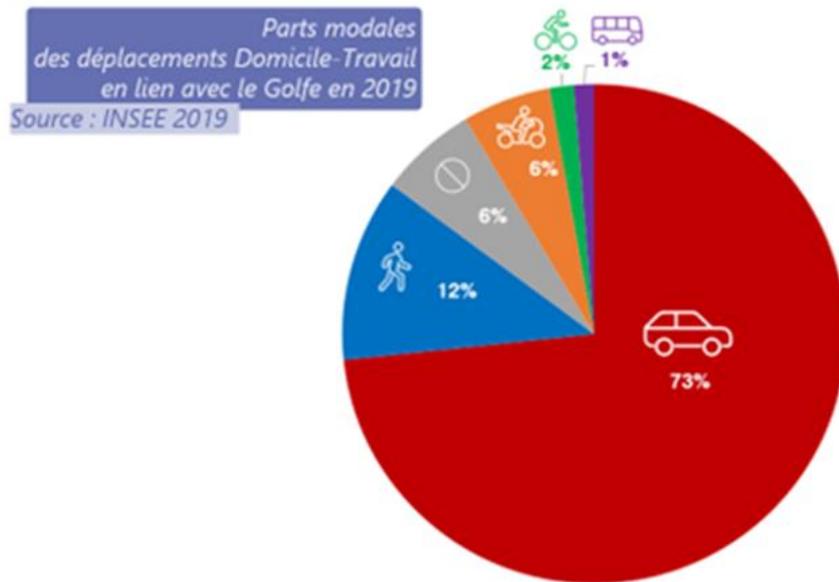
Avec un taux d'équipement scolaire de 89%, le territoire assure une certaine attractivité en matière de capacités d'accueil scolaire. **Seulement 16% des scolaires résidant sur le territoire sont scolarisés hors du périmètre**. Plus de la moitié des scolaires résidant sur le territoire sont scolarisés sur leur commune de résidence. **Seulement 5% des places d'accueil scolaire sont occupées par des élèves résidant hors du périmètre**.

Les principaux flux interurbains s'articulent essentiellement autour de Gassin, et dans un second lieu autour de Sainte-Maxime et Cogolin. Du point de vue des entrées, sont concernées les communes voisines de : Roquebrune-sur-Argens (principalement vers Sainte-Maxime), puis Fréjus et la Londe les Maures. Les flux de sorties s'orientent également vers Nice, Hyères, Toulon, Draguignan, les Arcs, Aix...





LEGENDE 12 – DEPLACEMENTS QUOTIDIENS DOMICILE-TRAVAIL ENTRE COMMUNES, POUR LES ACTIFS EMPLOYES RECENSEMENT DE LA POPULATION INSEE 2018



LEGENDE 13 – PARTS MODALES DES DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL POUR LES ACTIFS RESIDENTS ET/OU TRAVAILLANT DANS LE GOLFE EN 2019 – RECENSEMENT DE LA POPULATION INSEE 2019

2.6 Des points noirs récurrents

2.6.1 Concentration des difficultés dans le pourtour du Golfe en saison

Le pourtour du Golfe : la RD559 concentre une part importante des flux de véhicules qui circulent sur le territoire.

- Elle est **l'artère de communication principale** entre la centralité de Sainte-Maxime, commune la plus peuplée et le reste du territoire de la CCGST.
- Elle **accueille l'essentiel des flux longues distances**, qui entrent dans le Golfe depuis l'A8 (échangeur 36 : Saint-Tropez / Sainte-Maxime) dans la **continuité de la RD25**.
- Elle est **jalonnée de pôles générateurs de flux**, surtout sur la section comprise entre la centralité de Sainte-Maxime et Grimaud, quartier Saint-Pons, essentiellement des **plages et des campings**.
- Elle permet **l'accès à Saint-Tropez** depuis le Nord (A8 via RD25, et depuis Fréjus-Saint-Raphaël à l'Est).

En conséquence, en période estivale, la demande sur cet axe excède sa capacité de manière récurrente, occasionnant des **phénomènes de saturations très aigus**.

2.6.2 Report de trafic sur le réseau secondaire

L'un des effets observés, de la montée en charge du réseau de voirie principal durant la période touristique, est un **accroissement du volume de trafic sur des axes secondaires**. Ce phénomène est accentué par l'utilisation croissante par les automobilistes des dispositifs de guidage en temps réel : Nous parlerons trivialement « **d'effet Waze** ». Nous pouvons citer quelques exemples d'itinéraires de "shunt" :

- **Le chemin de la Mort du Luc,**
- **La RD44** entre le Plan-de-la-Tour et Saint-Pons.

2.6.3 Accès à Saint-Tropez très problématique

En saison estivale, le centre de Saint-Tropez constitue le **principal pôle d'attraction du Golfe**. Les jours de marché ou de braderie notamment affichent des pics de fréquentation très élevés. Seuls deux accès permettent de rallier Saint-Tropez :

- La **RD98A** depuis La Foux,
- La **RD93** aussi appelée Route des Plages, depuis la presqu'île et le secteur de **Ramatuelle / Pampelonne**.

Enfin, citons un troisième accès par le Nord, **via les liaisons maritimes**, au premier rang desquelles, la navette Sainte-Maxime—Saint—Tropez assurée par le service « Bateaux verts ».

2.6.4 La sensible traversée des centralités (Véhicules légers et Poids Lourds)

Dans la grande majorité des cas, **les axes routiers structurant le territoire du Golfe traversent les cœurs de villes et de villages**. C'est particulièrement vrai pour les communes situées sur l'arc Le Rayol-Canadel-sur-Mer / Sainte-Maxime ainsi que pour les communes de La Mole et de Grimaud.

Cette problématique est renforcée par **une part conséquente de poids lourds** qui desservent le Golfe principalement via les RD558, RD25 et RD559.

Actuellement, **seule la commune de La Garde-Freinet a vu la réalisation d'une voie d'évitement**, permettant le passage du flux de transit de la RD558 hors du centre village.



LEGENDE 14 – CARTOGRAPHIE DES POINTS NOIRS ROUTIERS – EGIS/EURECA 2023

2.8 Des capacités de stationnement réduites

2.8.1 Une offre insuffisante pour absorber la demande estivale

L'insuffisance de l'offre de stationnement est un constat largement partagé au sein des communes, par les acteurs et les usagers. Les facteurs qui fondent ce constat sont multiples :

- Une **demande touristique très forte** et parfois **concentrée**, lors d'évènements communaux récurrents et ponctuels.
- Un **usage de la voiture** pour la réalisation d'une grande majorité des déplacements faute de **modes alternatifs suffisamment performants**, transports collectifs ou aménagements cyclables.
- Une **tolérance** assez grande envers le **stationnement illicite** et **anarchique** qui abaisse le niveau de contrainte.

2.8.2 Aux marges d'évolution délicates

Les communes qui souhaitent **accroître leurs capacités de stationnement**, y compris de manière temporaire, durant la saison estivale, se heurtent le plus souvent à la **problématique du foncier**, mais aussi au **manque de solutions de rabattement** dans le cas de l'éloignement entre le parking et les pôles générateurs desservis : par exemple les cœurs de village ou encore les plages. L'option de la création de parkings ouvragés, enterrés ou à niveaux est quant à elle limitée par :

- **Le coût**, pour les communes les plus modestes
- **Les règles d'urbanisme**, de préservation du paysage (pour les infrastructures à niveaux), ou liées aux risques naturels.
- Les **contraintes techniques**, dans le cas par exemple du parking du Port de Saint-Tropez, dont la proximité avec la mer a déjà fait obstacle aux projets d'extension imaginés.

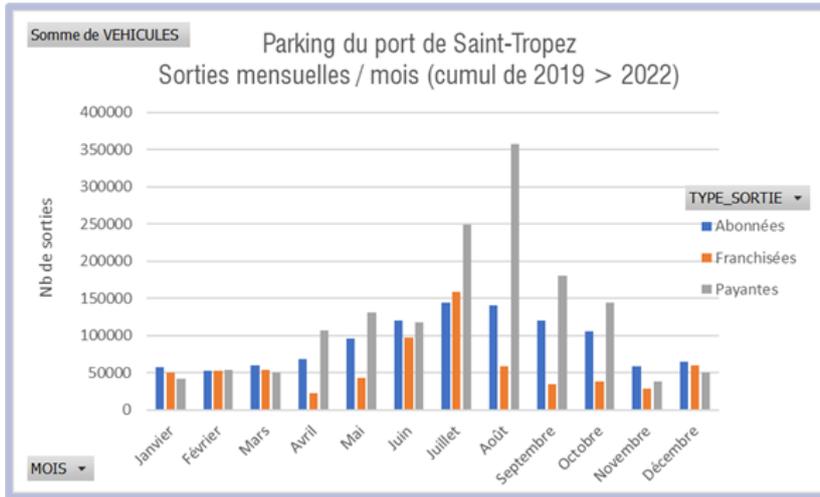
2.8.3 Des optimisations / mutualisations limitées

Il ressort des différents entretiens menés au sein **des communes**, que chacune d'elle **gère la problématique** du stationnement de façon **autonome**. La coopération inter-communale reste limitée, renforcée par la distance géographique et la situation excentrée de certains pôles.

Des **expériences de partenariats** public/privé ont été mises en œuvre, dans le cadre de la tenue d'évènements : les Médiévales de Grimaud, pour lesquelles un terrain relevant d'une exploitation privée a été employé comme espace de stationnement pour l'accueil des visiteurs voulant se rendre au centre de Grimaud. Ces collaborations restent pour l'heure très limitées.

2.8.4 Un frein à l'intermodalité

Le stationnement automobile est **traité pour ses conséquences plutôt que pour ses causes**, qui sont admises parfois avec fatalisme. Le cas de l'accès à Saint-Tropez depuis l'A8 est un exemple de dysfonctionnement dont l'amélioration pourrait émerger d'un dialogue plus construit entre les acteurs et d'une réflexion sur la problématique en amont de la simple question de la saturation des parkings existants. Cette saturation entraîne pour partie les saturations du littoral qui pénalisent in fine tous les usagers quels que soient leurs modes de déplacement et notamment les transports collectifs des réseaux ZOU! et SimpliBus eux même pris dans les bouchons.



LEGENDE 15 – SCHEMA DE FONCTIONNEMENT DE L'ACCES ESTIVAL A SAINT-TROPEZ – FREQUENTATION MENSUELLE DU PARKING DU PORT – COMMUNE DE SAINT-TROPEZ

2.9 Un manque d'articulation des transports en commun

2.9.1 Une offre fragmentée par le partage institutionnel

Sur le territoire de la CCGST, plusieurs **réseaux de transports collectifs** sont organisés à des **échelles géographiques différentes**. C'est la Région Sud qui intervient principalement sur les liaisons interurbaines au travers du réseau ZOU ! qui se décline localement en différentes lignes régulières et scolaires. Néanmoins, la compétence transport de la CCGST se situe à la charnière entre les lignes locales et les lignes interurbaines incluses dans son périmètre géographique.

Malgré une géographie relativement contrainte (façade littorale, relief, réseau routier au gabarit réduit et au maillage sinueux, trafic routier estival, habitat diffus) et peu favorable à la performance des transports collectifs, la CCGST bénéficie d'une **offre relativement importante par rapport à d'autres secteurs du Var**. Cela est notamment lié à la **superposition de plusieurs lignes structurantes** qui desservent le Golfe. L'offre s'articule autour de lignes régulières et de nombreuses lignes scolaires : les arrêts des lignes régulières couvrent $\frac{1}{4}$ de la démographie du territoire tandis que **les arrêts scolaires couvrent quant à eux près de 60% de la démographie**. Le réseau est effectivement orienté sur les usages scolaires et les usages touristiques.

L'offre présente un certain déséquilibre sur le territoire car elle **est très concentrée sur la partie littorale et plus modeste sur la partie rétro-littorale**.

L'**offre** de transport collectif **est plurielle** et relativement **hétérogène** : lignes régulières / lignes scolaires / réseaux locaux / navettes estivales / tarification variable / périodes et fréquences inégales... **Les modalités d'exploitation** sont également relativement **variées en fonction des réseaux**. Par ailleurs, la prise de compétence transport de la CCGST se traduit par la mise en œuvre d'un pilotage territorial qui est en cours de déploiement. Pour l'instant, la CCGST a repris les contrats relatifs aux services internes au territoire à l'exception des lignes ZOU ! (Régulières et scolaires).

2.9.2 Une offre maritime : une composante du système de mobilité à mieux intégrer

Sur le littoral, plusieurs dessertes maritimes sont proposées par un total de 4 opérateurs qui interviennent sur différentes liaisons internes ou d'échange avec les communes de la CCGST. Les lignes internes des Bateaux Verts sont les plus importantes en volume. C'est une offre de type « navettes régulières » qui fonctionne 7/7j et s'articule essentiellement depuis et vers Saint-Tropez, sur une période assez large d'avril à septembre. La navette la plus dense, reliant Sainte-Maxime à Saint-Tropez, opère toute l'année, à l'exception du mois de janvier.

Bien qu'à vocation principalement touristique, l'offre maritime répond également aux besoins pendulaires des actifs et des saisonniers. Pour autant, les prix sont fixés librement par les opérateurs et le coût de la traversée reste élevé pour les pendulaires malgré une tarification adaptée à ces usages réguliers. **L'offre maritime est plutôt cloisonnée et ne s'articule ni avec les lignes routières de transports collectif, ni avec l'offre de stationnement**.

En marge des usages touristiques, certains employeurs (privés ou publics) offrent l'abonnement à leurs personnels, dans le cadre des déplacements domicile-travail.

	Organisation	Géographie des réseaux	
<p>Maillage régional</p> <p>Offre régionale ZOU</p> <p>Maillage local</p>	<ul style="list-style-type: none"> Le réseau TER 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune gare TER sur le périmètre Gares de proximité : Toulon / Hyères / Arcs-Draguignan / Fréjus / St-Raphaël 	
	<ul style="list-style-type: none"> Le réseau LER 	<ul style="list-style-type: none"> La Région Sud 	<ul style="list-style-type: none"> Aucune ligne LER ne dessert les communes du périmètre
	<ul style="list-style-type: none"> Les lignes régulières interurbaines 	<ul style="list-style-type: none"> La Région Sud 	<ul style="list-style-type: none"> 6 lignes d'échange 3 lignes internes au périmètre
	<ul style="list-style-type: none"> Les lignes scolaires « interurbaines » 	<ul style="list-style-type: none"> La Région Sud 	
	<ul style="list-style-type: none"> Les lignes scolaires « urbaines » 	<ul style="list-style-type: none"> La Région Sud / Communes / CCGST 	<ul style="list-style-type: none"> 5 lignes scolaires d'échange 22 lignes scolaires interurbaines internes au périmètre
	<ul style="list-style-type: none"> Les navettes « urbaines » et TAD 	<ul style="list-style-type: none"> CCGST / communes 	<ul style="list-style-type: none"> 10 lignes scolaires urbaines, organisées dans certains cas via une convention avec la Région
	<ul style="list-style-type: none"> Les liaisons maritimes 	<ul style="list-style-type: none"> Opérateurs privés 	<ul style="list-style-type: none"> 3 communes bénéficient d'une offre TC à l'année 5 communes bénéficient uniquement d'une offre estivale
		<ul style="list-style-type: none"> Liaisons d'échange Liaisons internes au périmètre 	

Champ d'application de la compétence TC de la CCGST

LEGENDE 16 – LES COMPOSANTES DU RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN DANS LE GOLFE



LEGENDE 17 – PLAN DU RESEAU ZOU !

	Liaisons internes à la CCGST		Liaisons d'échange avec la CCGST	
	Navettes	Excursions	Navettes	Excursions
<p>Navettes & excursions Golfe de Saint-Tropez</p>	<ul style="list-style-type: none"> St-Trop – Ste-Max. St-Trop – Port-Grim. St-Trop – Marines Cog. 	<ul style="list-style-type: none"> St-Trop – Issambres 	<ul style="list-style-type: none"> Depuis St-Tropez ou Ste-Maxime, vers 3 caps sauvages / les calanques de l'Estérel / île de Ste-Marguerite / Porquerolles / Port Cros 	
<p>TRANS CÔTE D'AZUR</p>			<ul style="list-style-type: none"> St-Trop – St-Raphaël Marché de St-Tropez, depuis Port Fréjus et Agay 	
	<ul style="list-style-type: none"> St-Trop, depuis Cavalaire et la Croix Valmer 		<ul style="list-style-type: none"> St-Tropez, depuis le Lavandou 	

LEGENDE 18 – DESCRIPTIF DES LIAISONS MARITIMES EXISTANTES

2.10 La montée en charge indubitable du vélo

2.10.1 Contraintes géographiques,

Le territoire du Golfe est marqué par une alternance de **reliefs vallonnés et de plateaux**. Le littoral Sud est lui marqué par un **relief escarpé**. Cette topographie est perçue comme un **frein à la pratique du vélo, surtout utilitaire**, encore plus pour des **déplacements interurbains**. Toutefois le développement du **Vélo à Assistance Électrique (VAE) est un véritable « bouleverseur »** puisqu'il permet de s'affranchir largement de la contrainte de la pente tout en étant accessible à tous les publics.

La CCGST contribue déjà à cet élan au travers de **la mise en place d'une prime d'aide à l'achat d'un VAE pour les résidents désireux de s'équiper**.

2.10.2 Progression sensible de la demande (engouement),

C'est un **constat** largement **partagé** par les **acteurs du territoire** (élus, offices du tourisme, résidents, visiteurs). La pratique du vélo connaît un certain essor dans le Golfe. **Les acteurs du tourisme enregistrent des demandes croissantes de la part des visiteurs** concernant les aménagements, les services de location et plus globalement les possibilités de parcourir et découvrir le territoire du Golfe de Saint-Tropez à vélo. Ils se trouvent pourtant parfois contraints de relativiser les programmes de certains vacanciers trop ambitieux, qui envisageaient de rejoindre toutes les communes du Golfe à vélo.

Cet **engouement pour le vélo est aussi sensible auprès des résidents**, y compris pour des déplacements autres que le loisir. **Le choix du recours au vélo** peut découler de convictions personnelles (protection du climat, pratique d'exercice physique) mais il est **aussi parfois simplement pragmatique** : face aux conditions de circulation très difficiles l'été, le vélo électrique apparaît sur certains trajets comme **un mode de déplacement bien plus rentable que la voiture eu égard aux temps de parcours** sur les trajets les plus congestionnés.

2.10.3 Parcours Cyclable du Littoral : armature structurante

Itinéraire reliant Nice à la Camargue, la Véloroute 65 (V65) dénommée Parcours Cyclable du littoral varois (PCL) offre la **possibilité de traverser le Golfe en grande partie le long du littoral** entre le Rayol-Canadel-sur-Mer et Sainte-Maxime.

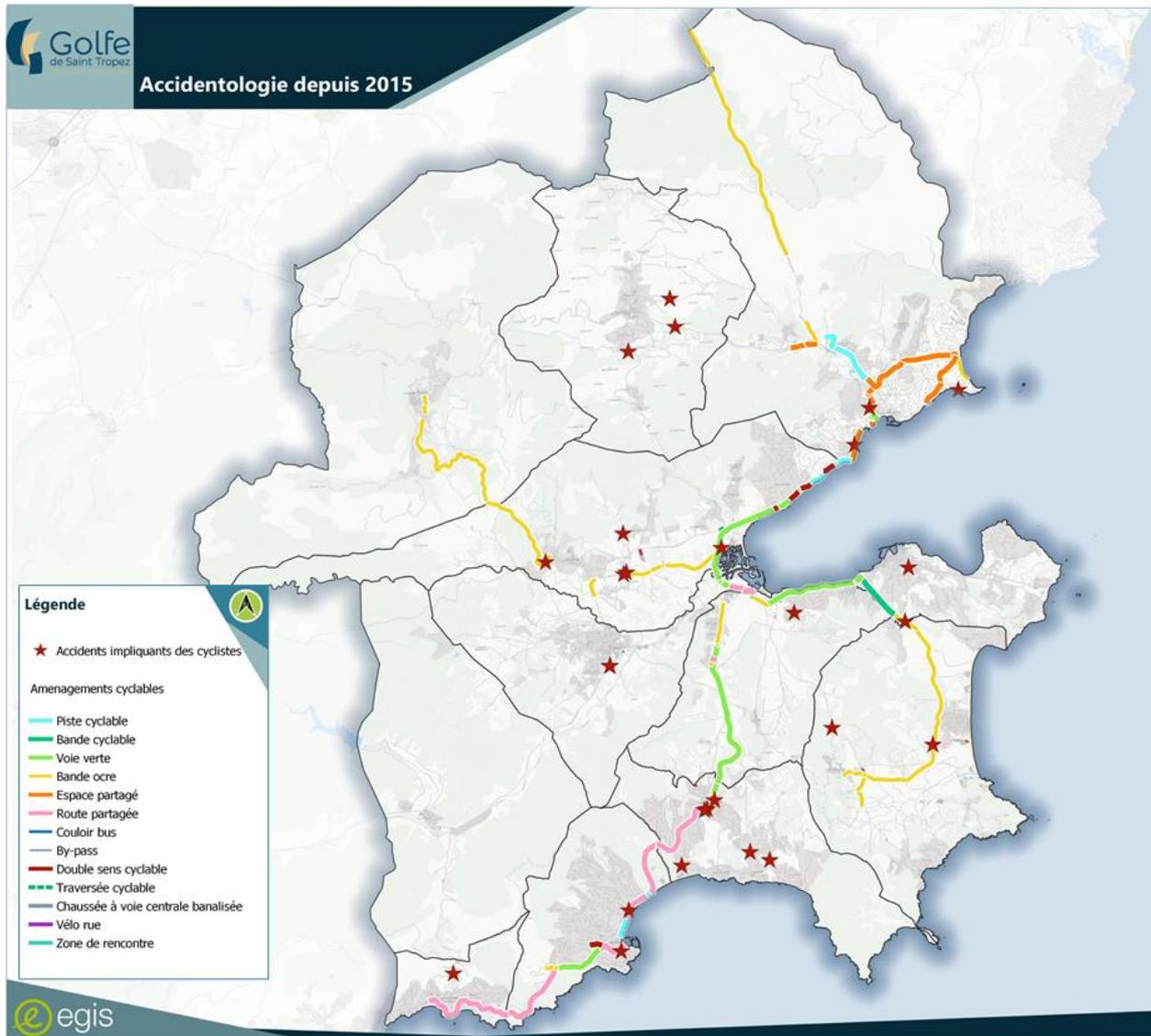
Les aménagements sont pour une **bonne part conçus en site propre** : voies vertes, pistes cyclables. Toutefois certaines portions proposent des configurations moins confortables : routes partagées et bandes multifonctionnelles. **Le PCL est un aménagement structurant** pour le développement de la pratique du vélo dans le Golfe, notamment car il offre - **malgré une hétérogénéité des aménagements - une réelle continuité d'itinéraire**, à l'exception d'une coupure notable au niveau du carrefour de La Foux. Celui-ci doit prochainement faire l'objet d'un réaménagement visant à résorber cette discontinuité d'itinéraire cyclable.

2.10.4 Peu de liaisons intercommunales, étanchéité du territoire

En s'écartant du Parcours Cyclable du Littoral, **la densité d'aménagements destinés aux cyclistes s'amenuise**. On parlera d'antennes pour qualifier les itinéraires qui se rabattent vers le PCL depuis les pôles majeurs :

- **Voie cycles piétons** entre La Foux et **Saint-Tropez** le long de la RD98A
- **Bandes multifonctionnelles** sur la RD14 depuis le secteur de **Saint-Pons vers Grimaud**,
- **Bandes multifonctionnelles** sur la RD558 entre **Grimaud et La Garde-Freinet**.
- **Piste cyclable et bandes multifonctionnelles** au Nord de **Sainte-Maxime** le long de la RD25 et vers l'Est via l'Avenue du débarquement

Aucun aménagement ne permet une desserte interurbaine entre les pôles de proximité. A ce titre, il n'existe pas de réel maillage cyclable interurbain.



LEGENDE 19 – ACCIDENTOLOGIE SUR LE TERRITOIRE DEPUIS 2015 – FICHER NATIONAL DES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION (BAAC) – ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN USAGER CYCLISTE

2.10.5 Un manque de services et de solutions de stationnement pour les vélos

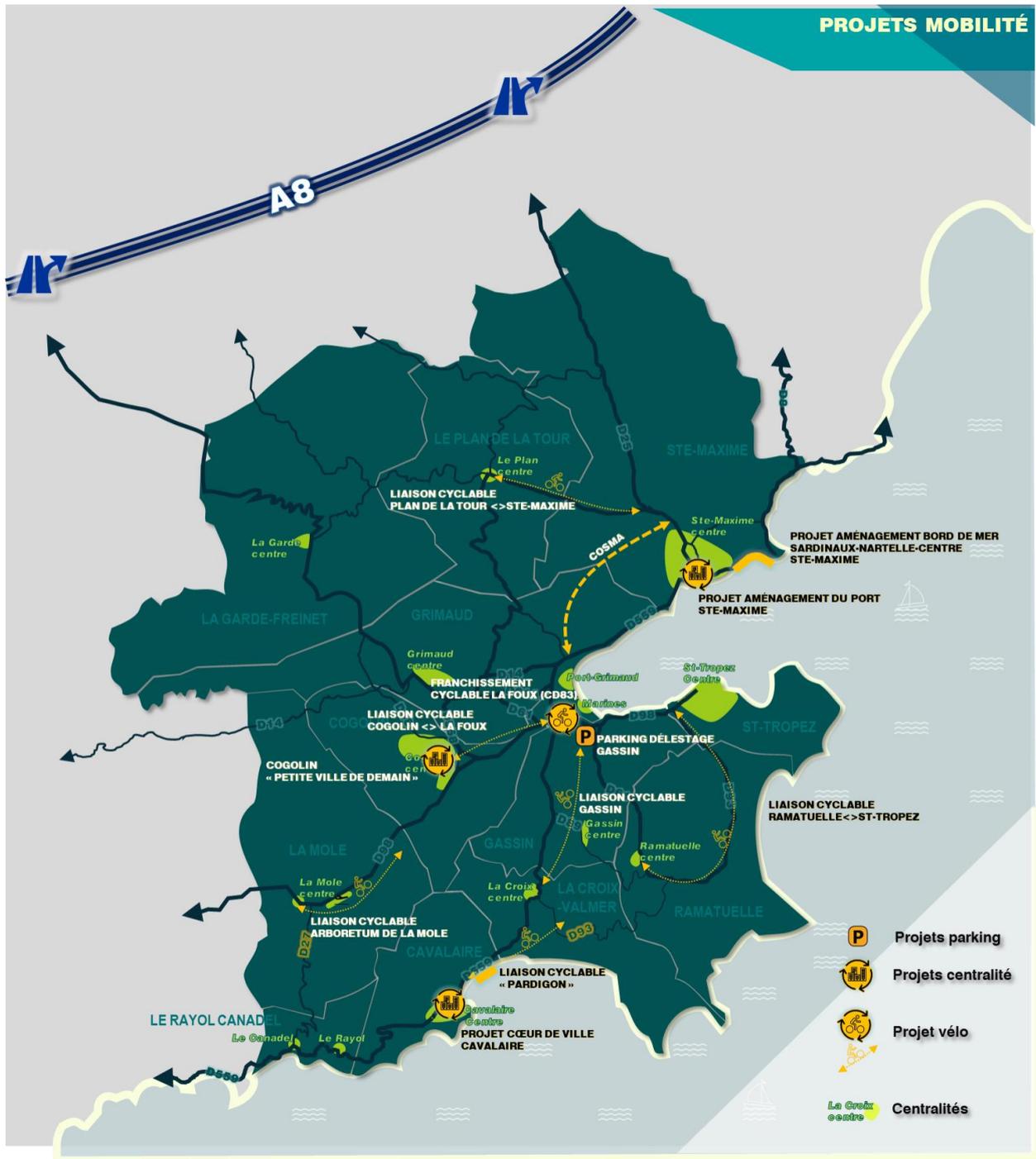
Au-delà des aménagements, **la proposition de services à destination des cyclistes reste encore timide**. L'offre de stationnement pour les vélos est rare et concentrée sur le littoral de Sainte-Maxime, Saint-Tropez et Ramatuelle. Pas ou peu d'aires de service (une station de gonflage aux Jardins du Rayol). Il n'existe pas de service de location hors des propositions commerciales privées, ni en libre-service ni en longue durée. En matière événementielle, la CCGST assure la promotion du vélo au travers de journées thématiques et d'événements fédérateurs et est **lauréate de l'appel à projet AVELO2 de l'ADEME**.

2.10.6 Une dynamique de projets

Nombreuses sont les communes à compter un ou plusieurs projets d'itinéraires cyclables sur leur territoire. Ces projets sont demandés par les habitants et souhaités par les élus. Les problématiques foncières constituent le principal frein à leur réalisation obligeant à revoir le partage de la chaussée, à défaut de pouvoir l'élargir ou d'emprunter des itinéraires alternatifs.

Les projets existants n'ont pas simplement vocation à s'adresser aux touristes, ils ont également pour objectif de servir les résidents et notamment les actifs en **reliant les centralités plutôt résidentielles aux zones d'activités ou encore à relier des centralités de proximité à des centralités majeures**.

- Liaison Ramatuelle <> Pampelonne <> Saint-Tropez via la RD93
- Liaison Cogolin <> La Foux,
- Arboretum de La Mole,
- Liaison Cavalaire <> La Croix-Valmer via Pardigon,
- Aménagement de La Croisette à Sainte-Maxime.
- Liaison Grimaud <> Port Grimaud.
- Liaison Le Plan-de-la-Tour <> Sainte-Maxime



LEGENDE 20 – RECENSEMENT DES PROJETS EN LIEN AVEC LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DU GOLFE

2.11 Les enjeux

Le diagnostic multithématique synthétisé précédemment, permet d'identifier les enjeux de mobilité sur le territoire du Golfe Saint-Tropez :

- **L'offre interne de transport collectif est à faire évoluer** pour répondre aux besoins de liaison (et à l'ensemble des usagers : résidents et séjournants) vers les pôles du territoire et apporter une réponse équilibrée entre le littoral et le rétro-littoral. Une armature différente permettrait de construire de nouveaux points d'intermodalité pour favoriser les correspondances entre les différents réseaux.
- **L'offre des réseaux locaux est à harmoniser** : tarification, périodes (ne pas se limiter seulement au cœur de saison), fréquences, visibilité des véhicules, homogénéisation des points d'arrêt, possibilités de correspondance entre les différents réseaux qui fonctionnent actuellement en silos.
- **L'offre de transport collectif est à mieux articuler** avec l'offre de **stationnement** au niveau du littoral et des sites les plus fréquentés, notamment à l'aide de **parkings relais**.
- **L'ensemble des marchés transférables de la Région vers la CCGST peuvent être menés à leur terme**, ce qui laisse le temps à la CCGST de définir les modalités d'évolution des réseaux.
- **L'accessibilité du territoire** vers les agglomérations voisines et les grandes infrastructures de transport est à préserver et en parallèle à développer.
- **L'infrastructure routière** joue un rôle important dans la **performance des transports collectifs**. Certains aménagements pourraient ponctuellement favoriser la vitesse commerciale : tronçons en voie réservée, priorisation des bus aux feux, traitement des points durs du réseau...
- **L'offre cyclable** est à étoffer pour mailler le territoire et accroître l'accessibilité du littoral, des pôles générateurs et des points d'accès aux transports collectifs.
- **Le système de mobilité**, dans sa forme la plus large, **est à mieux articuler et développer dans ses différentes composantes** (vélo, transports en commun, stationnements, aménagements routiers, navettes maritimes...) pour plus de coordination et d'intermodalité.
- **L'accès aux navettes maritimes est à favoriser** pour les actifs grâce à une tarification plus avantageuse.
- **L'accès aux embarcadères** des navettes maritimes est à optimiser en favorisant **l'intermodalité** grâce à des dispositifs de type **parcs relais** afin de limiter la saturation des parkings voisins des embarcadères.
- **L'information dynamique** autour des parkings est à **mettre en œuvre** afin d'améliorer l'orientation des usagers.

3 STRATEGIE



3.1 Développement d'un réseau de transports en commun structurant dans le Golfe

3.1.1 Renforcement des navettes maritimes dans le Golfe

Site portuaire par excellence, La CCGST inscrit naturellement sa stratégie de mobilité dans une **association étroite du transport terrestre et du transport maritime**. La CCGST ambitionne de **renforcer** le service maritime et de l'inscrire encore plus volontairement comme une **alternative forte au tout voiture**. Pour réaliser cet objectif, c'est l'ensemble de la chaîne des déplacements qui doit être repensée et donc l'interface entre les modes terrestres et la voie maritime, afin d'assurer à l'utilisateur une **fluidité** dans l'intermodalité, gage de réussite et d'attractivité du service.

3.1.2 Création d'un Pôle d'Échanges Multimodal dans le secteur de La Foux / Saint-Pons

Le site de La Foux est voué depuis maintenant plus d'un siècle à être le « point charnière » de la mobilité dans le Golfe. Le souhait de localiser ici un Pôle d'échanges multimodal n'est donc pas un hasard. L'essentiel des lignes interurbaines de transports collectifs desservent ou transitent par cette zone. La création d'un véritable **pôle nodal central** permettra :

- D'améliorer la lisibilité du réseau et sa performance,
- De concentrer et mutualiser les services,
- De rationaliser les flux vers Saint-Tropez l'été,
- D'organiser le terminus des lignes interurbaines en amont de Saint-Tropez.

3.1.3 Mise en place d'un réseau de parkings relais (P+R)

Il s'agit d'opérer une **massification du stationnement, le parking**, à l'extérieur de zones les plus tendues : une captation des flux routiers en amont des centralités, sur les axes pénétrant vers les sites à préserver et apaiser, puis opérer une rupture de charge vers un transport en commun ou un mode actif : **le relais**.

La CCGST souhaite mailler le territoire avec principalement 9 parkings relais. Le choix précis des sites sera fait sur des facteurs clés tel que :

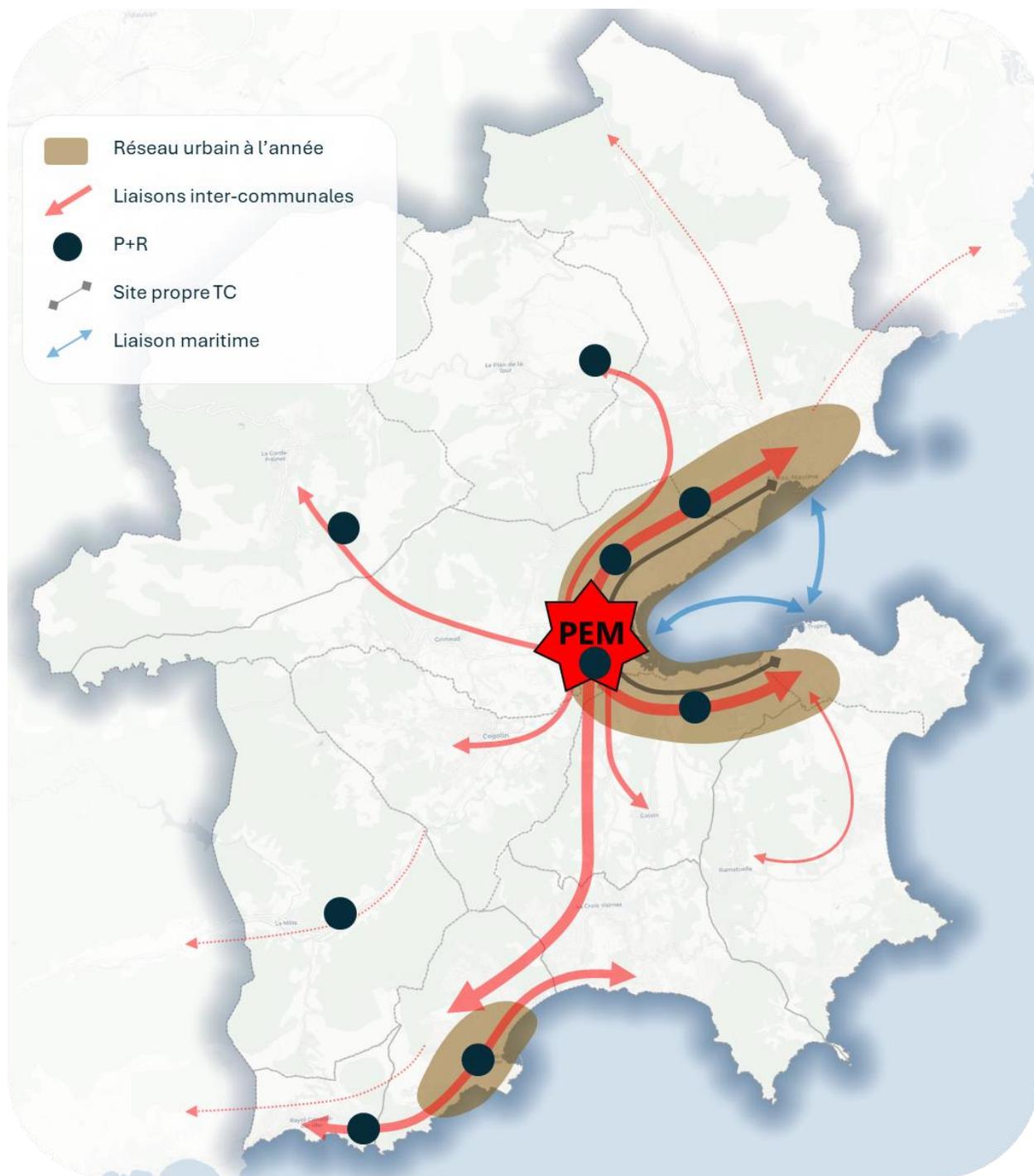
- Les articulations possibles avec les transports en commun terrestres et maritimes,
- Les articulations possibles avec les aménagements cyclables.
- L'articulation avec les politiques de stationnement dans les polarités « urbaines » et autres générateurs de trafic, notamment en période estivale.

3.1.4 Des aménagements pour favoriser la performance des transports en commun

L'atteinte de cet objectif nécessite au préalable, d'**identifier** les **sites problématiques**, les points noirs, qui participent à la dégradation de la performance des transports en commun et de mettre en place des mesures **d'aménagement**, de **fonctionnement** ou des **équipements** qui permettront d'atténuer ou supprimer les impacts des congestions routières sur les temps de parcours des transports en commun. Ces mesures peuvent prendre la forme :

- De solutions de priorisation des bus au niveau des carrefours gérés par de la signalisation tricolore,
- D'aménagements de voies réservées aux transports en commun ou de couloirs d'approche, qui favorisent le passage des cars et des bus malgré la densité du trafic automobile.

Ces aménagements « parcellaires » peuvent constituer les prémices de la réalisation d'un site propre intégral nécessaire à l'émergence d'un axe fort et performant sur l'axe littoral.



LEGENDE 21 – SCENARIO RETENU POUR LA THEMATIQUE : TRANSPORTS EN COMMUN

3.2 Travailler l'intermodalité

3.2.1 Optimisation capacitaire de l'offre de stationnement sur l'arc littoral

L'enjeu du stationnement apparaît crucial. Il interagit avec l'ensemble des autres thèmes :

- Les transports en commun en posant la question des **ruptures de charges** et de l'**intermodalité** avec la voiture,
- Les modes actifs au travers du **partage de l'espace public**, dont le stationnement occupe actuellement une part majeure,
- La logistique pour laquelle l'offre de stationnement doit être adaptée aux contraintes de l'environnement urbain et aux besoins des acteurs économiques.

Il s'agit pour le plan de mobilité, en premier lieu de mener une **démarche de recensement et de connaissance** globale de l'**offre** et de l'**usage** du parc existant, sur voirie et en ouvrage, afin d'évaluer les marges de manœuvre disponibles. Ce travail sera mené dans le secteur qui connaît le plus de tensions en période estivale : l'arc littoral allant de Sainte-Maxime à Saint-Tropez.

3.2.2 Développement d'une nouvelle centralité fonctionnelle : La Foux - Saint-Pons

Le secteur de La Foux - Saint-Pons dispose d'avantages conséquents qui permettent d'envisager la création d'un « **pôle** » de **mobilité et d'échanges** au sein duquel inclure des équipements de stationnement :

- Sa **position hypercentrale** dans le Golfe,
- Il est le **point de convergence** des axes routiers structurants et des lignes interurbaines de transport collectif existantes,
- Il est le point de passage / **la porte d'entrée vers Saint-Tropez** pour tous les modes,
- Il dispose de **d'espaces mutables** pour la création d'équipements de massification du stationnement.

Toutefois il conviendra :

- De prendre en compte les **études déjà réalisées** au niveau des communes sur des projets d'équipements similaires et de voir comment **converger** vers un **projet partagé** entre la CCGST et les communes concernées,
- D'évaluer la **faisabilité** de ces projets d'équipement, au regard des contraintes dans la zone, notamment les risques d'inondation.

3.2.3 Dispositifs de covoiturage plus conséquents

Des aires dédiées au covoiturage existent déjà sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez. Les usagers utilisent les plateformes nationales collaboratives pour la mise en relation. La communauté de communes souhaite cependant **renforcer la pratique du covoiturage**. Des dispositifs de type Rezo'Pouce permettraient de formaliser et d'encourager le recours au covoiturage, à la fois pour les usagers covoitureurs, par un **gain de confiance** offert par une régulation du service et pour les usagers covoiturés, grâce à une **meilleure visibilité**. Des aménagements de type, **aires de déposes**, accessibles à pied depuis les principaux pôles générateurs : campings, plages, centres-villes, permettraient également d'ouvrir plus largement la pratique aux visiteurs en période estivale, et de tirer profit de ce qui apparaît parfois comme un inconvénient : la faiblesse de la densité du maillage routier ; le covoiturage permettant un meilleur croisement de l'offre avec la demande.



LEGENDE 22 – SCENARIO RETENU POUR LA THEMATIQUE : STATIONNEMENT ET ESPACE PUBLIC

3.3 Voirie : contournements et centralités

3.3.1 Réflexion à mener sur la mise en place d'un site propre entre Sainte-Maxime et Saint-Tropez

Tout en prenant en compte les études déjà réalisées sur le sujet, il s'agit d'alimenter la réflexion sur l'opportunité de mettre en œuvre **un site propre à destination des transports en commun sur la route du littoral entre Sainte-Maxime et Saint-Tropez**. Ce type d'aménagement a pour vocation première une fiabilisation des temps de parcours des transports en commun, dans un environnement congestionné par l'automobile. Cette **amélioration des performances** doit susciter un phénomène de **report modal** depuis la voiture vers les TC en garantissant un **gain de temps** substantiel pour l'usager, mais aussi de **confort**, grâce à la **combinaison** des transports en commun en site propre avec les **autres modes** disponibles (modes actifs, navettes maritimes) ainsi qu'avec des équipements de stationnement (**parkings relais**).

3.3.2 Contournements routiers des centralités

La Mole, Grimaud, Le Plan-de-la-Tour, Sainte-Maxime (projet COSMA) et Cavalaire, connaissent des problématiques similaires du fait de la situation de leurs **centres-villes, traversés par des axes routiers structurants**. À l'image de ce qui a été réalisé sur la commune de la Garde-Freinet (RD558), la CCGST souhaite étudier les **opportunités de mise en place de contournements routiers** pour les centralités qui souffrent des lignes interurbaines de transport collectif existantes. Ces projets feront l'objet d'études préalables afin d'évaluer :

- Leur intérêt (analyse **coûts / bénéfices**),
- Leur **faisabilité**,
- Leurs **impacts** en matière de **circulation**,
- Leurs **impacts** en matière **environnementale**.

3.3.3 Mise en place d'optimisations fonctionnelles

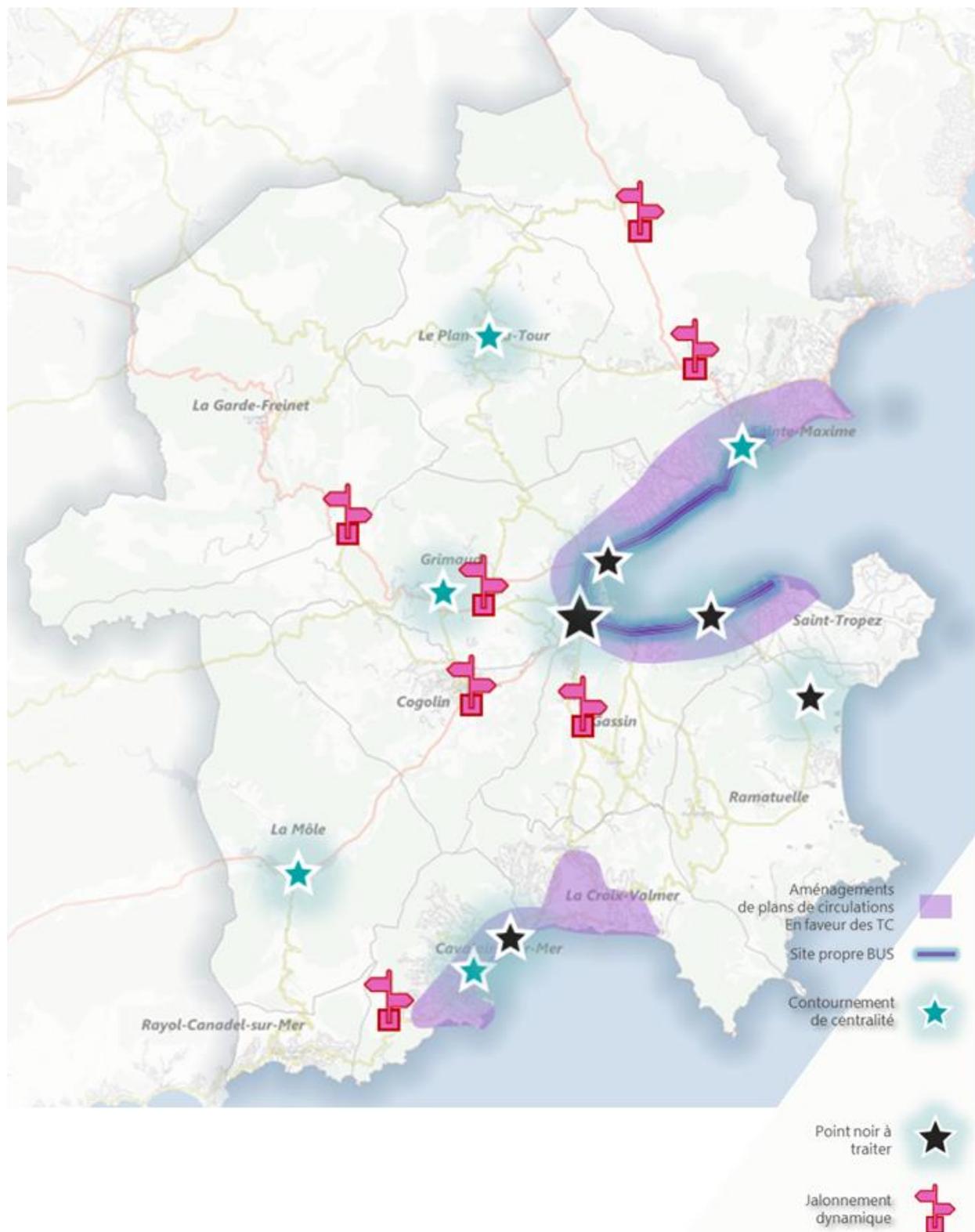
Il s'agit d'étudier toutes les opportunités offertes de rationalisation du fonctionnement du réseau de voiries routières en agissant sur différents leviers, autres que l'agrandissement ou l'élargissement des voies :

- Les **plans de circulation** (sens de circulation, affectation des voies aux mouvements les plus chargés, choix des modes de gestion des carrefours, feux de signalisation, giratoires, priorités statiques,
- La **régulation des carrefours à feux** : Est-elle cohérente avec la demande de trafic ? Opportunités de mise en place de systèmes adaptatifs : micro-régulation par boucles de détection, caméras...,
- Le **jalonement** : est-il toujours en phase avec la hiérarchisation du réseau ? Est-il pertinent pour la saison estivale de réfléchir à de **l'information dynamique** aux usagers, pour proposer un guidage en temps réel par exemple, qui tienne compte de la charge du réseau et propose des itinéraires alternatifs ?

3.3.4 Connaissance et compréhension de la demande

En préambule au 3 points précédemment évoqués, **il convient à ce stade, d'accroître la connaissance des dynamiques du territoire en matière de mobilité**. Les caractéristiques des déplacements, leurs origines / destinations, leurs motifs, sont aujourd'hui assez mal connus. Quelques études locales communiquent une information qui reste parcellaire et ne permet pas d'appréhender le territoire dans sa globalité. Une étude à l'échelle du territoire devrait être conduite associant à minima :

- Une **campagne de comptages** automatiques sur les axes structurants et directionnels sur les principaux carrefours d'échange.
- Une **modélisation** d'ensemble à minima routière pour projeter la demande et tester des scénarios



LEGENDE 23 – SCENARIO RETENU POUR LA THEMATIQUE : VOIRIE

3.4 Créer de la continuité piétonne, sécuriser l'espace public

3.4.1 Rendre plus perméable la bande littorale

La perméabilité se dit d'un tissu urbain qui est facile à traverser et qui assure l'accessibilité (Bentley et coll., 1985). Le principe : **Créer des milieux de vie perméables qui facilitent les déplacements non motorisés.**

La bande littorale dans le Golfe de Saint-Tropez est certainement l'espace pour lequel la densité de déplacements est la plus élevée au sein de la CCGST. C'est aussi là que le nombre de **conflits d'usages** entre les différents modes de déplacement est le plus important. Actuellement, le **piéton** est souvent la **variable d'ajustement** et bénéficie de l'espace résiduel disponible, une fois les aménagements à destination des autres modes mis en œuvre.

L'objectif est donc, une meilleure **prise en considération** des **besoins des piétons** et une facilitation de leurs conditions de déplacement.

Cela passe par des réflexions portant sur :

- Les **plans de circulation**,
- La **réduction du stationnement anarchique** des voitures, deux-roues et vélos,
- L'**élargissement des cheminements piétons** en cohérence avec la demande potentielle,
- La **signalétique piétonne**...

3.4.2 Aménager des grands itinéraires piétons en continuité avec les projets existants,

Hors des centralités, en zones interurbaines ou périurbaines, les alternatives pour les piétons se résument dans la plupart des cas à :

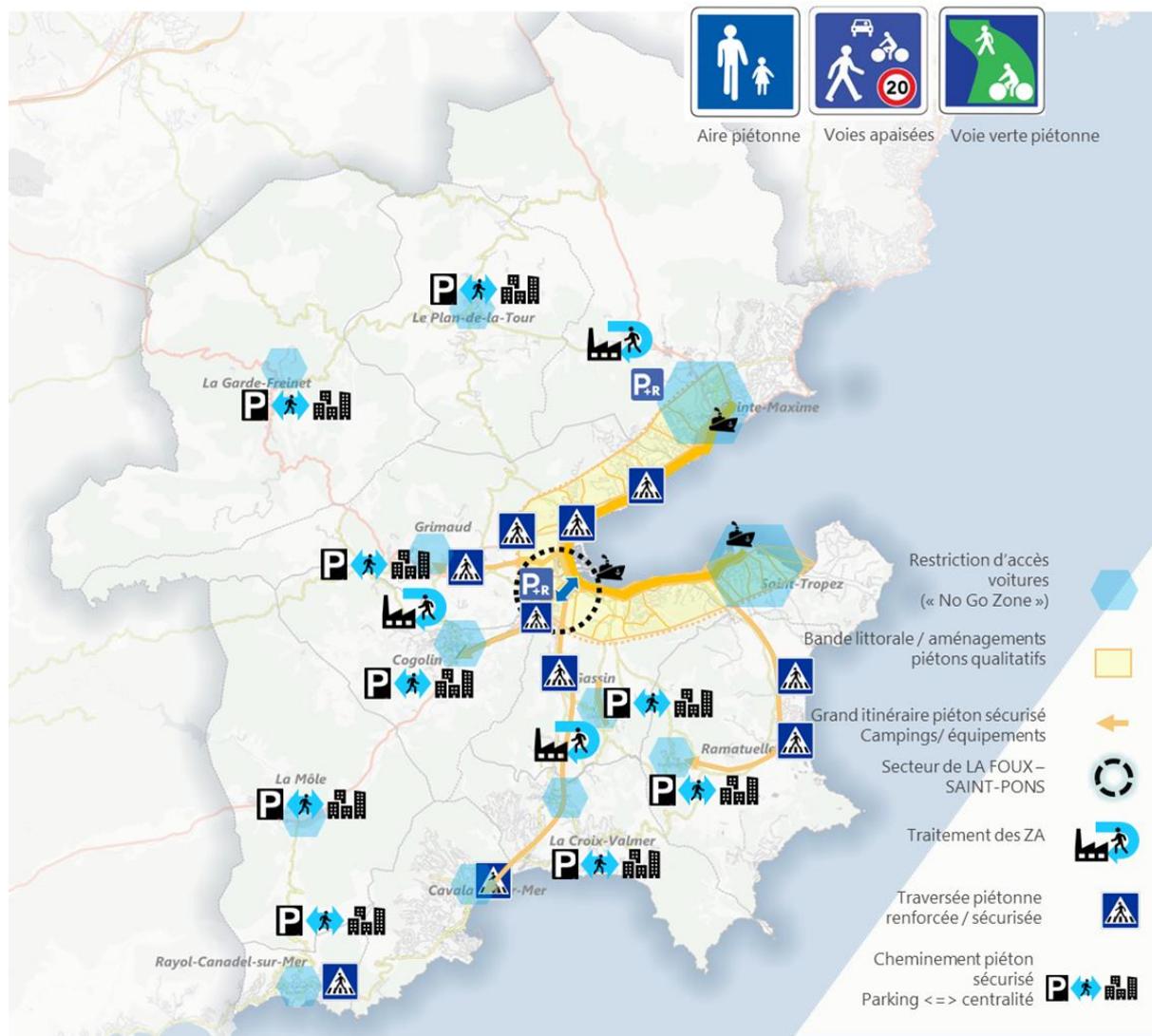
- **Longer les axes routiers** structurants, qui ne sont **pas toujours aménagés** à cet effet, ni de façon **continue et homogène** (absence de trottoirs, d'abaissés, de traversées sécurisées).
- Emprunter des **itinéraires alternatifs, peu accessibles** ou rallongeant fortement les temps de parcours.

La stratégie proposée, vise à **identifier des itinéraires potentiels** et travailler sur la **création de continuités entre les pôles importants**, par exemple :

- Créer une continuité piétonne sur la RD559 entre le Lycée et La Foux,
- Créer une continuité piétonne sur la RD14 entre les hébergements touristiques et le littoral.

3.4.3 Traiter la marchabilité dans les Zones d'Activités,

Les Zones d'activités du Golfe Saint-Tropez souffrent de conflits d'usages de l'espace, en grande partie causés par une **forte demande en stationnement** des usagers et personnels liés aux emplois et aux activités mais aussi aux résidents. Le stationnement **anarchique** qui en résulte se fait au **détriment des cheminements piétons** lorsque ceux-ci existent. Il s'agit donc de mettre en place les conditions du respect des cheminements et leur création lorsqu'ils sont absents.



LEGENDE 24 – SCENARIO RETENU POUR LA THEMATIQUE : MARCHÉ A PIED

3.5 Vélo : Accompagner la dynamique de la demande

3.5.1 Harmoniser et hiérarchiser les projets en cours

La concertation des acteurs a permis de montrer le **dynamisme des communes pour proposer des projets d'itinéraires ou d'aménagements cyclables** à différents niveaux d'avancement dans leur définition et l'étude de leurs faisabilité. La CCGST souhaite **harmoniser sa stratégie cyclable** en définissant une hiérarchisation des aménagements cyclables existant d'une part et une priorisation des projets d'autre part. Pour se faire elle souhaite intégrer l'ensemble des projets en cours à la réflexion globale qu'elle mène au travers de l'élaboration de son **Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC)**. Ce dernier permettra également un diagnostic plus précis des enjeux autour du vélo sur le territoire, ainsi qu'une évaluation de la demande.

3.5.2 Mise en place d'un aménagement cyclable sécurisé au niveau de La Foux

La nécessité de sécuriser le franchissement du carrefour de La Foux par les cyclistes s'impose pour plusieurs raisons :

- **Résorber la discontinuité** sur le Parcours Cyclable du Littoral.
- Permettre de créer des **rabattements** vers le PCL depuis les **centralités** qui ne sont pas directement traversées par ce dernier, alors qu'elles en sont très proches : Saint-Tropez, Cogolin, Grimaud, Gassin et Ramatuelle via la RD93.
- Permettre l'**accès** des cyclistes au projet de **pôle d'échanges multimodal (PEM)** souhaité dans le secteur de La Foux / Saint-Pons : La création de cet équipement nécessite qu'il soit accessible de manière aisée aux cyclistes quels que soient leurs niveaux de pratique. L'objectif étant la création d'un « **hub** » au sein duquel l'**intermodalité** sera **facilitée** notamment depuis les transports collectifs ou la voiture vers le vélo.

3.5.3 Enrichir l'offre de services

Une **offre cyclable complète** se compose d'aménagements mais aussi de **services**. C'est pourquoi la CCGST souhaite étoffer sa proposition de services aux usagers cyclistes :

- Mise en place **d'équipements de stationnement** (arceaux, box sécurisés),
- Création **d'aires d'accueil** et vélo-stations,
- Création d'infrastructures de **recharge** pour les Vélos à Assistance Électrique.

La **signalétique** et le **jalonement** font également partie des services primordiaux pour les usagers, leur offrant des **repères**, des indications sur les **temps de parcours** ainsi que la proximité des services qui leur sont dédiés. Le jalonement est d'autant plus important lorsqu'il concerne un territoire qui accueille de nombreux visiteurs comme l'est la CCGST. Il peut également s'accompagner d'une signalétique informative et culturelle à vocation touristique (multilingues).



LEGENDE 25 – SCENARIO RETENU POUR LA THEMATIQUE : VELO

3.6 Logistique : Expérimenter un nouveau modèle

Afin de répondre à la problématique constante de circulation des poids lourds dans le Golfe, le principe a été validé d'expérimenter diverses solutions, et de lancer des **études qualitatives et quantitatives**, autour de projets d'expérimentation de systèmes de rationalisation de la circulation des marchandises dans le Golfe.

3.6.1 Mise en place d'Établissements Logistiques Urbains (ELU) sur plusieurs périmètres

3 secteurs ont été pré-identifiés comme, potentiellement pertinents pour la mise en place d'ELU :

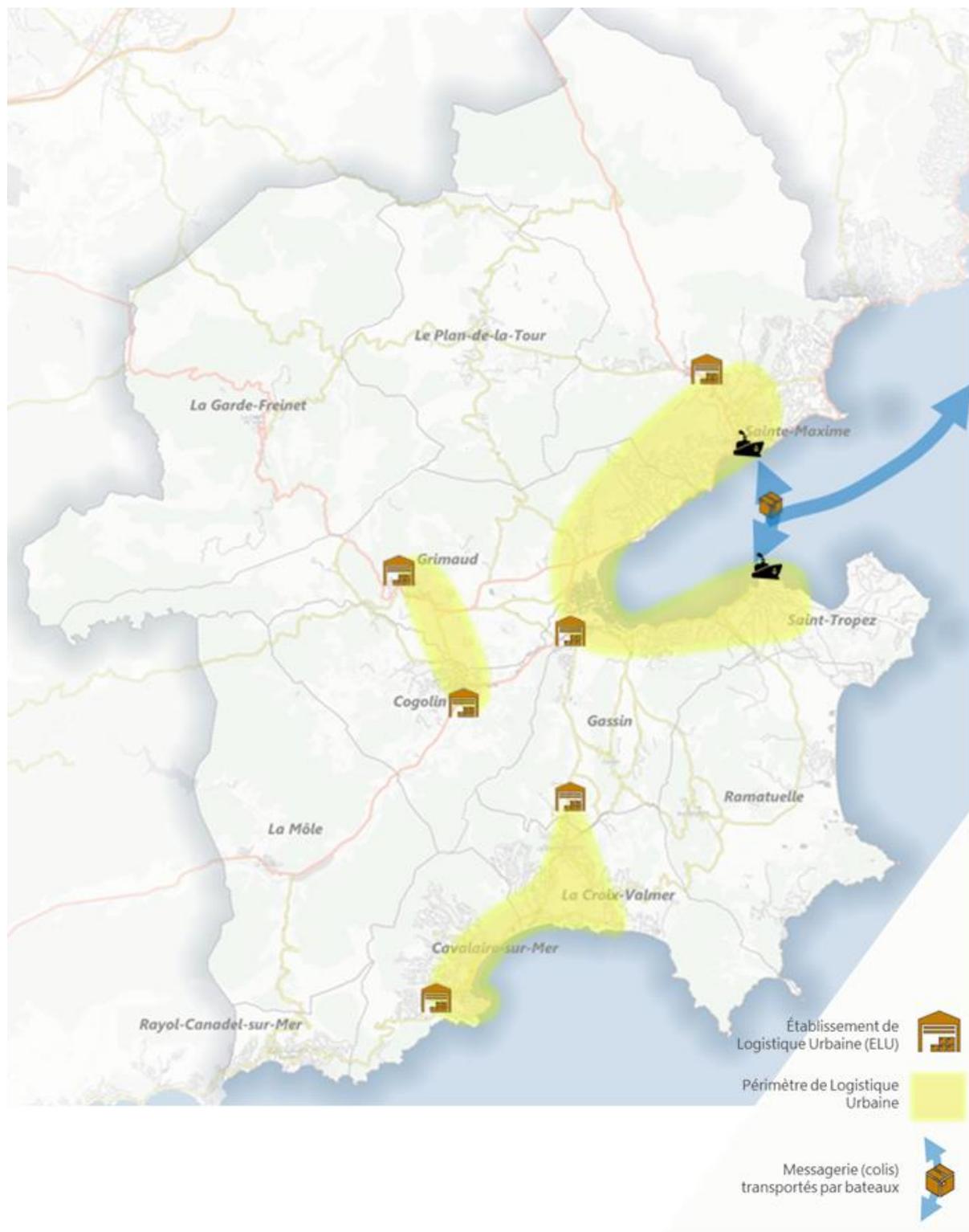
- **Saint-Tropez / Sainte-Maxime** : Le pourtour du Golfe souffre des problèmes de congestions routières et concentre une part importante des activités économiques : commerces de détail, distribution, restauration, le tout sur un périmètre limité. Des caractéristiques qui plaident pour la mise en œuvre de solutions de type ELU. Compte tenu de la géographie de la zone (présence centrale du Golfe) une réflexion sur le rôle du transport maritime dans la chaîne logistique est à mener.
- **Continuum urbain Cavalaire / La Croix-Valmer** : Ce secteur dense en logements et en activités s'articule de façon linéaire le long de la RD559 depuis Le Rayol-Canadel-sur-Mer jusqu'à la Croix-Valmer. Bien que tous les flux visant des destinations internes à cette zone pourraient être massifiés et redistribués par le biais d'un ELU.
- **Secteur Grimaud / Cogolin** : Ce secteur plus maillé que les deux précédents accueille de nombreux établissements commerciaux et 2 zones d'activités importantes du Golfe. Il pourrait être intéressant d'expérimenter un dispositif d'ÉLU incluant les 2 centralités historiques : Grimaud et Cogolin, ainsi que les centralités modernes : Port Grimaud et les Marines de Cogolin, aux fortes contraintes d'accessibilité, ainsi que le secteur de La Foux, qui dispose de plus d'espace pour massifier les flux logistiques et qui offre une position centrale, en vue de l'accueil d'un ÉLU depuis lequel les flux de marchandises seraient redistribués dans les centralités précitées.

3.6.2 Principe de localisation d'Établissements Logistiques Urbains aux « portes » du Golfe

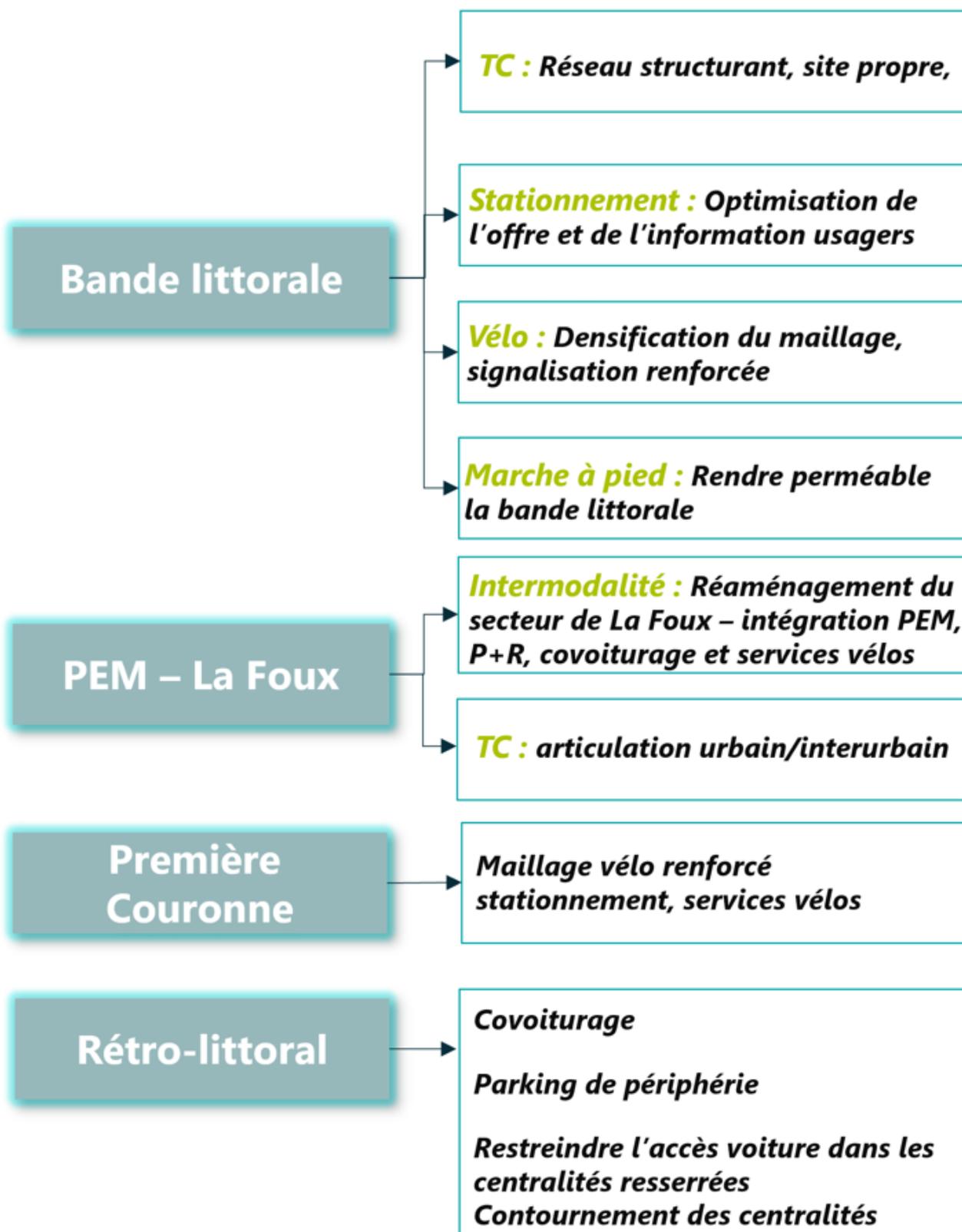
La réflexion sur les flux logistiques peut être portée à **une échelle plus large** que celle évoquée dans le point précédent. Une stratégie de captage de tout ou partie des flux de marchandises peut être déployée, plus en amont : aux « portes d'entrée » du Golfe, dans le but de massifier les marchandises avant de les redistribuer sur le territoire par le biais de véhicules mieux adaptés.

Une telle stratégie doit faire l'objet d'études quant à sa faisabilité et sa mise en place dans le temps. Elle a toutefois de grands intérêts pour répondre à une problématique endémique dans le Golfe de Saint-Tropez : **les nombreuses gênes conséquentes à la présence de flux poids-Lourds importants** et cela en toutes saisons : En été pour l'approvisionnement des activités économiques liées au tourisme, et hors saison pour l'approvisionnement des nombreux chantiers publics et privés. Une telle stratégie pourrait donc permettre :

- De limiter le besoin de mise en place de contournements routiers des centralités, essentiellement réclamé à cause de l'importance du flux poids-lourds plus que des flux de véhicules légers,
- De limiter le besoin de recalibrage et d'élargissement de certains axes,
- De pouvoir mettre en place une véritable politique efficace de limitation de gabarits, là où aujourd'hui elle est quasi impossible faute d'alternatives pour l'accès à certaines zones.



LEGENDE 26 – SCENARIO RETENU POUR LA THEMATIQUE : LOGISTIQUE





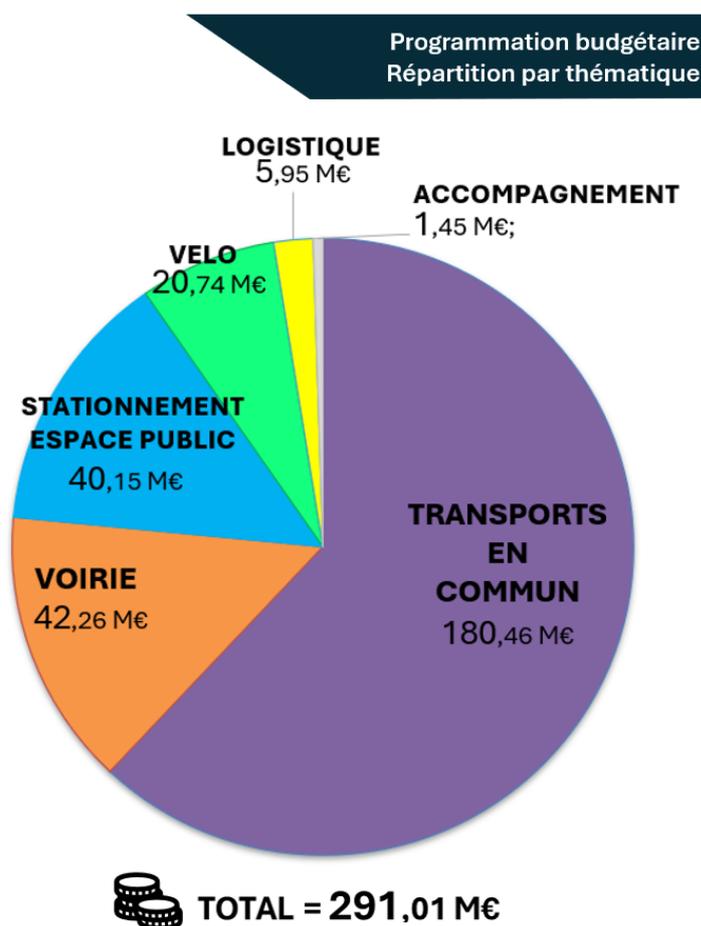
4 PLAN D' ACTIONS



4.1 Un plan ambitieux pour les transports en commun

- **Le Plan de mobilité simplifié affiche des ambitions fortes en matière de transports en commun, puisqu'il y consacre ~62% de son budget :**
 - Des **investissements forts** : Une infrastructure en site propre pour les transports en commun, un Pôle d'Échanges Multimodal de La Foux - Saint-Pons,
 - **Une amélioration du niveau de service** : restructuration du réseau interurbain, harmonisation des réseaux urbains, optimisation de l'offre de transport maritime.
- **La voirie occupe le second rang avec des investissements :**
 - Élargissement d'axes structurants,
 - Requalification des entrées de villes,
 - Contournement de centres-villes,
- **Le stationnement, l'espace public et le vélo sont le troisième et quatrième poste.**

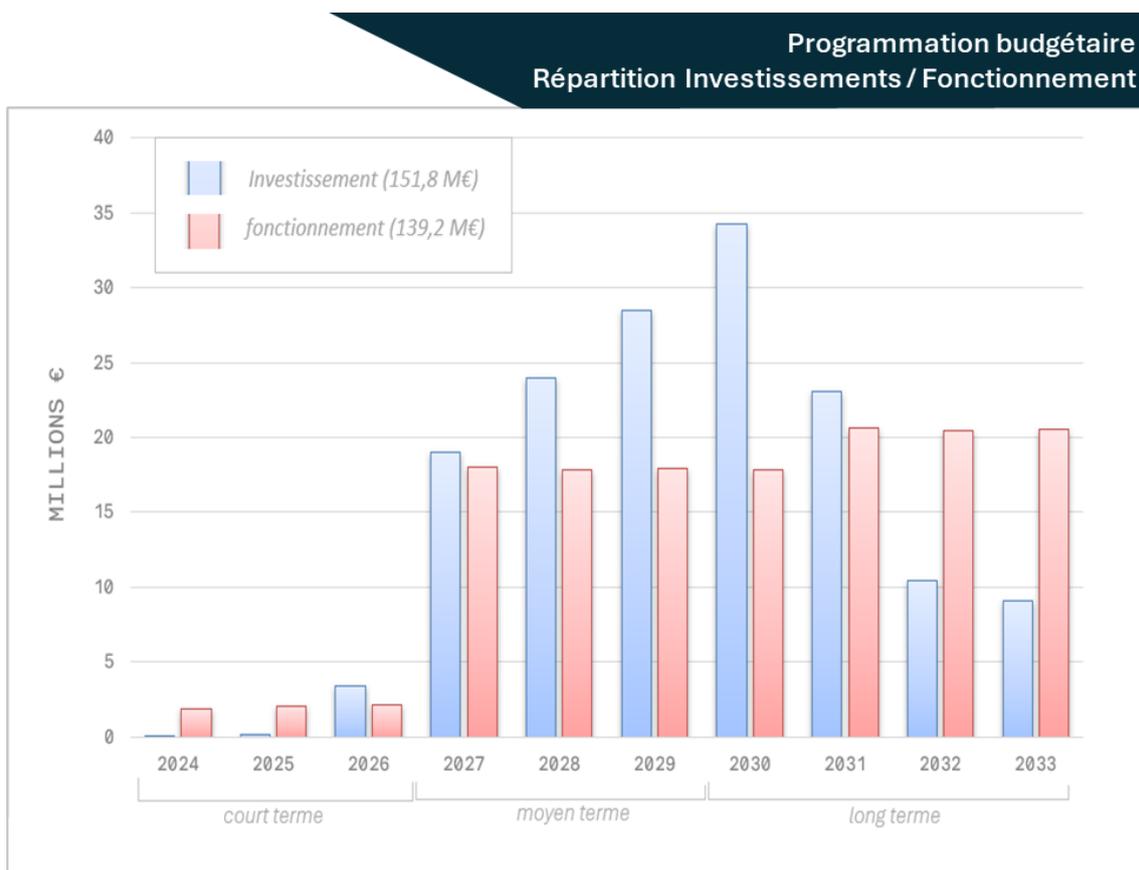
Ils comprennent des actions d'aménagement linéaire en faveur de la **sécurisation des déplacements à pied et à vélo**, ainsi que les réflexions sur la place du stationnement automobile dans les centralités.



LEGENDE 28 – PROGRAMMATION BUDGETAIRE / REPARTITION PAR THEMATIQUES D' ACTIONS

4.2 Une croissance des investissements jusqu'à 2030

- **Programmation budgétaire du plan sur une durée de 10 ans, en distinguant :**
 - **Budget d'Investissement** : relatif aux études, aux aménagements, aux achats de matériel et d'équipements.
 - **Budget de fonctionnement** : correspondant aux coûts d'exploitation des équipements et services.
- **Une courbe des investissements centrée sur 2030 = « pic d'investissement » ~ 38M€, puis diminution jusqu'à 2033 : fin théorique de la durée de vie du plan.**
- **Croissance du budget de fonctionnement par paliers, qui s'explique par la prise en compte éventuelle de l'intégration du transport maritime : 6 M€/an à partir de 2027**



TOTAL = 291,01 M€

LEGENDE 29 – PROGRAMMATION BUDGETAIRE / REPARTITION COUTS D'INVESTISSEMENTS / COUTS DE FONCTIONNEMENT

4.3 Une répartition par thématique ventilée sur 10 ans

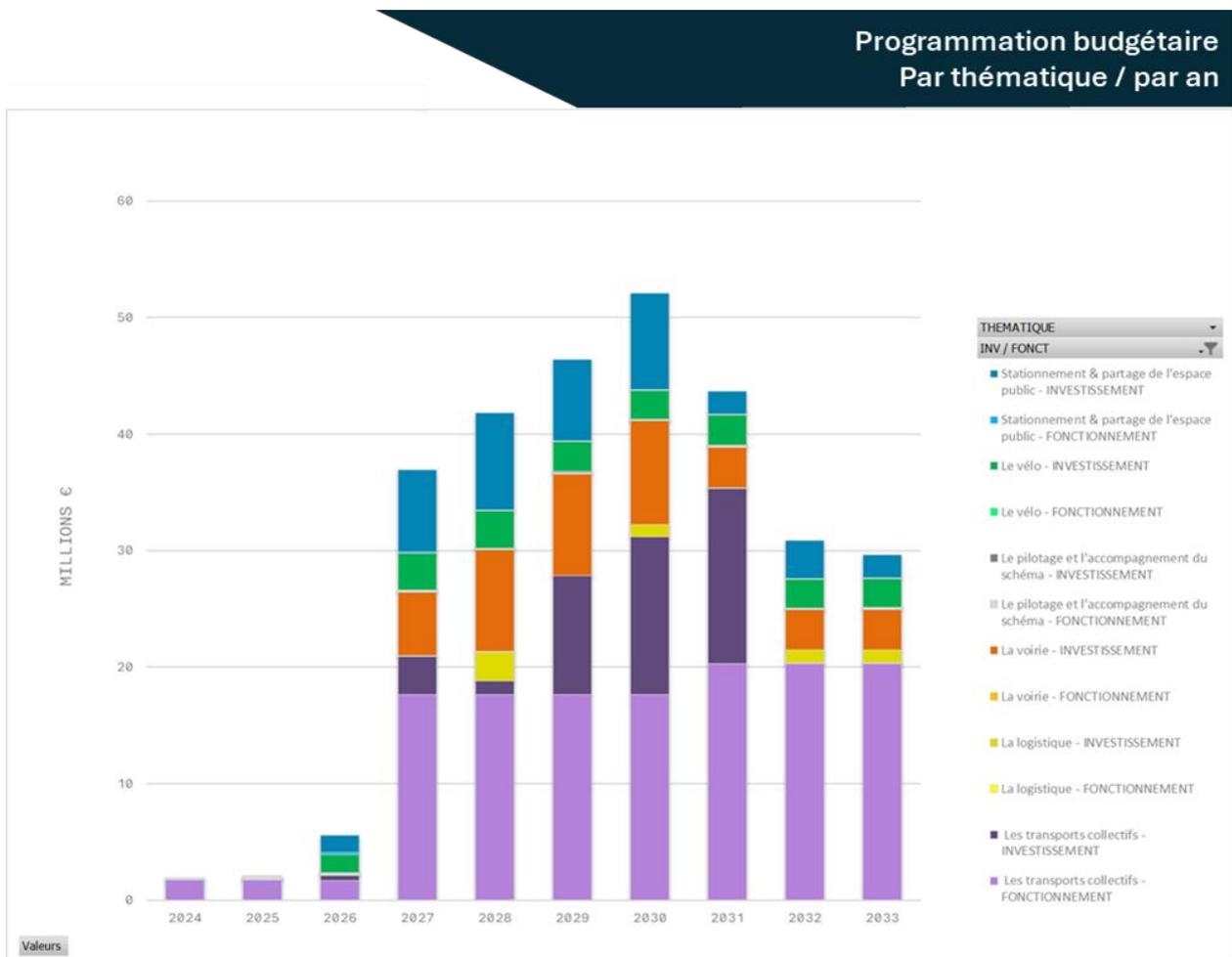
- Le plan s'inscrit dans une logique de montée en puissance

des investissements entre 2027 et 2030. Période durant laquelle la Communauté de communes mettra en place un réseau de transport unifié (à horizon mai 2026) et sera en mesure d'opérer pleinement sur son réseau et notamment de juger des gains à espérer de la création de sites propres, couloirs d'approches et autres vecteurs d'optimisation du réseau.

- La période de court terme et le début de la période de moyen terme

2024 – 2027 doivent permettre la réalisation des études stratégiques, de préfiguration, de faisabilité dans tous les domaines : voirie, stationnement, vélo.

- Après 2030 le budget d'investissement diminue progressivement jusqu'à 2033.



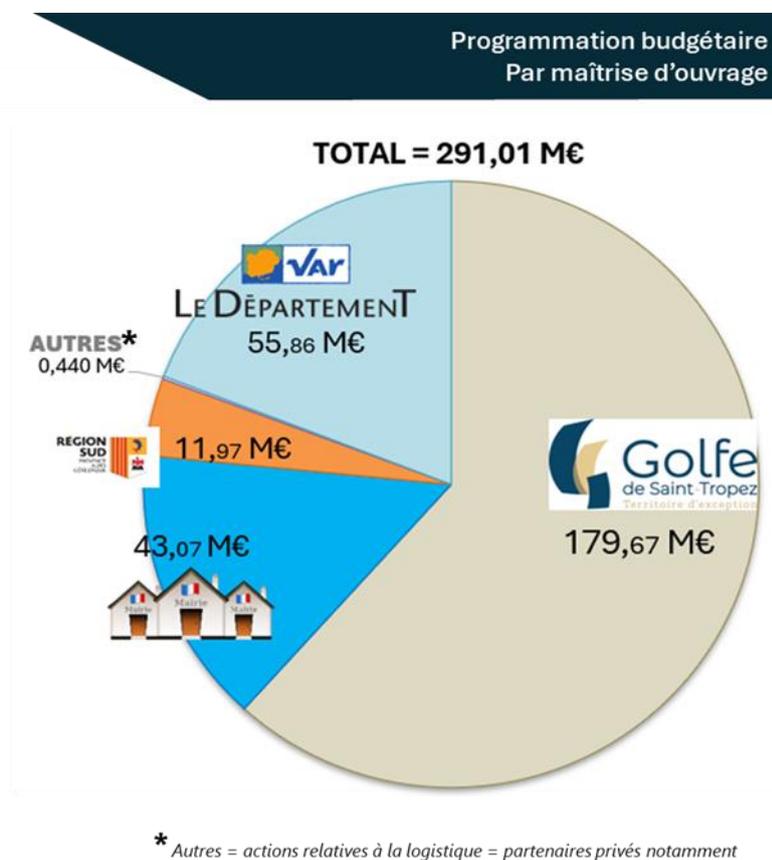
TOTAL = 291,01 M€

LEGENDE 30 – PROGRAMMATION BUDGETAIRE / REPARTITION PAR AN PAR THEMATIQUES D' ACTIONS

4.4 Répartition par maîtrises d'ouvrage sur 10 ans

De nombreuses actions du plan associent potentiellement plusieurs partenaires et plusieurs financeurs. L'hypothèse ci-contre prend en compte des clefs de répartition théoriques qui devront être affinées par la suite, lors de la mise en œuvre effective du plan.

- Des actions essentiellement portées par la **Communauté de communes** ~61,4%
 - **Le département** (CD83) est le second partenaire ~19,2%
 - **Les communes du Golfe** ensuite ~14,8%
 - Enfin la **Région Sud** ~4,1%
- **Le transfert de la compétence transports en commun de la Région vers la CCGST**
 - • **Transfert de budget** = 4,71M€/an = 36,11M€ pour 10 ans (déjà pris en compte dans le total des 291,01M€)
 - **Les recettes potentielles (non intégrées dans le total des 291,01M€)**
 - • **Subventions projets** = 0,80M€ pour les 10 ans. Cette évaluation reste hypothétique.
 - • **Les recettes du système de mobilité** : seront fonction des choix retenus (modalités de tarification).



LEGENDE 31 – PROGRAMMATION BUDGETAIRE / REPARTITION PAR MAITRISE D'OUVRAGE



5 FICHES ACTIONS



1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

1.1 Mise en œuvre d'un nouveau réseau de transport collectif

DIAGNOSTIC

- Offre TC interurbaine organisée par la Région (ZOU ! : fin des marchés août 2026)
- Offre TC déséquilibrée géographiquement
- Offre TC déséquilibrée durant l'année
- Faible intermodalité de l'offre TC
- Hétérogénéité de l'offre TC (tarifs / modes d'exploitation / AOM / périodes...)
- Manque de lisibilité de l'offre TC
- Faible performance du réseau TC
- Absence de coordination avec les navettes maritimes

OBJECTIFS

- Mettre en œuvre la compétence TC de la CCGST
- Harmoniser l'offre TC sur le périmètre de la CCGST
- Maîtriser les caractéristiques de l'offre TC
- Structurer une offre lisible et performante
- Adapter et équilibrer l'offre TC sur l'ensemble du territoire
- Améliorer la performance du réseau TC
- Améliorer l'articulation entre les TC routiers et les navettes maritimes

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Etude d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) :**
 - Objectifs de l'étude d'AMO : diagnostic de la situation / définition des objectifs de la collectivité / analyse de la convergence des contrats / élaboration d'un document programme / définition de la composition de l'offre / prescriptions relatives au parc de véhicules / prescriptions en matière de billetterie et de SAEIV / harmonisation tarifaire / coordination avec les autres réseaux / intégration de la question des navettes maritimes / élaboration du dossier de consultation des entreprises / négociation (selon le cadre contractuel envisagé) et analyse des offres.
- **Mise en œuvre progressive d'un nouveau « réseau cible » :**
 - L'évolution de l'offre TC repose sur la mise en œuvre d'une nouvelle configuration de réseau articulé en étoile. Ce nouveau « réseau cible » se veut ambitieux et s'appuie sur les principes suivants : un réseau principalement radial pour gagner en lisibilité et en maillage / un PEM central dans le secteur de La Foux / la mise en œuvre d'un TCSP sur l'arc littoral Sainte-Maxime – Saint-Tropez / une armature organisée autour de lignes structurantes (de type BHNS) et de lignes de rabattement / une articulation avec des parcs relais / une complémentarité avec des navettes estivales / une articulation avec les navettes maritimes (à calibrer).
 - Le réseau cible sera mis en œuvre progressivement en fonction du rythme d'évolution des infrastructures et en fonction de la convergence des politiques de mobilité (stationnement, espace public...).



Etudes



Réalisa°



Exploita°



Structuration du futur réseau cible



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN / LONG TERME



COÛTS

Études : 65 000€
 Exploitation TC scolaires : 3 350 000€/an
 Exploitation TC urbains : 2 900 000€/an
 Exploitation TC interurbains : 7 700 000€/an



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

La CCGST

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

1.1 Mise en œuvre d'un nouveau réseau de transport collectif



COURT / MOYEN / LONG TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- En termes de temporalité, il faut distinguer **trois séquences** :
 - A court terme** : les réseaux TC seront exploités de la même manière qu'aujourd'hui : les marchés ZOU ! seront menés à leur terme (jusqu'en août 2026), ainsi que la DSP SIMPLIBUS (jusqu'en mai 2026), tandis que les marchés relatifs aux réseaux locaux seront relancés/reconduits jusqu'en 2026 (avec des évolutions au cas par cas).
 - A moyen et long termes** : un nouveau « réseau cible » sera mis en œuvre en intégrant et harmonisant toutes les composantes de l'offre TC. Pour tenir compte d'une certaine progressivité dans la montée en charge du réseau cible, nous considérons que l'offre mise en œuvre sera de 75% de l'offre cible durant les trois premières années. L'offre cible sera mise en œuvre à 100% en 2030, avec la mise en service d'une infrastructure TCSP (ces hypothèses peuvent évoluer).

	COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME
	2024 2025 2026	2027 2028 2029	2030 2031 2032 2033
• OFFRE TC	<ul style="list-style-type: none"> Offre TC actuelle organisée par ZOU Prolongation des marchés et DSP des réseaux locaux 	<ul style="list-style-type: none"> Harmonisation de l'offre par la CCGST : mise en service de 75% de l'offre du réseau cible 	<ul style="list-style-type: none"> Mise en service complète de l'offre du réseau cible (100% de l'offre cible, avec TCSP)
• COUT ANNUEL	<ul style="list-style-type: none"> TC urbains : 1,34 M€/an CCGST TC scolaires : 289 K€/an CCGST/communes TC interurbains : financés par la Région 	<ul style="list-style-type: none"> TC urbains : 2,175 M/an CCGST (hypothèse 75% de l'offre cible) TC scolaires : 3,35 M€/an CCGST (compensation totale Région) TC interurbains : 5,575 M€/an CCGST (hypothèse 75% de l'offre cible : compensation partielle Région) 	<ul style="list-style-type: none"> TC urbains : 2,9 M/an CCGST (hypothèse 100% de l'offre cible) TC scolaires : 3,35 M€/an CCGST (compensation totale Région) TC interurbains : 7,7 M€/an CCGST (hypothèse 100% de l'offre cible : compensation partielle Région)
• COMPENSATION	<ul style="list-style-type: none"> TC scolaires : financés par la Région TC interurbains : financés par la Région 	<ul style="list-style-type: none"> TC scolaires : compensation budgétaire de 3,06 M€/an de la part de la Région TC interurbains : compensation budgétaire de 1,36 M€/an de la part de la Région 	<ul style="list-style-type: none"> TC scolaires : compensation budgétaire de 3,06 M€/an de la part de la Région TC interurbains : compensation budgétaire de 1,36 M€/an de la part de la Région

Synthèse des évolutions envisagées

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

1.1 Mise en œuvre d'un nouveau réseau de transport collectif

MESURES A METTRE EN PLACE

- Le tableau suivant présente les **hypothèses de service du « réseau cible »**, (en ce qui concerne les **lignes interurbaines**) en distinguant les lignes et les périodes. L'offre présentée correspond au réseau complet à 100%. Cette offre pourra être adaptée, à hauteur de 75%, durant la période de moyen terme.

Ligne	Type	Période	Jours	Nombre de jours sur la période	Niveau de desserte	Nombre de courses par jour sur la période	Longueur Course Km	Kilomètre commercial annuel	Coût kilométrique moyen	Coût total annuel
STE-MAXIME - ST-TROPEZ (BHNS)	BHNS	ÉTÉ	TLJ	62	BHNS sur l'arc littoral de 6h à 24h durant 2 mois (18h d'amplitude). Fréquence aux 10min en PP et PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 6*18=108ARQ en PP et PC, soit un total de 108ARQ et 216 courses	216	15	200 880	5 €	1 004 400 €
STE-MAXIME - ST-TROPEZ (BHNS)	BHNS	INTERSAISON	TLJ	91	BHNS sur l'arc littoral de 6h à 21h durant 3 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 15min en PP et 20min en PC, soit 4ARQ en PP et 3ARQ en PC, soit 4*5=20ARQ en PP et 3*10=30ARQ en PC, soit un total de 50ARQ et 100 courses	100	15	136 500	5 €	682 500 €
STE-MAXIME - ST-TROPEZ (BHNS)	BHNS	HIVER	TLJ	212	BHNS sur l'arc littoral de 6h à 21h durant 7 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 15min en PP et 20min en PC, soit 4ARQ en PP et 3ARQ en PC, soit 4*5=20ARQ en PP et 3*10=30ARQ en PC, soit un total de 40ARQ et 80 courses	80	15	254 400	5 €	1 272 000 €
LA GARDE FREINET - PEM LAFOUX	ordinaire	ÉTÉ	TLJ	62	durant 2 mois (18h d'amplitude). Fréquence aux 30min en PP et 40min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 2*5=10ARQ en PP et 1*13=13ARQ en PC, soit un total de 23ARQ et 46 courses	46	16	45 632	6 €	273 792 €
LA GARDE FREINET - PEM LAFOUX	ordinaire	INTERSAISON	TLJ	91	durant 3 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 60min en PP et 40min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 1*5=5ARQ en PP et 1*10=10ARQ en PC, soit un total de 15ARQ et 30 courses	30	16	43 680	6 €	262 080 €
LA GARDE FREINET - PEM LAFOUX	ordinaire	HIVER	LMMJuV Sa	182	durant 7 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 90min en PP et 90min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 0,75*5=3,75ARQ en PP et 0,75*10=7,5ARQ en PC, soit un total de 12ARQ et 24 courses	24	16	69 888	6 €	419 328 €
PLAN DE LA TOUR - PEM LAFOUX	ordinaire	ÉTÉ	TLJ	62	durant 2 mois (18h d'amplitude). Fréquence aux 30min en PP et 40min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 2*5=10ARQ en PP et 1*13=13ARQ en PC, soit un total de 23ARQ et 46 courses	46	19	54 188	6 €	325 128 €
PLAN DE LA TOUR - PEM LAFOUX	ordinaire	INTERSAISON	TLJ	91	durant 3 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 60min en PP et 40min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 1*5=5ARQ en PP et 1*10=10ARQ en PC, soit un total de 15ARQ et 30 courses	30	19	51 870	6 €	311 220 €
PLAN DE LA TOUR - PEM LAFOUX	ordinaire	HIVER	LMMJuV Sa	182	durant 7 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 90min en PP et 90min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 0,75*5=3,75ARQ en PP et 0,75*10=7,5ARQ en PC, soit un total de 12ARQ et 24 courses	24	19	82 992	6 €	487 952 €
COGOLIN - PEM LAFOUX	ordinaire	ÉTÉ	TLJ	62	durant 2 mois (18h d'amplitude). Fréquence aux 30min en PP et 40min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 2*5=10ARQ en PP et 1*13=13ARQ en PC, soit un total de 23ARQ et 46 courses	46	9	25 668	6 €	154 008 €
COGOLIN - PEM LAFOUX	ordinaire	INTERSAISON	TLJ	91	durant 3 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 60min en PP et 40min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 1*5=5ARQ en PP et 1*10=10ARQ en PC, soit un total de 15ARQ et 30 courses	30	9	24 570	6 €	147 420 €
COGOLIN - PEM LAFOUX	ordinaire	HIVER	LMMJuV Sa	182	durant 7 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 90min en PP et 90min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 0,75*5=3,75ARQ en PP et 0,75*10=7,5ARQ en PC, soit un total de 12ARQ et 24 courses	24	9	39 312	6 €	235 872 €
GASSIN - PEM LAFOUX	ordinaire	ÉTÉ	TLJ	62	durant 2 mois (18h d'amplitude). Fréquence aux 30min en PP et 40min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 2*5=10ARQ en PP et 1*13=13ARQ en PC, soit un total de 23ARQ et 46 courses	46	6	17 112	6 €	102 672 €
GASSIN - PEM LAFOUX	ordinaire	INTERSAISON	TLJ	91	durant 3 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 60min en PP et 40min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 1*5=5ARQ en PP et 1*10=10ARQ en PC, soit un total de 15ARQ et 30 courses	30	6	16 380	6 €	98 280 €
GASSIN - PEM LAFOUX	ordinaire	HIVER	LMMJuV Sa	182	durant 7 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 90min en PP et 90min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 0,75*5=3,75ARQ en PP et 0,75*10=7,5ARQ en PC, soit un total de 12ARQ et 24 courses	24	6	26 208	6 €	157 248 €
CAVALAIRE - PEM LAFOUX	ordinaire	ÉTÉ	TLJ	62	durant 2 mois (18h d'amplitude). Fréquence aux 30min en PP et 40min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 2*5=10ARQ en PP et 1*13=13ARQ en PC, soit un total de 23ARQ et 46 courses	46	14	39 928	6 €	239 568 €
CAVALAIRE - PEM LAFOUX	ordinaire	INTERSAISON	TLJ	91	durant 3 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 60min en PP et 40min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 1*5=5ARQ en PP et 1*10=10ARQ en PC, soit un total de 15ARQ et 30 courses	30	14	38 220	6 €	229 320 €
CAVALAIRE - PEM LAFOUX	ordinaire	HIVER	LMMJuV Sa	182	durant 7 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 90min en PP et 90min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 0,75*5=3,75ARQ en PP et 0,75*10=7,5ARQ en PC, soit un total de 12ARQ et 24 courses	24	14	61 152	6 €	366 912 €
RAYOL - CAVALAIRE - CROIX-VALMER	ordinaire	ÉTÉ	TLJ	62	durant 2 mois (18h d'amplitude). Fréquence aux 30min en PP et 40min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 2*5=10ARQ en PP et 1*13=13ARQ en PC, soit un total de 23ARQ et 46 courses	46	15	42 780	6 €	256 680 €
RAYOL - CAVALAIRE - CROIX-VALMER	ordinaire	INTERSAISON	TLJ	91	durant 3 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 60min en PP et 40min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 1*5=5ARQ en PP et 1*10=10ARQ en PC, soit un total de 15ARQ et 30 courses	30	15	40 950	6 €	245 700 €
RAYOL - CAVALAIRE - CROIX-VALMER	ordinaire	HIVER	LMMJuV Sa	182	durant 7 mois (15h d'amplitude). Fréquence aux 90min en PP et 90min en PC, soit 6ARQ en PP et PC, soit 0,75*5=3,75ARQ en PP et 0,75*10=7,5ARQ en PC, soit un total de 12ARQ et 24 courses	24	15	65 520	6 €	383 120 €
										7 675 200 €

Tableau de l'offre du réseau cible : ARQ : Aller-Retour Quotidien / PC : Période Creuse / PP : Période de Pointe (5 heures)



COURT / MOYEN / LONG TERME



1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

1.1 Mise en œuvre d'un nouveau réseau de transport collectif

MESURES A METTRE EN PLACE

- **En ce qui concerne les réseaux locaux :** nous retenons un principe d'accroissement de l'offre en fonction des réseaux. L'offre des réseaux locaux complètera les lignes interurbaines en desservant les quartiers en rabattement.
- Le budget global de l'ensemble de ces réseaux passera donc de 1,34 M€/an à 2,91 M€/an, soit **une hausse de près de 120%**.

Réseau urbain	Niveau de desserte	Kilométrage commercial annuel	Coût kilométrique moyen	Coût total annuel
Simplibus - Sainte Maxime	Augmentation de 50%	300 000	3 €	900 000 €
Saint Tropez	Multiplication de l'offre par 4	120 000	3 €	360 000 €
Cavalaire	Multiplication de l'offre par 2	90 000	5 €	450 000 €
Cogolin	Multiplication de l'offre par 10	30 000	8 €	240 000 €
Grimaud	Multiplication de l'offre par 4	60 000	4 €	240 000 €
La Croix Valmer	Multiplication de l'offre par 2	60 000	4 €	240 000 €
Le Rayol Canadel sur Mer	Multiplication de l'offre par 2	30 000	6 €	180 000 €
Ramatuelle	Augmentation de 50%	100 000	3 €	300 000 €
				2 910 000 €

Tableau de l'offre du réseau cible pour les réseaux locaux

- **En ce qui concerne les navettes maritimes :** une étude (Cf. fiche n°1.2) devra être conduite afin d'analyser les aspects réglementaires et économiques de la desserte maritime. En l'état, nous disposons de peu d'informations sur l'équation économique de cette activité (confidentialité et secret des affaires de la part des transporteurs). Ceci étant, nous estimons le chiffre d'affaires annuel à près de 6 M€. Sur cette base, plusieurs hypothèses pourront être prises en fonction des ambitions de la collectivité : évolution tarifaire (pour tous, pour les résidents, pour les actifs, pour les touristes) / encadrement partiel ou total du marché...



COURT / MOYEN / LONG TERME



1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

2.1 Matérialisation du réseau de transport collectif

DIAGNOSTIC

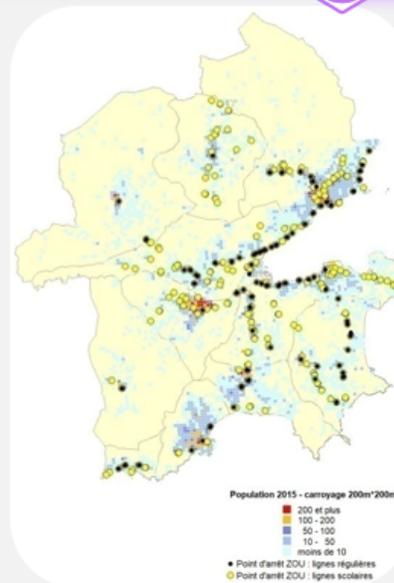
- Une offre TC organisée par la Région
- Un maillage d'arrêts ZOU ! assez important (320 points d'arrêt dont 140 liés aux lignes régulières)
- Des réseaux urbains hétérogènes
- Des aménagements hétérogènes
- Des aménagements orientés sur une vocation scolaire
- Une information aux voyageurs inégale
- Une seule gare routière à Saint-Tropez

OBJECTIFS

- Augmenter la visibilité et la lisibilité des points d'accès au réseau TC
- Harmoniser les aménagements
- Définir une charte graphique des points d'arrêt
- Favoriser l'accessibilité PMR des points d'arrêt TC
- Améliorer l'information aux voyageurs

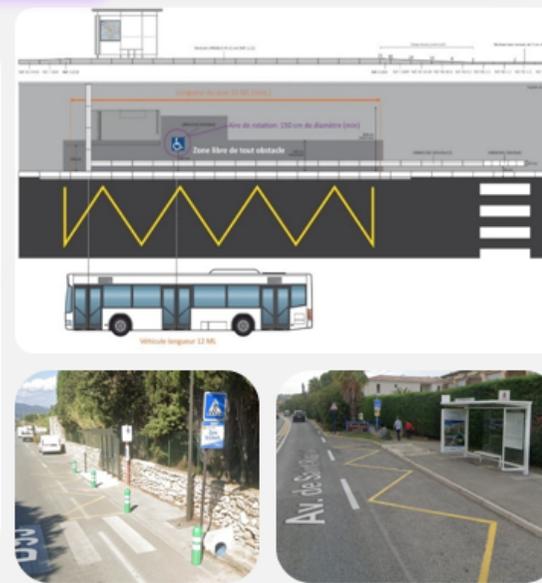
MESURES A METTRE EN PLACE

- **Harmonisation des points d'arrêt TC :**
 - Définition d'une charte d'aménagement des poteaux d'arrêt et des équipements connexes (panneaux d'affichage des informations voyageurs) et d'un processus de commande publique.
 - Mise en œuvre d'une harmonisation progressive des points d'arrêt : remplacement des poteaux et des panneaux d'affichage à raison de 30 points d'arrêt chaque année.
 - Traitement mutualisé au niveau des arrêts partagés avec le réseau ZOU !.
 - Mise en œuvre d'un processus coordonné de mise à jour des fiches horaires et plans de réseaux au niveau des points d'arrêts.
- **Montée en charge du nombre d'abribus PMR :**
 - Identification des arrêts les plus importants pour chaque commune et définition des attendus : configuration de l'abribus / information voyageurs / sécurité de l'utilisateur / accessibilité PMR / continuité des cheminements...
 - Mise en œuvre progressive de 3 arrêts PMR par an, à partir de 2026/2027.



Carte des arrêts TC / recommandations d'aménagement d'un arrêt PMR / photos d'arrêts de la CCGST

Réalisa°



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN / LONG TERME



COÛTS

Abribus PMR :
45 000€/an
Poteaux et panneaux
d'affichage :
18 000€/an



MAÎTRISE
D'OUVRAGE &
PARTENAIRES

La CCGST
Les communes
La Région
Le CD83

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

2.2 Implantation d'un pôle d'échanges multimodal (PEM) dans le secteur de La Foux

DIAGNOSTIC

- Absence de pôle d'échanges multimodal
- Peu de points de correspondance entre les lignes du réseau
- Existence d'une gare routière à Saint-Tropez
- Quasiment toutes les lignes ont leur terminus à Saint-Tropez
- Absence de solutions de type parcs relais
- Le secteur de La Foux est un nœud routier bénéficiant d'une localisation centrale

OBJECTIFS

- Configurer un réseau TC en étoile, articulé autour d'un point nodal central
- Améliorer les correspondances, le rabattement et l'intermodalité
- Améliorer la lisibilité du réseau et la performance de l'offre
- Concentrer et mutualiser les services
- Limiter les flux orientés vers Saint-Tropez
- Organiser le terminus des lignes interurbaines avant Saint-Tropez

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Etude de faisabilité du PEM :**
 - **Objectifs de l'étude :** analyse des sites potentiels d'implantation / détermination des fonctions à intégrer / dimensionnement des fonctions (bâtiment voyageurs et chauffeurs, parkings, dispositifs d'accès et de surveillance, personnel présent, quais, accessibilité des modes actifs, signalisation...) / configuration du PEM / articulation avec le futur TCSP / plan de circulation / intégration potentielle de la filière hydrogène / estimation financière...
 - **Calendrier de l'étude :** l'étude devra être conduite au courant de l'année 2025 pour anticiper le plus tôt possible la configuration du futur réseau cible.
- **Aménagement et exploitation du PEM :**
 - Configuration envisageable : 15 quais / 300 places de parking / système d'information aux voyageurs / espaces d'attente et de confort / services (taxis, IRVE, abris vélos) / voirie et réseaux divers / barrières / signalisation...
 - Mise en service envisagée pour 2026/2027, en même temps que le futur réseau cible.



Etudes



Réalisa^o



Exploita^o



Site potentiel
pour le PEM de
Lafoux

Aménagements	
Parking 300 places	400 000 €
Viabilisation et réseaux	150 000 €
Bâtiment voyageurs	1 000 000 €
Quais / gare routière : 15 quais	250 000 €
Espace d'attente et confort	80 000 €
SAEIV	120 000 €
Aménagements VRD : accès, signalisation, barrières...	100 000 €
	2 100 000 €

Fonctionnement	
Fonctionnement	30 000 €
Entretien	40 000 €
Personnel	180 000 €
	250 000 €



Exemple d'implantation d'un PEM sur le secteur de La Foux



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN /
LONG TERME



COÛTS

Études : 55 000€
Aménagements :
2 100 000€
Fonctionnement :
250 000€/an



MAÎTRISE
D'OUVRAGE &
PARTENAIRES

La CCGST
Les communes
La Région
Le CD83

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

2.3 Réalisation d'une infrastructure TCSP

DIAGNOSTIC

- Un réseau routier contraint et congestionné, surtout en période estivale
- Une offre TC peu performante en raison des caractéristiques du réseau viarie
- Une concentration du trafic routier sur l'arc littoral, de Sainte-Maxime à Saint-Tropez

OBJECTIFS

- Améliorer la performance des TC par rapport à la voiture
- Fiabiliser les temps de parcours TC sur l'arc littoral
- Favoriser la multimodalité des axes routiers et du système de mobilité
- Favoriser le report des usages sur les TC
- Créer un effet vitrine pour l'offre TC

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Etude de faisabilité du TCSP :**
 - **Contexte :** dans la perspective d'un réseau cible ambitieux, la mise en œuvre d'une infrastructure dédiée est primordiale pour la performance du futur réseau. Les enjeux se situent plus particulièrement sur l'arc littoral.
 - **Objectifs de l'étude :** analyser les possibilités d'insertion / modéliser les gains de temps et le trafic / élaborer des scénarios d'insertion (sens unique, double sens) / phasage des aménagements / impacts fonciers / estimation financière...
 - **Calendrier de l'étude :** l'étude devra être conduite au courant de l'année 2025 pour anticiper le plus tôt possible une articulation progressive avec le futur réseau cible.
- **Aménagement du TCSP :**
 - Aménagement progressif des différents tronçons durant la période 2029/2031.
 - Articulation des aménagements avec les lignes du futur réseau cible.



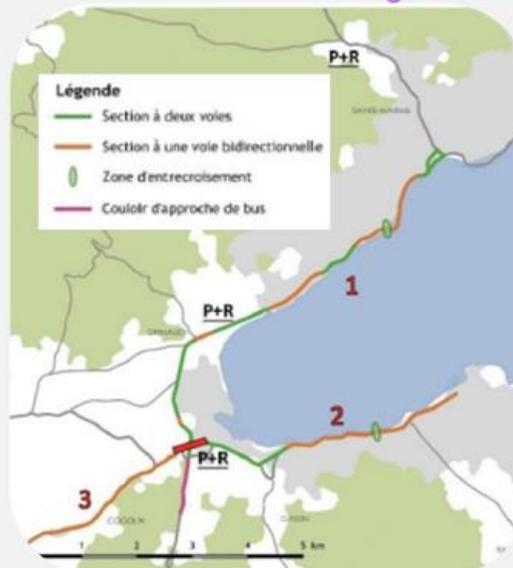
Etudes



Réalisa



Exploita



Rappel du tracé TCSP étudié en 2018 par le CD83 / exemples de sites propres bus



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN / LONG TERME



COÛTS

Études : 75 000€
Aménagements : 37 500 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

La CCGST
Les communes
La Région
Le CD83

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

2.4 Mise en œuvre d'un réseau de parcs relais (P+R)

DIAGNOSTIC

- Un usage hégémonique de la voiture
- Un réseau viaire congestionné
- Un certain succès des navettes TC en période estivale
- Absence d'équipements de type parcs relais
- Forte tension sur le stationnement sur l'arc littoral (Sainte-Maxime et Saint-Tropez)
- Absence de coordination entre l'offre de stationnement et les navettes maritimes

OBJECTIFS

- Favoriser l'usage des transports collectifs
- Améliorer l'intermodalité
- Créer un maillage de points intermodaux
- Equilibrer l'équipement multimodal sur le territoire
- Réduire l'usage de la voiture
- Préserver l'espace public dans les centres-villes
- Soulager la demande de stationnement sur le littoral et favoriser l'accès aux navettes maritimes



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN
TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- **Conception d'un modèle d'aménagement d'un P+R :**
 - Définition des principes d'un modèle standard : taille du parking (100 places) / proximité vis-à-vis des lignes de bus et des lieux de vie / contrôle et modalités d'accès / multimodalité / services (IRVE, parking vélo...) / surveillance vidéo / signalisation / traitement paysager...
- **Identification des sites potentiels :**
 - Maillage du territoire avec un total de 9 parcs relais.
 - Analyse de différents sites potentiels : adéquation aux principes d'aménagement d'un P+R / analyse foncière / accessibilité routière...
 - Articulation des parcs relais avec les lignes TC et les navettes maritimes.
- **Programme d'aménagement :**
 - Mise en œuvre progressive des parcs relais sur 4 ans, de 2026 à 2029.



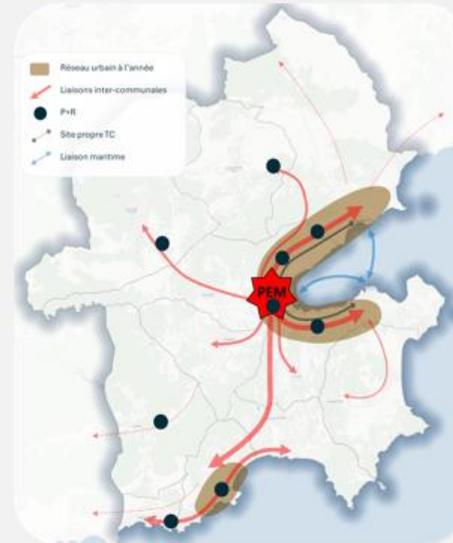
Etudes



Réalisa°



Exploita°



Carte de localisation générale des P+R potentiels / illustrations relatives aux P+R.



COÛTS

1 650 000€
répartis
sur 4 années



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

La CCGST
Les communes

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

2.5 Traitement des points noirs du réseau viaire afin d'améliorer la performance des transports collectifs

DIAGNOSTIC

- Un réseau routier contraint et congestionné, surtout en période estivale
- Une offre TC peu performante en raison des caractéristiques du réseau viaire
- Une concentration du trafic routier sur l'arc littoral, de Sainte-Maxime à Saint-Tropez

OBJECTIFS

- Améliorer la performance des TC par rapport à la voiture
- Fiabiliser les temps de parcours TC sur l'arc littoral
- Favoriser la multimodalité des axes routiers et du système de mobilité
- Favoriser le report des usages sur les TC
- Créer un effet vitrine pour l'offre TC



ÉCHÉANCE

MOYEN TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- **Identification et analyse des sites potentiels :**
 - Repérage des carrefours et tronçons routiers les plus problématiques en termes de performance : entretiens avec les transporteurs / analyse des temps de parcours...
 - Analyse des différents sites au cas par cas : carrefours de l'arc littoral / carrefour de la mort du Luc / giratoires de Cavalaire-sur-Mer et La Croix Valmer / giratoires au nord de Sainte-Maxime...
 - Identification des solutions techniques envisageables : une priorisation des bus aux feux (adaptation des phases de feux en fonction du bus) et/ou des voies réservées aux bus à l'approche des intersections.
- **Programme d'aménagement de la priorisation aux feux :**
 - Mise en œuvre coordonnée, en 2027, du système de priorisation aux feux, avec un objectif d'aménagement d'un total de 8 carrefours. Cela permet une articulation avec le futur réseau cible.
- **Programme d'aménagement des VRTC aux carrefours :**
 - Mise en œuvre progressive, de 2027 à 2030, de près d'un kilomètre de voies réservées aux bus au niveau des carrefours le permettant (en complément du TCSP).



Etudes



Réalisa



Exploita



Principe de priorisation aux feux et exemples de de voies réservées aux bus au niveau d'une intersection



COÛTS

Priorisation aux feux :
320 000€
VRTC aux carrefours :
1 000 000€ répartis
sur 4 années



MAÎTRISE
D'OUVRAGE &
PARTENAIRES

La CCGST
Les communes
Le CD83

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

2.6 Evolution de la motorisation de la flotte des véhicules

DIAGNOSTIC

- Hégémonie des motorisations thermiques classiques
- Un bilan carbone à améliorer
- Perspectives de projets innovants en matière de transition énergétique

OBJECTIFS

- Réduire les émissions carbone
- Engager la transition énergétique au niveau du parc de véhicules TC
- Etendre la réflexion à l'ensemble des flottes de véhicules de la collectivité



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN /
LONG TERME



Etudes

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Etude de l'évolution de la motorisation des véhicules :**
 - Analyse du parc de véhicules : motorisation / kilométrage / ancienneté...
 - Intégration envisageable des flottes de véhicules des collectivités à la réflexion, ainsi que des navettes maritimes.
 - Intégration de la filière hydrogène à la réflexion.
 - Elaboration de principes d'évolution des flottes : motorisation aux normes EURO / motorisation électrique / motorisation GNV – gaz naturel / motorisation hybride / motorisation hydrogène...
 - Approche de type bilan carbone de différents scénarios.
- **Mise en œuvre :**
 - L'étude sera réalisée en 2030 afin d'être intégrée progressivement dans les modalités d'exploitation des réseaux TC.
 - L'approche n'empêche pas d'inclure des exigences en matière de motorisation dès la conception du futur réseau cible (à l'échéance 2026/2027).



Véhicule électrique



Véhicule GNV



Véhicule hydrogène

Exemples de véhicules avec différentes motorisations



COÛTS

Etudes : 15 000€



MAÎTRISE
D'OUVRAGE &
PARTENAIRES

La CCGST
Les
transporteurs

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

2.7 Implantation d'un embarcadère de navettes maritimes dans le secteur Saint-Pons

DIAGNOSTIC

- Congestion du système routier, notamment en période estivale
- Saturation des embarcadères de Sainte-Maxime
- Manque d'articulation entre les TC et les navettes maritimes
- Nécessite de développer de nouveaux embarcadères
- Temps garanti de transport avec les navettes maritimes

OBJECTIFS

- Délester les principaux points d'embarquement
- Diversifier les liaisons maritimes dans le Golfe de Saint-Tropez
- Favoriser la multimodalité
- Valoriser et développer la desserte maritime dans le système de mobilité



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN
TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- **Etude de faisabilité d'un embarcadère :**
 - **Objectifs de l'étude :** analyse des sites potentiels d'implantation / analyse des conditions de navigabilité / détermination des fonctions à intégrer / calibrage des fonctions / configuration de l'embarcadère / articulation avec les parcs relais et le futur TCSP / scénarios techniques (ponton sur corps mort, ou bien sur pieux, ou bien fixe) / estimation financière...
 - **Calendrier de l'étude :** l'étude devra être conduite au courant de l'année 2026 pour anticiper une intégration au futur réseau cible.
- **Aménagement d'un embarcadère :**
 - Mise en service d'un nouvel embarcadère en 2028.



Etudes



Réalisa°



Exploita°



Embarcadère des Marines de Cogolin



Embarcadère Port-Grimaud Capitainerie



Embarcadère Sainte-Maxime



Secteur potentiel d'implantation d'un nouvel embarcadère



Ponton flottant sur corps mort



Ponton flottant guidé sur pieux



Ponton fixe en béton

Embarcadères existants dans le golfe de St-Tropez / exemples d'aménagements / localisation potentielle d'implantation nouvelle



COÛTS

Etudes : 40 000€
Aménagements :
375 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

La CCGST
Les communes
Les transporteurs maritimes
Les gestionnaires des ports

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

3.1 Mise en œuvre d'un système billettique et d'un Système d'Aide à l'Exploitation et l'Information des Voyageurs - SAEIV

DIAGNOSTIC

- Hétérogénéité des modalités de tarification des réseaux TC
- Absence d'information en temps réel au niveau des points d'arrêt

OBJECTIFS

- Favoriser la multimodalité et la tarification combinée
- Harmoniser la gamme tarifaire
- Faciliter le paiement des titres
- Améliorer la lisibilité de l'offre TC
- Fournir une information en temps réel aux usagers

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Etude de mise en œuvre d'un système billettique :**
 - **Objectifs de l'étude :** analyse de la situation actuelle / adaptation du système à la grille tarifaire / intégration de la tarification combinée / intégration du paiement CB / intégration de la mesure de fréquentation / modalités techniques / définition de différents scénarios / estimation financière...
 - **Calendrier de l'étude :** l'étude devra être conduite au courant de l'année 2026 pour anticiper une intégration au futur réseau cible dès 2026/2027.
- **Exploitation du système billettique :**
 - Le système nécessite une maintenance annuelle pour assurer les mises à jour du dispositif.
- **Définition du matériel d'information voyageurs :**
 - Etude technique du système à mettre en œuvre : bornes d'information dynamique en temps réel (localisation des véhicules et indication du temps d'attente au point d'arrêt). Ces bornes pourraient équiper à terme une cinquantaine de points d'arrêt (en fonction du niveau de fréquentation et du maillage géographique).
- **Exploitation du système d'information voyageurs :**
 - Le système nécessite une maintenance annuelle pour assurer les mises à jour du dispositif.
 - Une partie de l'ensemble du dispositif d'information voyageurs pourrait être intégrée à l'exploitation des réseaux TC et dépendre donc des transporteurs.

Etudes

Réalisa^o

Exploita^o



Illustrations relatives aux solutions billettiques et SAEIV



ÉCHÉANCE

MOYEN / LONG
TERME



COÛTS

Etudes et
mise en œuvre
billettique :
89 000€
Exploitation du
Système
billettique :
10 000€/an
Matériel SAEIV :
250 000€
répartis
sur 4 années
Exploitation
du SAEIV :
15 000€/an



MAÎTRISE
D'OUVRAGE &
PARTENAIRES

La CCGST
Les
transporteurs

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

3.2 Réalisation d'une application mobile pour les usagers des transports collectifs

DIAGNOSTIC

- Absence d'application unique d'information aux usagers (certaines lignes sont sur le système PYSAE, SIMPLIBUS dispose d'une application)
- Multiplicité des AOM (Région / CCGST)
- Information aux usagers inégale selon les services TC

OBJECTIFS

- Donner de la lisibilité à l'offre TC et au système de mobilité
- Informer et communiquer en temps réel
- Déployer la mise en place d'outils innovants en matière d'information voyageurs



COURT / MOYEN / LONG TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- **Etude de conception de l'application :**
 - **Objectifs de l'étude :** diagnostic de l'existant / définition des fonctionnalités attendues (information multimodale, temps de parcours, calculateur d'itinéraire, plans et grilles horaires, tarifs, achat en ligne, paiement by phone...) / modalités techniques / définition de différents scénarios / intégration de différents services mobilité / estimation financière...
 - **Calendrier de l'étude :** l'étude devra être conduite au courant de l'année 2025 pour anticiper une intégration au futur réseau cible dès 2026/2027.
- **Mise en service et maintenance de l'application :**
 - Déploiement de l'application en 2026.
 - L'application nécessite une maintenance annuelle pour assurer les mises à jour du dispositif.



Etudes



Réalisa



Exploita



Illustration relative aux applications numériques



COÛTS

Etudes de conception et réalisation : 15 000€
Maintenance de l'application : 10 000€/an



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

La CCGST
Les transporteurs

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

3.3 Communication relative à l'offre de transport collectif

DIAGNOSTIC

- Hétérogénéité des grilles horaires (en cours d'harmonisation)
- Diversité des procédures de mise à jour de l'information voyageurs
- Affichage inégal des informations aux points d'arrêt
- Faible communication relative aux TC

OBJECTIFS

- Informer les usagers
- Harmoniser les documents d'information
- Favoriser le report modal
- Valoriser l'usage des transports collectifs



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN / LONG TERME

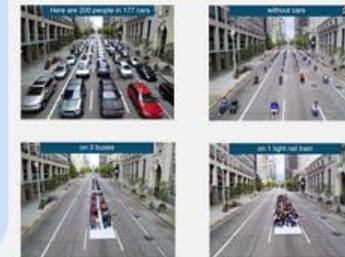
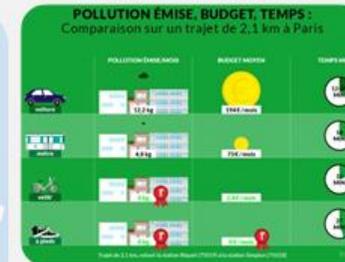


MESURES A METTRE EN PLACE

- **Harmoniser les supports d'information de l'offre TC :**
 - Finaliser l'harmonisation et l'actualisation des fiches horaires et plans du réseau (conception et infographie).
 - Fabriquer les publications « papiers » et les décliner sur les différents supports (fiches, flyers, plans, publications en ligne et documents téléchargeables).
 - Définir les process d'affichage au niveau des points d'arrêt.
- **Elaborer un plan de communication permettant de valoriser les TC en s'articulant autour des points suivants :**
 - La promotion des offres alternatives à la voiture.
 - La mise en avant des pratiques vertueuses.
 - La pédagogie comportementale.
 - La sensibilisation grand public.
 - La communication ciblée : résidents / touristes / entreprises / scolaires / actifs...
 - La déclinaison multilingue.
 - La déclinaison multi-support : papier / web / réseaux sociaux / radio / TV / événements...



Harmonisation en cours des fiches horaires et plans du réseau à l'échelle de la CCGST



Exemples de communications comparatives permettant de faire la promotion des TC



COÛTS

Fiches horaires et supports : 7 500€/an
Communication ciblée : 20 000€/an



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

La CCGST
Les transporteurs

1 LES TRANSPORTS EN COMMUN

4.1 Expérimentation d'un service vélo-bus pour le transport scolaire

DIAGNOSTIC

- Des lignes TC scolaires nombreuses,
- Des coûts assez inégaux en matière de TC scolaires,
- Une hégémonie de la voiture dans les déplacements scolaires

OBJECTIFS

- Expérimenter des modes alternatifs innovants et vertueux,
- Sensibiliser les plus jeunes et les parents aux modes actifs,
- Valoriser et mettre en vitrine une démarche pédagogique,
- Favoriser l'exercice physique régulier,
- Décarboner une partie des déplacements de courte distance

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Expérimenter un service de vélo-bus collectif :**
 - Déterminer les écoles élémentaires les plus adaptées à ce type de service.
 - Etudier les itinéraires de ramassage scolaire.
 - Développer une animation autour de la démarche afin de mobiliser les parents d'élèves (démarche PDES envisageable).
 - L'expérimentation se déroulera progressivement : un premier établissement en 2024, un second en 2025 puis un troisième en 2026.
- **Le process d'exploitation** sera élaboré en consultant l'association S'Cool Bus et d'autres partenaires identifiés :
 - Achat et/ou fabrication des véhicules : le coût estimé d'un tel véhicule est de 20 K€ par véhicule .
 - Modalités d'exploitation : en fonction du contexte local, le véhicule pourra être utilisé à la fois pour le ramassage scolaire et d'autres usages associés (activités sportives, sorties scolaires...).
 - Identifier et mobiliser les relais avec un acteur associatif local pour assurer le fonctionnement : du personnel devra être mobilisé pour assurer le fonctionnement du service ainsi que la maintenance des véhicules (le coût est estimé à 10 K€ par an et par véhicule).



Exemple de véhicule vélo-bus développé par l'association S'Cool Bus



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN / LONG TERME



COÛTS

Matériel : 60 000€
Fonctionnement : 210 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

La CCGST
Les communes
Le tissu associatif local

2 STATIONNEMENT & ESPACE PUBLIC

1 Optimisation capacitaire de l'offre sur le littoral : Études et aménagement

DIAGNOSTIC

- Offre de stationnement saturée en saison,
- Pression de la demande en stationnement sur la bande littorale et dans les centralités,
- Disproportion de l'occupation des espaces publics urbains par l'automobile,
- Hétérogénéité de l'offre de stationnement (tarifs et périodes),
- Stationnement anarchique très présent,
- Problèmes de capacités, renforcés par la montée en charge de l'usage des véhicules sans permis.

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Réaliser une étude de stationnement sur la bande littorale**
- L'étude de stationnement détaillera la politique de stationnement actuellement en place, en évaluant l'offre, et les besoins. Il s'agit entre autres d'analyser principalement :
 - Le taux d'occupation des places de stationnement
 - Le taux de rotation
 - La réglementation en vigueur
 - L'organisation des livraisons
- À l'issue des différentes analyses, des actions pourront être envisagées afin d'améliorer la politique de stationnement (ajustements de tarifs, création/suppression d'espaces de stationnement, mesures de gestion de la demande, etc.)



OBJECTIFS

- Rééquilibrer l'occupation de l'espace public,
- Articuler les capacités de stationnement avec les autres modes,
- Renforcer l'intermodalité,
- Informer l'usager,
- Lisibilité de l'offre et harmonisation.



Aménagement de l'espace public :

À partir de l'étude de stationnement, une redéfinition de l'offre de stationnement doit être réalisée afin d'harmoniser le stationnement sur le territoire et de rééquilibrer l'occupation de l'espace public

Neutralisation des places aménagées dans les 5m à 10m en amont du passage piétons :

Les réaménagements préconisés dans l'étude stationnement doivent intégrer les nouvelles mesures de la loi LOM qui impose la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons (action à réaliser avant le 31 décembre 2026)

➔ Remplacement du stationnement des véhicules par du stationnement vélo



Exemple : l'aménagement du front de mer des Pins, France. Source : <https://www.saint-brevin.fr>



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN TERME



COÛTS

Études : 45 000€

Aménagement : 20 000 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
Communes
CD83

2 STATIONNEMENT & ESPACE PUBLIC

2 Mise en œuvre d'une signalétique dynamique des parkings : Études, Matériel & Génie Civil, Exploitation

DIAGNOSTIC

- Offre de stationnement saturée en saison,
- Pression de la demande en stationnement sur la bande littorale et dans les centralités,
- Disproportion de l'occupation des espaces publics urbains par l'automobile,
- Hétérogénéité de l'offre de stationnement (tarifs et périodes),
- Stationnement anarchique très présent,
- Problèmes de capacités, renforcés par la montée en charge de l'usage des véhicules sans permis.

OBJECTIFS

- Rééquilibrer l'occupation de l'espace public,
- Articuler les capacités de stationnement avec les autres modes,
- Renforcer l'intermodalité,
- Informer l'usager,
- Lisibilité de l'offre et harmonisation.

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Installation de signalisation dynamique parking**
 - L'objectif est d'orienter l'automobiliste pour rejoindre les parkings présentant de la disponibilité.
 - La signalisation doit être installée en amont des centres villes sur les axes structurants, à minima sur :
 - La RD98
 - RD559,
 - RD25,
 - RD14,
 - La Route du littoral
- Une étude détaillée doit être réalisée en amont pour définir **les emplacements les plus pertinents**. Cette étude devra :
- Évaluer la visibilité des emplacements potentiels en tenant compte des obstacles visuels, éclairage...
 - Intégrer les différentes parties prenantes du projet
 - Respecter les normes en matière de signalisation, urbanisme et sécurité routière

- **Matériel & Génie Civil et Exploitation**
- La mise en place de la signalisation dynamique nécessite la mise en place de matériels spécifiques tels que :
- **Les panneaux d'affichage numériques** à installer dans les emplacements préférés
 - **Les capteurs** dans les parkings au niveau des places de stationnement qui permettent à la signalisation de réagir en temps réel
 - **Connectivité réseau** / alimentation électrique
 - Il est aussi important de noter que le système nécessite **une maintenance régulière et un suivi** afin d'assurer la longévité et la fiabilité de la signalisation dynamique.



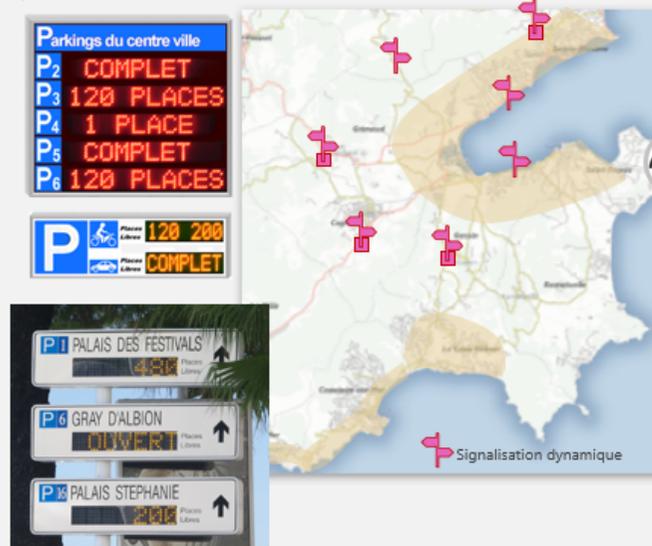
Études



Réalisa



Exploita



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN / LONG TERME



COÛTS

Études :
17 000€
Réalisation :
77 000€
Exploitation :
8 000 €/an



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
Communes
CD83

2 STATIONNEMENT & ESPACE PUBLIC

2 Développement des parkings de périphérie des centres-villes : Études et aménagement

DIAGNOSTIC

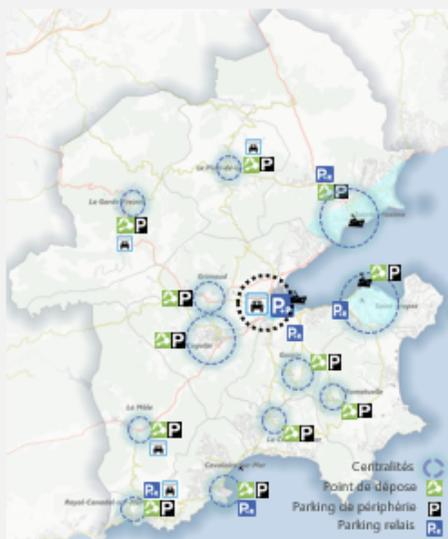
- Offre de stationnement saturée en saison,
- Pression de la demande en stationnement sur la bande littorale et dans les centralités,
- Disproportion de l'occupation des espaces publics urbains par l'automobile,
- Hétérogénéité de l'offre de stationnement (tarifs et périodes),
- Stationnement anarchique très présent,
- Problèmes de capacités, renforcés par la montée en charge de l'usage des véhicules sans permis.

OBJECTIFS

- Rééquilibrer l'occupation de l'espace public,
- Articuler les capacités de stationnement avec les autres modes,
- Renforcer l'intermodalité,
- Informer l'utilisateur,
- Lisibilité de l'offre et harmonisation.

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Réaliser les études pour l'implantation des parkings**
- les points majeurs qui conditionnent la réussite du parking périphérique :
- **La pertinence du positionnement :**
 - Une étude de faisabilité est à mener pour déterminer les sites potentiels avec une évaluation multicritère
 - Des études détaillées doivent être élaborées pour chaque projet
- **Tarifification attractive**
- Le recours au parking périphérique doit se distinguer par l'économie substantielle qu'il permet de réaliser lorsqu'on la compare au coût du stationnement au cœur du village
- **Sécurisation des véhicules**
- Assurer la sécurité des biens et des personnes et notamment des véhicules quels qu'ils soient (voitures, vélos, etc.) est un argument de poids dans le choix de l'utilisateur de recourir ou non à une solution parking-périphérique



Études

Réalisa°

Exploita°

- **Réalisation des parkings**
- Plusieurs possibilités de parkings :
- **Parkings en surface :** La Mole, La Garde-Freinet, Le-Plan-de-la-Tour, Le Rayol-Canadel-sur-Mer, Gassin,
- Il est important de noter que les parkings périphériques sont principalement destinés aux touristes durant la période estivale afin de limiter la circulation dans les villages.
- → l'été pour les touristes...
- Possibilités de mutualiser des parkings partenariats public / privés (à l'exemple des acteurs des supermarchés...)



Exemple : des parkings perméables pour réduire les surfaces minéralisées



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN / LONG TERME



COÛTS

Études :
36 000€
Réalisation :
2 800 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
Communes
CD83

2 STATIONNEMENT & ESPACE PUBLIC

2 Apaisement des centralités : Études / plans de circulation / aménagement espace public / piétonnisation...

DIAGNOSTIC

- Faible marchabilité et discontinuité des liaisons intercommunales
 - Maillage modeste de grands itinéraires piétons,
 - Sécurisation des abords de sites touristiques (campings),
 - Imperméabilité du tissu,
- Points noirs de marchabilité au niveau des équipements / services
 - Secteurs spécifiques : Collèges / Lycée / Hôpital / La Foux,
 - A l'intérieur des zones d'activités et zones commerciales,

OBJECTIFS

- Rééquilibrer le partage de la voirie au profit des modes actifs,
- Sécuriser les déplacements sur des itinéraires fréquentés,
- Cibler et traiter les zones où il existe une promiscuité forte entre voitures et piétons,
- Améliorer le cadre de vie des résidents.



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN / LONG TERME



COÛTS

Études : 210 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
Communes

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Réaliser un plan de circulation** : sur la bande littorale et les noyaux villageois.
- L'objectif est d'apaiser les circulations, de partager la route, et de sécuriser les passages piétons. L'étude devra comporter :
 - **Une phase de diagnostic** qui identifie tous les cheminements piétons à sécuriser sur le territoire et les points noirs principalement les traversées :
 - Au niveau du secteur de La Foux,
 - Sur la RD Littorale,
 - À proximité des pôles générateurs de flux : lycée, collèges, campings...
 - Les zones d'activités et de commerces : particulièrement au niveau des communes de Cogolin et Gassin
 - **Une phase de proposition du plan de circulation sur les secteurs concernés** : mise à sens unique et de contre sens cyclable sur la bande littorale, traitement des points noirs...
 - **Une phase de propositions d'aménagements** : avec des solutions spécifiques pour chaque secteur, notamment les propositions de tracés des nouveaux cheminements piétons entre les parkings périphériques et les centralités
 - **Un estimatif** détaillé du montant des travaux



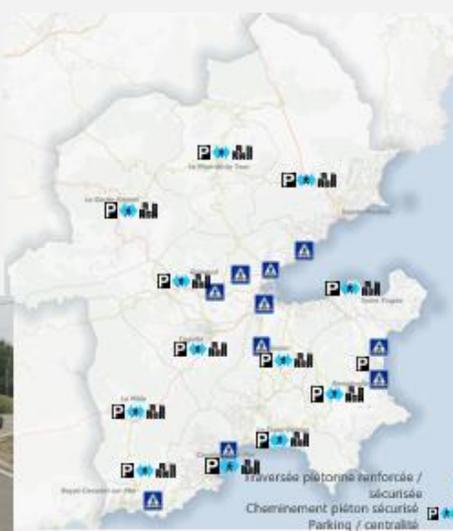
Études



Réalisa®



Traversée piétonne dangereuse - secteur de La Foux



2 STATIONNEMENT & ESPACE PUBLIC

2 Apaisement des centralités : plan de circulation / aménagement espace public / piétonnisation

DIAGNOSTIC

- Faible marchabilité et discontinuité des liaisons intercommunales
 - Maillage modeste de grands itinéraires piétons,
 - Sécurisation des abords de sites touristiques (campings),
 - Imperméabilité du tissu.
- Points noirs de marchabilité au niveau des équipements / services
 - Secteurs spécifiques : Collèges / Lycée / Hôpital / La Foux,
 - A l'intérieur des zones d'activités et zones commerciales.

OBJECTIFS

- Rééquilibrer le partage de la voirie au profit des modes actifs
- Sécuriser les déplacements sur des itinéraires fréquentés
- Cibler et traiter les zones où il existe une promiscuité forte entre voitures et piétons



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN / LONG TERME



COÛTS

Piétonnisation + aménagement espace public : 2 700 000€

Aménagement piéton ZA : 4 200 000€

Expérimentation de solutions d'urbanisme temporaire : 130 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST Communes

MESURES A METTRE EN PLACE

Aménagement de l'espace public

- Il s'agit de considérer le stationnement comme modulable/ polyvalent pour accueillir des utilisations différenciées selon le moment (jours de marché par exemple), et donc des changements d'affectation éphémères ou expérimentaux peuvent être mises en place : aménagement de terrasses de café, évènementiel,
- Solution qui concerne les cœurs villageois et la bande littorale

Piétonnisation

- Le plan de circulation devra permettre d'identifier les zones à piétonniser temporairement ou de manière définitive en adaptant le schéma de circulation



Rue des écoles

L'objectif est de réduire le nombre de véhicules stationnés devant les écoles le matin/soir et d'inciter les enfants à la marche à pied.



Exemple d'espaces piétons généreux et sécurisés / végétation/ espace ombragé-Strasbourg - CEREMA



Études



Réalisa°



Voies apaisées



Voie verte piétonne



Le cas du réaménagement du cœur de ville de Hautmont, Source : Guide su Cerema sur le stationnement, 2021,

2 STATIONNEMENT & ESPACE PUBLIC

2 Apaisement des centralités : plan de circulation / aménagement espace public / piétonnisation

DIAGNOSTIC

- Faible marchabilité et discontinuité des liaisons intercommunales
 - Maillage modeste de grands itinéraires piétons,
 - Sécurisation des abords de sites touristiques (campings),
 - Imperméabilité du tissu.
- Points noirs de marchabilité au niveau des équipements / services
 - Secteurs spécifiques : Collèges / Lycée / Hôpital / La Foux,
 - A l'intérieur des zones d'activités et zones commerciales.

OBJECTIFS

- Rééquilibrer le partage de la voirie au profit des modes actifs,
- Sécuriser les déplacements sur des itinéraires fréquentés,
- Cibler et traiter les zones où il existe une promiscuité forte entre voitures et piétons.

ÉCHÉANCE
COURT / MOYEN / LONG TERME

MESURES A METTRE EN PLACE

- Urbanisme temporaire** : Zone 30, Aires piétonnes, Zones de rencontre.

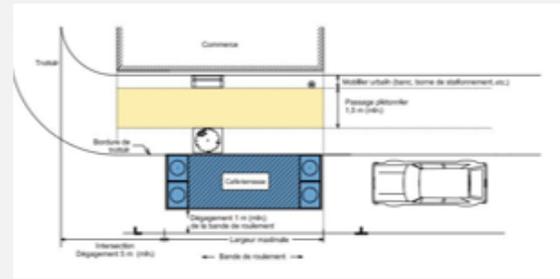
La variété de solutions techniques et réglementaires existantes, permet aux collectivités d'adapter l'aménagement à chaque situation, de doser la place de la voiture dans la ville, notamment lorsque l'espace disponible se fait rare.

Exemple « les terrasses stationnement »

L'aménagement de la ville c'est aussi la prise en compte de la dimension temporelle. Les places de stationnement peuvent temporairement changer d'usage si cela s'avère pertinent. Dans certaines communes, de nombreuses places de stationnement sont converties en terrasses louées aux restaurateurs. D'autres initiatives de ce type existent sur une alternance plus courte : journée stationnement, soirée : terrasse. Ces mesures permettent de soutenir les professionnels, mais elle participent également à un changement d'ambiance de certains lieux, se trouvant valorisés comme lieu de villégiature et non seulement comme rue utilisée « pour circuler et se garer ».



Possibilités de mise en œuvre à Cogolin, Sainte-Maxime, Cavalaire ...



ville.montreal.qc.ca

Lepragres.fr

- « La terrasse est installée dans la rue, à la place d'un stationnement. Ce type d'aménagement est possible lorsque les deux conditions suivantes s'appliquent :
- Le trottoir n'est pas assez large pour accueillir le café-terrasse et garantir un passage piétonnier d'une largeur minimale de 1,5 m;
 - le stationnement est permis durant les heures de pointe. »

COÛTS

Piétonnisation + aménagement espace public : 2 700 000€

Aménagement piéton ZA : 4 200 000€

Expérimentation de solutions d'urbanisme temporaire : 130 000€

MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
Communes
CD83

2 STATIONNEMENT & ESPACE PUBLIC

3 Grands itinéraires piétons

DIAGNOSTIC

- Faible marchabilité et discontinuité des liaisons intercommunales
 - Maillage modeste de grands itinéraires piétons,
 - Sécurisation des abords de sites touristiques (campings),
 - Imperméabilité du tissu.
- Points noirs de marchabilité au niveau des équipements / services
 - Secteurs spécifiques : Collèges / Lycée / Hôpital / La Foux,
 - A l'intérieur des zones d'activités et zones commerciales.

OBJECTIFS

- Rééquilibrer le partage de la voirie au profit des modes actifs,
- Sécuriser les déplacements sur des itinéraires fréquentés,
- Cibler et traiter les zones où il existe une promiscuité forte entre voitures et piétons.



MESURES A METTRE EN PLACE

- Grands itinéraires piétons** : l'objectif est de créer un maillage piéton sécurisé pour connecter les communes du front de mer avec les communes de Grimaud, Cogolin, Gassin et Ramatuelle. Cette action nécessite l'élaboration d'un **schéma directeur piéton** pour déterminer le tracé exact et la faisabilité technique des aménagements.
- Aménagement piéton sur la bande littorale** : il est nécessaire d'aménager des cheminements piétons qualitatifs et sécurisés afin de promouvoir la marche à pied.
- Jalonnement piéton** : Il s'agit de définir en premier lieu les besoins : quels communes/sites ont besoin de ce type d'équipements ? Par la suite, les études doivent être menées pour déterminer un schéma directeur de signalisation.
 - Identification et classification des pôles d'intérêt,
 - Qualité de l'aménagement piétonnier sur les différents axes,
 - Détermination des itinéraires, étoiles de jalonnement, interactions entre les pôles d'intérêt,
 - Intégration ou non d'un volet jalonnement commercial,
 - Choix et positionnement des équipements.



Charte de Jalonnement
Étude signalisation commune de Castelnaudary
EGIS - Mouisset



Les aménagements nécessaires s'étendent sur **30km de linéaire**



Itinéraires piétons
Études : 30 000€
Réalisation : 8 700 000€

Jalonnement piéton
études et réalisation : 120 000€



CCGST
CD83

2 STATIONNEMENT & ESPACE PUBLIC

4 Développement d'outils de covoiturage

DIAGNOSTIC

- L'usage de la voiture individuelle est prédominant dans le territoire et il paraît difficile aujourd'hui de trouver une alternative TC pour effectuer les déplacements particulièrement sur les communes en retro-littoral. Dans ce contexte, le covoiturage apparaît comme une véritable solution à développer. Cependant, la bonne localisation et le bon niveau de service des aires de co-voiturage sont deux éléments clés du dispositif.

OBJECTIFS

- Inciter au covoiturage pour diminuer le trafic automobile et les congestions associées.
- Offrir une alternative à l'autosolisme pour les habitants qui sont contraints d'utiliser leur voiture compte tenu des contraintes du territoire.

MESURES A METTRE EN PLACE

- Un certain nombre de critères sont à prendre en compte pour localiser les aires de covoiturage. Dans le cas idéal, l'aire de covoiturage doit être :
 - très visible par tous les automobilistes depuis un axe fréquenté.
 - d'accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important.
 - située au niveau d'un point de convergence des trafics;
 - située à proximité de services

Pour des raisons pratiques et de cohérence sur le territoire, il est utile que les préconisations d'aménagement soient définies dans une charte qui pourra prendre la forme d'un document relativement simple et concis. Les grands principes d'aménagement et de conception des aires de covoiturage seront définis, selon leur type, leur taille et leur vocation. Une attention particulière sera portée à la conception durable et faiblement impactante (limitation de l'imperméabilisation, choix des matériaux, etc.).

Études

	M6k1 : Signale que l'arrêt ou le stationnement est réservé aux véhicules des usagers pratiquant le covoiturage.
	M6k2 : Signale que l'arrêt ou le stationnement n'est autorisé que pour les véhicules des usagers pratiquant le covoiturage.
	CES2 : Aires et/ou emplacements de stationnement aménagés pour la pratique du covoiturage.
	ID39 : Covoiturage.

Les panneaux de signalisation – source : ADEME

Réalisa°

- Une étude pour la création des aires de covoiturage doit être menée pour identifier le besoin et les futurs emplacements des aires nécessaires.
- Le type d'aires envisagées dans le territoire (Selon classification de l'ADEME) :
 - PEM de La Foux** : une aire structurante de 100 à 300 places,
 - La Mole, La Garde-Freinet, Le Plan-de-la-Tour et le Rayol-Canadel-sur-Mer** : des aires intermédiaires de 10 à 30 places
- Les aires de covoiturage doivent être signalées au travers de panneaux répartis sur le territoire et doivent être accompagnés par une campagne de communication pour attirer les usagers à covoiturer. Il s'agit de mettre en avant :
 - Les primes et aides financières
 - Le partage des frais de déplacements
 - La baisse des émissions de carbone
 - La réduction du trafic sur les routes



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN
TERME



COÛTS

Etudes :
12 000€
Aménagement :
210 000€
Signalisation :
60 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
Communes

2 STATIONNEMENT & ESPACE PUBLIC

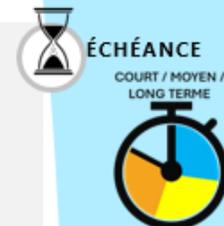
5 Déploiement de bornes de recharge de véhicules électriques (IRVE) : Études et déploiement

DIAGNOSTIC

- Le territoire connaît une demande importante de stations de recharge pour voitures électriques particulièrement sur les communes du littoral. De nombreuses bornes sont déjà implantées mais elles doivent être renforcées en vue de la croissance des usages des voitures électriques

OBJECTIFS

- La mise en avant de l'écomobilité dans le territoire,
- Répondre à la demande croissante en véhicules électriques,
- Évaluer l'infrastructure déjà déployée,
- Anticiper les besoins futurs en infrastructures.



MESURES A METTRE EN PLACE

- Afin de répondre à la croissance du parc de véhicules électriques, la loi LOM a créé la possibilité pour les collectivités et établissements publics titulaires de la compétence IRVE d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public, l'objectif est d'aboutir à une offre :
 - coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés ;
 - cohérente avec les politiques locales de mobilité, de protection de la qualité de l'air et du climat, d'urbanisme et d'énergie ;
 - adaptée à l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local ou de transit

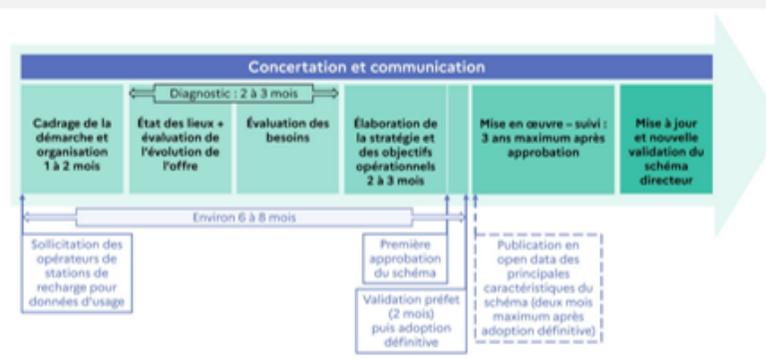
Les bornes de recharge pour véhicules électriques dans le Golfe



Source : Var matin, « Pas assez de bornes de recharge face à l'engouement pour la voiture électrique dans le Golfe de Saint-Tropez » publié le 07/09/2022



Les grandes étapes du schéma directeur peuvent être résumées comme suit :



Source : Guide schémas directeurs pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques – Ministère de la Transition Écologique



Études : 22 500€
Déploiement : 525 000€



CCGST
Communes

2 STATIONNEMENT & ESPACE PUBLIC

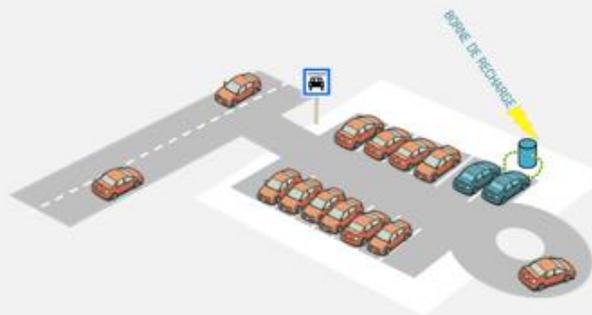
5 Déploiement de bornes de recharge des véhicules électriques (IRVE) : Études et déploiement

MESURES A METTRE EN PLACE

- Le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer a publié un décret du 12 janvier 2017 visant à uniformiser les dispositions relatives aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques.
- Ce décret a pour objectif de permettre l'accessibilité aux bornes de recharges à tous.
- Le décret adopte les standards européens de prises à installer sur les bornes de recharge de véhicules électriques accessibles au public :
 - le connecteur type 2 pour la normale (de 3,7 à 22 kW)
 - le tri-standard pour la rapide (au-delà de 22 kW) jusqu'à la fin 2024.
- Passée cette échéance, seuls les chargeurs Combo 2 et type 2 seront exigés.
- Aires de covoiturage et P+R**
 - Les aires de covoiturage et P+R visent également à accueillir les véhicules particuliers sur une durée moyenne à longue. Ce temps ne peut pas être mis à profit pour les véhicules à propulsion thermique, à l'inverse des véhicules électriques rechargeables pour lesquels ce temps peut permettre la recharge partielle des batteries. Un service qui est encore rare sur le territoire national et limite le développement du parc de véhicules électriques.



Des bornes réservées aux flottes
Source : www.busetcar.com



Bornes de recharge à Saint-Tropez
Source : www.saint-tropez.fr



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN /
LONG TERME



COÛTS

Études :
22 500€
Déploiement :
525 000€



MAÎTRISE
D'OUVRAGE &
PARTENAIRES

CCGST
Communes

3 LE VÉLO

1 Le réseau cyclable armature

DIAGNOSTIC

- Contraintes géographiques (territoire vallonné),
→ la perspective de développement du vélo à assistance électrique.
- Progression sensible de la demande (engouement),
- Hétérogénéité et discontinuités du réseau des aménagements cyclables,
- La Foux – Saint-Pons : point névralgique mais aussi point noir,
- Parcours cyclable du littoral (PCL) : armature structurante,
- Peu de liaisons intercommunales
- Manque de services/stationnements pour les vélos.

OBJECTIFS

- Mailler le territoire d'aménagements cyclables
- Favoriser l'émergence d'un « système vélo »
- Rééquilibrer le partage de la voirie en faveur du vélo



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN
TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- Le PCL permet de créer une continuité de l'itinéraire cyclable sur 120km de Six-Fours à Saint-Raphaël.
- Sur le territoire de la CCGST le parcours est déjà réalisé sur la majeure partie, il s'agit de compléter les tronçons restants (environ 5km) entre La Foux - Cogolin, Le Rayol-Canadel-sur-Mer et Cavalaire-sur-Mer.
- Parallèlement au réseau PCL, de nombreux projets structurants ou de rabattement sont déjà engagés (ex : piste cyclable entre Saint-Tropez et Ramatuelle), l'objectif est de poursuivre et d'harmoniser tous les projets sur le territoire.
- Le schéma d'aménagement cyclable (SDAC) en cours d'élaboration par la CCGST détaillera les actions à entreprendre sur ce volet



Études



Réalisa°



COÛTS

15 250 000€



MAÎTRISE
D'OUVRAGE &
PARTENAIRES

CCGST
CD83

3 LE VÉLO

1 Le réseau cyclable armature : la sécurisation cyclable de La Foux

DIAGNOSTIC

- Contraintes géographiques (territoire vallonné),
- Progression sensible de la demande (engouement),
- Hétérogénéité et discontinuités du réseau des aménagements cyclables,
- La Foux – Saint-Pons : point névralgique mais aussi point noir,
- Parcours Cyclable du Littoral : armature structurante,
- Peu de liaisons intercommunales
- Manque de services/stationnements pour les vélos.

OBJECTIFS

- Mailler le territoire d'aménagements cyclables
- Favoriser l'émergence d'un « système vélo »
- Rééquilibrer le partage de la voirie en faveur du vélo



ÉCHÉANCE

COURT TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- **Au niveau du secteur La Foux**, les propositions concernent la création de deux itinéraires :
 - Liaison cyclable entre le Lycée du Golfe de Saint-Tropez et La Foux,
 - Liaison cyclable entre la zone d'activité Cogolin et La Foux.

Aménagement cyclable au niveau du carrefour

Parmi les objectifs les plus importants :

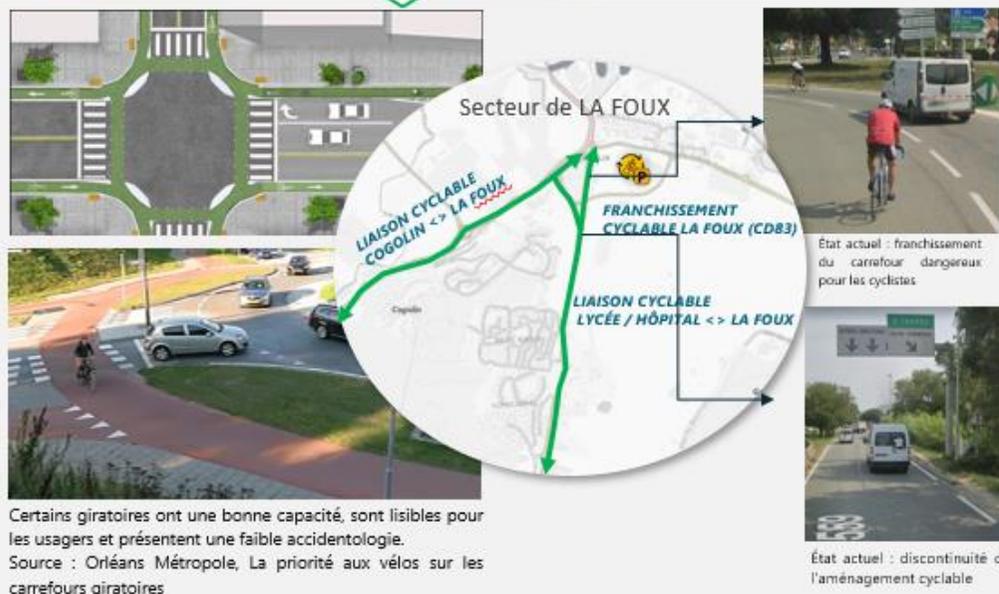
- Permettre une bonne visibilité réciproque des usagers
- Assurer une bonne perception par l'automobiliste de la continuité de l'itinéraire cyclable dans le carrefour ;
- Assurer la trajectoire la plus efficace possible ;
- Réduire la vitesse des véhicules, en particulier ceux effectuant des mouvements tournants, en adoptant des rayons de giration faibles ;
- Minimiser le nombre et la surface des zones de conflit.



Études



Réalisa°



COÛTS

Études :
40 000€
Aménagements :
4 350 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
CD83

3 LE VÉLO

2 Le stationnement pour les vélos : privés et boxs sécurisés

DIAGNOSTIC

- Contraintes géographiques (territoire vallonné),
- Progression sensible de la demande (engouement),
- Hétérogénéité et discontinuités du réseau des aménagements cyclables,
- La Foux – Saint-Pons : point névralgique mais aussi point noir,
- Parcours Cyclable du Littoral : armature structurante,
- Peu de liaisons intercommunales,
- Manque de services/stationnements pour les vélos.

OBJECTIFS

- Mailler le territoire d'aménagements cyclables
- Favoriser l'émergence d'un « système vélo »
- Rééquilibrer le partage de la voirie en faveur du vélo



ÉCHÉANCE

MOYEN TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- **Le programme ALVEOLE Plus Box :** est un programme qui s'inscrit dans le cadre des Certificats d'Économies d'Énergie (CEE). Il propose des financements (jusqu'à 40% de l'investissement) ainsi que des actions de conseil pour accompagner le déploiement de places de stationnement vélo sécurisées.

Pour quoi ?

Les publics éligibles au programme Alveole Plus sont :



Source : alveoleplus.fr

Équipement de stationnement	Montant de prise en charge maximum par emplacement HT	Minimum d'emplacements à créer	
		Tous les bénéficiaires sauf les copropriétés privées	Copropriétés privées
Consigne sécurisée incluant les supports d'attache	1 200 €	8 emplacements*	4 emplacements*
Abri incluant les supports d'attache	650 €	8 emplacements*	4 emplacements*
Supports d'attache dans un local ou abri existant	80 €	8 emplacements*	4 emplacements*



Exemple d'abri vélos sur le PEM de Plan d'Aillane à Aix-en-Provence
Source : www.altinova.com



Réalisa°



Exemple carte des vélos parcs à Strasbourg
Source : www.veloparc.strasbourg.eu

L'exemple des Véloparcs à Strasbourg :

- La Métropole de Strasbourg à travers une politique volontariste fait aujourd'hui référence au niveau national sur le sujet de l'usage du vélo. Récemment, elle a mis en place des parcs de stationnement vélos de grande capacité, accessibles via un abonnement. L'abonnement garantit aux usagers :
- Une place disponible,
- Une place sécurisée par vidéo-surveillance,
- Une place accessible 24h/24 et 7j/7,
- Des emplacements réservés pour les vélos électriques et les vélos cargos.



COÛTS

105 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
Communes

3 LE VÉLO

2 Le stationnement pour les vélos : Arceaux

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Stationnement vélo courte durée**
 - Pour le stationnement courte durée, Il s'agit de mettre en place des arceaux sur tout le territoire. Il est nécessaire de choisir un positionnement adapté et visible en adaptant l'offre et la capacité qui sont très variables en fonction des communes et des secteurs :
 - Aux abords des générateurs clés : plages, zone commerciale, mairies, établissements scolaires,
 - Dans les autres pôles de centralité
 - Équiper à hauteur des arrêts TC et covoiturage stratégiques
- **Homogénéiser le type de mobilier**
 - N'implanter que des arceaux (250 à 500 € / unité – fourniture et pose)
 - Prévoir un abri en usage si la durée > 1h (5 K€ / 10 places – fourniture et pose)
 - Assurer le suivi et l'entretien
- **Stationnement temporaire** efficace pour :
 - Tester des emplacements
 - Répondre aux besoins lors d'évènements ponctuels
 - Répondre aux pics de fréquentation saisonniers

Le coût : le rack de 12 places est aux alentours de 500 € HT



Études



Réalisa°



Arceaux - Courte durée

Horloge	Personne avec loupe	Shopping cart	P avec vélo
Durée de stationnement	Type de public	Usage	Stationnement recommandé
Courte (inférieure à 2h)	Chaland	Démarches administratives, petits achats	Arceaux
Moyenne (entre 2 et 6h)	Visiteurs, touristes	Visites, achats	Abri
Longue (supérieure à 6h)	Pendulaires (actifs, étudiants)	Travail, études la journée ou résidents la nuit et les WE	Boxes individuels, consignes à vélos, parc relais vélos et stations-vélos.

Le bon dispositif d'arceaux

Pour que le dispositif d'arceaux soit efficace et fonctionnel il faut :

- Qu'il soit fixé au sol ;
- Qu'il soit suffisamment haut pour pouvoir fixer et maintenir en place le vélo.

Dimensions minimales d'un arceau : 85 x 1150 cm, 10-80 cm, distance entre arceaux > 50 cm

Arrêt minute



Stationnement vélo
PCL et projets d'antennes
Campings



Arceaux - temporaire

 **ÉCHÉANCE**
COURT / MOYEN / LONG TERME



 **COÛTS**

Études : 7 500€
Equipements : 270 000€

 **MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES**

CCGST
Communes

3 LE VÉLO

2 Le stationnement pour les vélos : Aires d'accueil vélos et vélos stations / IRVE

DIAGNOSTIC

- Absence d'aires d'accueil vélo sur le territoire,
- Difficulté d'accès à des services d'entretien du vélo au sein du territoire,
- L'entretien d'un vélo nécessite des outils parfois spécifiques, de même qu'il peut être nécessaire d'effectuer une réparation au cours d'un trajet.

OBJECTIFS

- Rendre la pratique du vélo attractive,
- Améliorer les services vélos dans le territoire,
- Améliorer l'expérience usager et répondre aux besoins des cyclistes.



ÉCHÉANCE

MOYEN TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- **Les aires d'accueil vélo sont des établissements :**
 - Situé à proximité des itinéraires vélo,
 - Disposant d'équipements adaptés aux cyclistes : abri vélo sécurisé, kit de réparation, borne de recharge de batterie, point d'eau,
 - Avec un accueil pour fournir les informations pratiques, conseils, itinéraires, etc.,
 - Et qui fournit des services dédiés aux voyageurs à vélo : consigne bagages, aire de pique-nique, etc.
- Sur le territoire il conviendrait de prévoir 1 aire principale au niveau de La Foux, ainsi que 4 aires secondaires.
- **Vélostation :**
 - Se présente sous la forme d'un service qui regroupe à la fois une offre de location de vélos, de la consigne et de la maintenance de vélos personnels.
 - Sur le territoire il conviendrait d'implanter 2 vélos service supplémentaires.
- **IRVE :**
 - L'usage des vélos électriques s'est beaucoup développé, cependant il faut en assurer la charge pour répondre aux besoins des usagers. Il est donc nécessaire de réaliser une étude pour définir les lieux d'implantation à travers :
 - L'analyse des besoins en termes d'usage et l'offre existante
 - Prioriser des lieux de passage propices à faire une pause
 - Associer des lieux accueillant du public à des dispositifs de recharge



Études



Réalisa°



Aire d'accueil vélo. Source : www.francevelotourisme.com/accueil-velo



Vélo station. Source : www.weelz.ouest-france.fr/velo-station



COÛTS

376 250 €



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
Communes

3 LE VÉLO

3 La signalétique cyclable

DIAGNOSTIC

- Actuellement, le territoire ne dispose que sur certains itinéraires d'une signalisation dédiée au vélo permettant de guider les cyclistes afin de rejoindre les pôles générateurs de déplacements.

OBJECTIFS

- Guider l'utilisateur sur les itinéraires cyclables du réseau cyclable
- Rendre visibles les itinéraires vélo



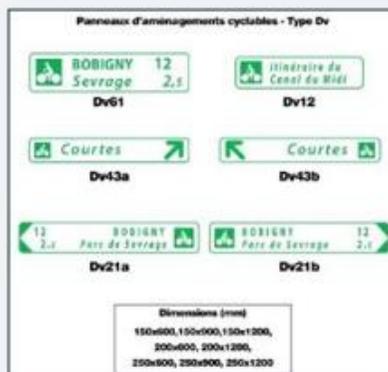
ÉCHÉANCE

MOYEN TERME

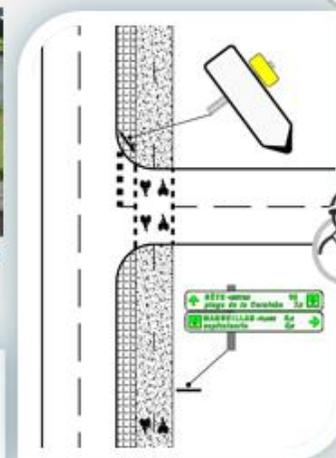
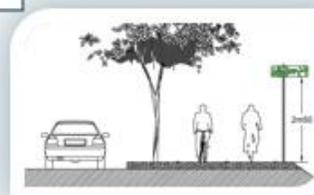


MESURES A METTRE EN PLACE

- Au-delà des aménagements cyclables et du stationnement vélo, la signalisation des itinéraires est essentielle au développement de la pratique cyclable. Il s'agit d'accompagner le déploiement du réseau structurant par l'implantation de panneaux de jalonnement.
- Il existe principalement 3 types de panneaux de signalisation :
 - les panneaux de pré-signalisation Dv40,
 - les panneaux de position Dv20,
 - les panneaux de confirmation Dv60.
- Afin de calibrer le jalonnement, il s'agit notamment de définir les pôles et les directions que l'on souhaite signaler. La mise en place du jalonnement cyclable repose sur un principe de hiérarchisation des pôles à signaler.
 - Pôles de niveau 1 (jalonnement principal) : les centres des communes,
 - Pôles de niveau 2 (jalonnement de proximité) : les pôles majeurs (ZA, collèges, sites majeurs, ...),
 - Pôles touristiques (jalonnement touristique) : offices de tourisme, gare routière.
- Les pôles majeurs situés en dehors de la zone d'étude peuvent être pris en compte.
- Dans les zones à forte densité de services (commerces, hébergements, restaurants) l'information doit être synthétisée.



<https://www.francevelotourisme.com/conseils/orientation-velo/signaletique-balisage>



COÛTS

87 500€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
Communes

3 LE VÉLO

4 Les aides à l'achat de VAE

DIAGNOSTIC

- Contraintes géographiques (territoire vallonné),
- Progression sensible de la demande (engouement),
- Hétérogénéité et discontinuités du réseau des aménagements cyclables,
- La Foux – Saint-Pons : point névralgique mais aussi point noir,
- Parcours Cyclable du Littoral : armature structurante,
- Peu de liaisons intercommunales,
- Manque de services/stationnements pour les vélos.

OBJECTIFS

- Mailler le territoire d'aménagements cyclables,
- Favoriser l'émergence d'un « système vélo »,
- Rééquilibrer le partage de la voirie en faveur du vélo

MESURES A METTRE EN PLACE

- Chèques VAE (100 chèques de 200€ par an)
Il s'agit d'une aide financière et forfaitaire de 200 € mise en place par la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez pour l'achat sur le territoire d'un vélo à assistance électrique (VAE). Cette mesure est cumulable avec le Bonus écologique mis en place à l'échelle nationale.



Études



Réalisa°



Prime exceptionnelle de 200€ pour l'achat d'un vélo à assistance électrique



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN TERME



COÛTS

200 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST

3 LE VÉLO

5 L'animation de l'écosystème vélo

DIAGNOSTIC

- La politique cyclable a besoin d'être partagée et connue de ses administrés. De nombreuses actions de communication sont possibles. Besoin de communication autour du développement du réseau cyclable.

OBJECTIFS

- Mettre en place une campagne de communication composée de plusieurs temps forts pour communiquer sur la réalisation d'aménagements et le maillage du territoire auprès du grand public.



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN TERME



Études



Réalisa°

MESURES A METTRE EN PLACE

- Créer des supports de communication (articles de presse, plans, expositions, évènementiels,...)
- Différents supports de communication sont à envisager. L'ensemble des canaux de communication sont à privilégier. Il pourrait s'agir :
 - Des différents journaux locaux :
 - Des affichages institutionnels (message ciblé, court), à destination des usagers de la route in situ, ou dans le cadre d'une campagne publicitaire
 - De réaliser un livret sur « l'Ecomobilité » pour promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture. Ce livret proposerait des activités pédagogiques et ludiques pour sensibiliser les citoyens à l'ecomobilité
 - De communiquer sur l'existence d'application digitale et cartographies dynamiques, sous forme de cartes consultables en ligne et au format flyer ou Zcard
 - De communications ciblées sur les nouveaux aménagements et équipements, sur le site des communes ou des entités partenaires
 - De campagnes de communication/information/présentation sur les vélobus et pédibus dans les écoles + (clips réalisés pour diffuser dans les écoles.
 - D'identifier et de communiquer sur les partenaires clés : les associations, les vendeurs et réparateurs de vélo du territoire
 - De montrer et d'illustrer des exemples concrets et des témoignages d'usagers divers



COÛTS

35 000 €



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST



Bike Festival : le salon du vélo et des mobilités douces et actives – Source : www.golfe-saint-tropez-information.com

Le principe du DUATHLON sera de parcourir une 1ère partie pédestre de 3,5 km puis après une transition (T1) au parc vélo, un parcours vélo d'une distance de 23 km, et pour finir une partie pédestre de 3,5 km. Source : www.leplandelatour.fr

4 LA VOIRIE

1 La structuration du réseau viaire armature : Élargissement de voies structurantes et Création de nouvelles voies structurantes (le COSMA)

DIAGNOSTIC

- Forte congestion sur la route du littoral entre Sainte-Maxime – Saint-Pons et Saint-Tropez.
- Absence d'aménagements de performance pour les transports en commun.

OBJECTIFS

- Désengorger la section Sainte-Maxime – Saint-Pons des flux à destination de Saint-Tropez
- Favoriser les transports en commun et les vélos
 - Régulation par feux favorable aux transports en commun, couloirs d'approche, sites propres,
 - Aménagements dédiés et favorisation d'itinéraires dans les plans de circulation pour améliorer les gains de temps à vélo.



ÉCHÉANCE

MOYEN TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- **Élargissement de voies structurantes**
 - Il s'agit d'étudier la faisabilité d'élargir certains axes afin de les adapter aux mobilités actives, avec notamment la création d'une voie en site propre pour un bus à haut niveau de service et de nouvelles pistes cyclables.
 - Il s'agit principalement de la Route du littoral entre Saint-Tropez et Sainte-Maxime. Des études ont déjà été menées pour intégrer un BHNS, l'objectif est de poursuivre les études en cours et de les approfondir avec des études de trafic et d'étudier différentes solutions pour intégrer des systèmes de priorité au niveau des points noirs, reprofilage...etc.
- **Le COSMA :**
 - La déviation ouest de Sainte-Maxime se présente comme une éventuelle solution pour désengorger le trafic routier et ainsi permettre de rediriger une partie du trafic de la route du Muy (RD25) se dirigeant vers Saint-Pons, via le Cros d'Entassl
 - L'objectif est de poursuivre les études en cours : les études de trafic et les évaluations environnementales

Études



COÛTS

20 350 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
CD83

4 LA VOIRIE

2 L'adaptation locale du réseau viaire : Contournements de centres-villes / Requalification d'entrées de ville

DIAGNOSTIC

- Traversées de villes et villages par axes structurants = problématique de nuisances et de sécurité.
- La problématique des entrées de ville inadaptées (zones commerciales périphériques) reposant principalement sur une mobilité automobile

OBJECTIFS

- Apaiser les circulations dans les centres-villes
- Favoriser les modes actifs
- Limiter les nuisances provoquées par le trafic routier
- Traiter les problématiques des entrées de ville



ÉCHÉANCE

MOYEN TERME



Études



Réalisa°



Études

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Contournement des centres-villes principalement pour les communes de Grimaud et La Mole**
- L'objectif est d'étudier la faisabilité d'un projet de contournement routier afin d'apaiser la circulation dans les centres-villes. Dans le territoire, la commune de La Garde-Freinet a déjà réalisé une déviation de son village en 2019, ce qui a permis de soulager le village du passage quotidien des semi-remorques.
- Parmi les principaux avantages de cette action :
 - la création d'une voie de délestage pour les poids-lourds,
 - la diminution des nuisances sonores et de la pollution
 - l'amélioration de la qualité de vie des résidents et de la sécurité routière

Requalifications des entrées de villes, les communes concernées : Sainte-Maxime, Cogolin, Saint-Tropez, Cavalaire-sur-Mer et La Croix-Valmer

- Il s'agit de traiter les entrées de villes sur les axes routiers qui constituent un paysage urbain critique constant et étendu dont l'accès est essentiellement lié à la voiture. Des études de faisabilité/ opportunité doivent être menées afin de :
 - réorganiser l'espace public et le stationnement
 - sécuriser les traversées piétonnes
 - améliorer le cadre urbain : maîtriser la publicité, mise en place de mobilier urbain,
 - regrouper les enseignes et harmoniser les architectures
 - rendre la voie principale plus urbaine
 - mettre en valeur les espaces verts : arbres, végétations variés en créant des continuités
 - revoir les plans de circulation



Entrée de ville - Cogolin



Requalification de la partie de Pariwest-Maurepas Source : agazette-sqy.fr/



COÛTS

21 600 000 €



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

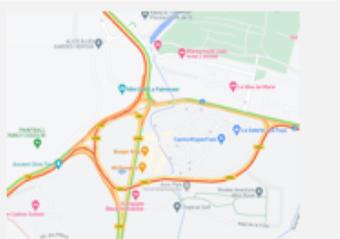
CCGST
CD83
Communes

4 LA VOIRIE

2 L'adaptation locale du réseau viaire : Reconfiguration du carrefour de La Foux / gestion dynamique du trafic

DIAGNOSTIC

- Carrefour de La Foux, véritable point névralgique du territoire



OBJECTIFS

- Traiter les points noirs
- Régulation dynamique par feux favorable aux transports en commun, pour améliorer les gains de temps



ÉCHÉANCE

MOYEN TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- **Signalisation dynamique**
 - Dans l'espace public, les usagers doivent réussir à cohabiter qu'ils soient piétons, cyclistes, motocyclistes ou automobilistes. La régulation du trafic doit permettre de minimiser les conflits générés par le partage d'un même espace tout en assurant le confort des déplacements et la sécurité des utilisateurs
 - La régulation dynamique par feux est une solution à envisager afin d'optimiser les temps d'attente, prioriser certains axes, minimiser ou maximiser les durées d'un feu etc. L'analyse en temps réel grâce à des boucles installées sur les voies permet de remonter l'information et d'adapter les temps de vert en conséquence.
- **Au niveau du secteur de La Foux**, il est nécessaire de lancer des études de régulation afin d'optimiser son fonctionnement et fluidifier l'écoulement de trafic
 - L'étude va permettre de définir les équipements nécessaires, leur emplacements exacts et ainsi de procéder à la réalisation des travaux



Études



Réalisa°



La Montée des Soldats à Lyon - Source : Google

- **Faciliter l'approche des TC**
 - L'étude devra intégrer des solutions pour faciliter l'approche des TC. Si l'espace au niveau des carrefours le permet, une emprise peut être dégagée pour offrir un couloir d'approche aux bus, lesquels peuvent aussi bénéficier d'une priorité déclenchée par un appel en pied de feux qui favorise le passage des TC vis-à-vis des voitures particulières.



COÛTS

40 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
CD83
Communes

4 LA VOIRIE

2 L'adaptation locale du réseau viaire : Etude d'optimisation de la signalisation lumineuse de trafic

DIAGNOSTIC

- Forte congestion sur le territoire avec la présence de plusieurs carrefours qui constituent des points noirs de la circulation routière
- Absence d'aménagements de performance pour les transports en commun.

OBJECTIFS

- Traiter les points noirs
- Favoriser l'usage des transports collectifs en étudiant les différentes solutions techniques pouvant permettre un gain substantiel de vitesse commerciale et donc d'efficacité,
- Réduire les temps d'attente pour les différents usagers (piéton, vélo, TC et voiture) en optimisant au maximum les durées de vert des feux de circulation



ÉCHÉANCE

MOYEN TERME



COÛTS

80 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
CD83

MESURES A METTRE EN PLACE

- Une étude à l'échelle du territoire doit être menée afin d'identifier les secteurs de rénovation de la signalisation lumineuse du trafic.
- L'étude devra ainsi proposer diverses solutions pour améliorer les capacités des carrefours à travers la modification des plans de feu
- **Des comptages routiers** doivent être effectués afin d'alimenter l'étude d'optimisation de la signalisation lumineuse.
- Étude de micro-régulation, détection de véhicules et piétons
- Parmi les secteurs identifiés, (hormis La Foux déjà traité dans la fiche précédente) :
 - La route du littoral
 - Les accès de Saint-Tropez, Sainte-Maxime, Cavalaire-sur-Mer
 - La RD559 Gassin (secteur du Lycée et de l'Hôpital)
 - Chemin de la Mort du Luc

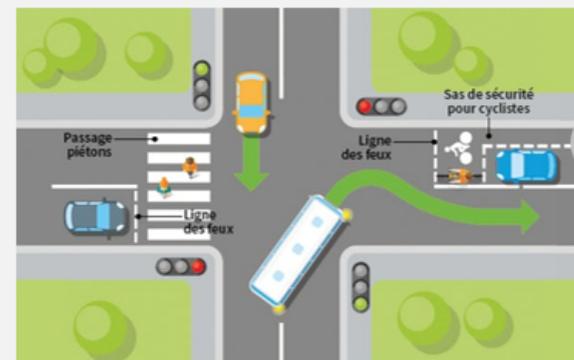
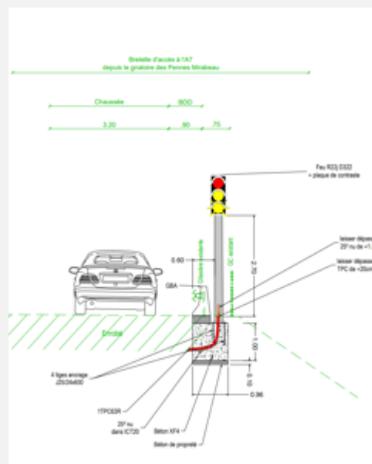


Études



Réalisa°

- L'étude va permettre notamment de définir les équipements nécessaires, leur emplacements exacts et ainsi de procéder à la réalisation.



Schémas de signalisation lumineuse:
Source : www.ornikar.com

4 LA VOIRIE

3 Expérimentation d'une Zone de Trafic Limité (ZTL) / Zone de circulation restreinte

DIAGNOSTIC

- Une hégémonie de la voiture
- Des sites naturels très fréquentés en période estivale
- Stationnement anarchique en période estivale

OBJECTIFS

- Préserver certains sites de la présence envahissante de la voiture
- Améliorer l'attractivité de certains sites
- Favoriser les modes alternatifs : TC et modes actifs
- Apaiser des sites très fréquentés
- Réguler l'accès à certains sites

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Identification d'un ou plusieurs sites adaptés à l'expérimentation :**
 - Sites naturels soumis à la pression de la fréquentation touristique et au stationnement anarchique
 - Sites urbains où l'espace public doit être apaisé et réservé aux modes actifs
 - Sites utilisés pour des événements exceptionnels (fermetures occasionnelles)
- **Etude des solutions techniques**
 - Identification des sections et espaces à fermer à la circulation
 - Déterminer les conditions d'accès et les modalités de restriction
 - Identification des impacts sur les usages
 - Modification du schéma circulaire
 - Élaboration d'un dispositif d'information en amont
 - Conception des aménagements nécessaires : barrière, dispositif de contrôle, cheminement...
 - Configuration des services alternatifs : liaison TC vers un P+R
- **Mise en œuvre des services et aménagements :**
 - Mise en œuvre des dispositifs d'information aux usagers
 - Mise en œuvre des aménagements nécessaires
 - Mise en œuvre des liaisons TC nécessaires
 - Expérimentation et évaluation



Études



Réalisa°



Urbanisme tactique dans la ZTL de Milan - Cerema



ÉCHÉANCE

LONG TERME



COÛTS

30 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST

4 LA VOIRIE

4 Étudier la demande de déplacements

DIAGNOSTIC

- Connaissance limitée à ce jour des volumes et des motifs de déplacements par modes.
- Pas d'étude globale de mobilité en période estivale.

OBJECTIFS

- Dresser un panorama global de la mobilité dans le Golfe
- Comprendre les enjeux.
- Projeter et prévenir les impacts des actions à venir.
 - Sites propres pour les transports en commun
 - Capacité des parkings relais
 - Déviation des flux poids lourds
 - Etc.

MESURES A METTRE EN PLACE

Recenser la demande :

- Campagne de comptages automatiques et directionnels (au niveau des principaux carrefours) Enquête cordon origine-destination
- Enquête par interview, pour connaître notamment les trajets et les motifs de déplacements.
- Comptages vélos et piétons sur les sites à forte fréquentation et où les conflits d'usage de l'espace sont fréquents.
- Compiler les données de fréquentation des transports en commun (montée-descente, enquête de satisfaction).
- Enquête occupation / rotation du stationnement dans les zones de forte pression.

Dresser le panorama actuel :

- Sur la base des données recueillies dresser un état actuel (modélisation) du réseau routier structurant.
- Identifier objectivement les points noirs et quantifier les enjeux : saturations et leur ampleur, zone de conflits d'usage, etc.

Modélisation de scénario et des impacts :

- Test de scénarios futurs pour estimation des impacts : exemple, avec la mise en place d'un site propre pour les transports en commun, ou dimensionnement des parkings relais.



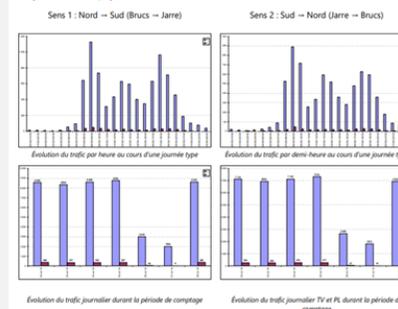
Études



Réalisa°

2.2.1 - Niveaux de trafic

Les données de trafic disponibles sont issues d'une campagne de comptages automatiques et directionnels, réalisée en octobre 2018 par le bureau d'études Citec pour le compte de la CASA et du CD06. Un poste de comptage avait été positionné sur la route des Dolines, entre le carrefour de la Jarre et le carrefour des Brucs, soit juste au droit du projet.



	Sens 1 : Nord -> Sud	Sens 2 : Sud -> Nord
Moyenne journalière	6830 véh/j	5710 véh/j
Trafic tout véhicules	Moyenne jours ouvrables 8540 véh/j	7090 véh/j
	JO matin (7h - 19h) 830 véh/h	710 véh/h
	JO soir (16h - 19h) 760 véh/h	580 véh/h
	Moyenne 3,8 %	3,4 %
Part des PL	Jours ouvrables 4,1 %	3,7 %
	JO matin (7h - 19h) 4,8 %	3,8 %
	JO soir (16h - 19h) 4,2 %	3,9 %

Sur cette voie, le trafic apparaît élevé, que ce soit aux heures de pointe comme en moyenne journalière :

- Le trafic est légèrement déséquilibré, le sens nord -> sud étant plus chargé que le sens inverse
- La pointe de trafic est atteinte le vendredi, mais la charge est globalement stable sur les jours ouvrés
- On ne relève pas de pendularité des flux, le sens nord -> étant le plus chargé aux 2 heures de pointe.



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN TERME



COÛTS

50 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST

PROJET

5 LA LOGISTIQUE

1 Création d'Espaces de Logistique Urbaine (ELU) : Etude de définition du "périmètre" de la logistique urbaine

DIAGNOSTIC

- Secteurs circulés par les Poids-Lourds inadaptés,
- Aires de livraison pas toujours bien utilisées et respectées.
- Spots de réception massive (souvent liés au tourisme)
- Cibles différentes : messagerie (E-commerce) / Restauration dont alimentaire frais / Grande distribution et commerces non alimentaires / BTP, artisanat.
- Absence de massification des flux de marchandises.
- Opérateurs logistiques ne sont pas encadrés ni coordonnés.
- Horaires de tournée non contraints.

OBJECTIFS

- Expérimenter des solutions de massification dégroupage
- Créer des ELU de taille adaptée pour couvrir la demande du territoire.
- Concentrer les flux de marchandises en direction des centres-villes, puis optimiser leur distribution en rationalisant les tournées et les types de véhicules employés
- Réguler dans l'espace et le temps les tournées de livraison
- Anticiper la croissance du E-commerce



ÉCHÉANCE

MOYEN TERME



COÛTS

5 800 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
Communes

MESURES A METTRE EN PLACE

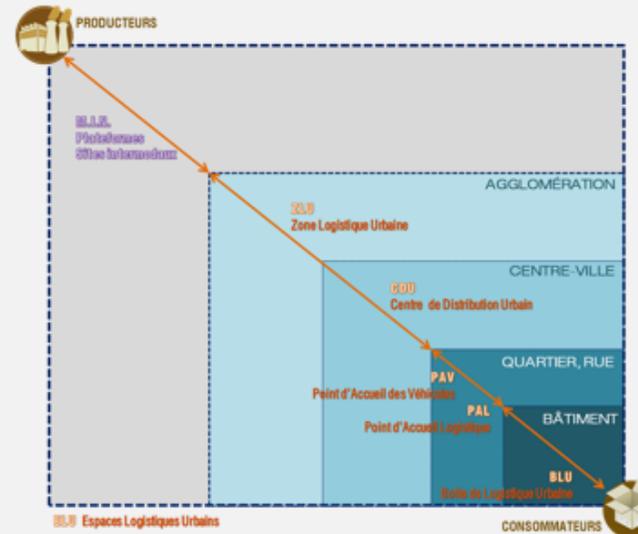
- Un ELU est un équipement destiné à mutualiser et à optimiser la livraison des marchandises en ville, sur les plans fonctionnel et environnemental, par la mise en œuvre de points de rupture de charge.
- Définir le type d'ELU, son dimensionnement et sa localisation sont les premières étapes de la démarche.
- Il existe 3 types d'ELU :
 - **Les ELU généralistes**, qui ont vocation à couvrir une large gamme de produits et qui nécessitent généralement l'intervention de la puissance publique lors de leur création. Font partie de cette catégorie les ZLU (Zones de logistique urbaine), CDU (Centres de Distribution Urbaine) et les hôtels logistiques.
 - **Les ELU spécialisés**, qui s'adressent à des flux destinés à un quartier particulier et/ou portés par un opérateur spécifique. On y retrouve les PAM (Points d'Accueil des Marchandises) PAV (Points d'Accueil des Véhicules) et les BLU (Boîtes de Logistique Urbaine).
 - **Les ELU mobiles** qui ambitionnent d'adapter le service aux difficultés de la ville en développant une offre évolutive dans le temps et l'espace. Les bateaux entrepôts, l'utilisation du tramway, l'utilisation d'un véhicule de type porteur ou semi complété d'un dispositif de livraison (mini véhicule électrique par exemple) sont autant d'exemples de ces nouveaux modèles d'ELU.



Études



Réalisa°



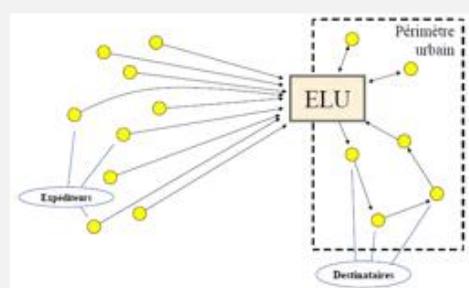
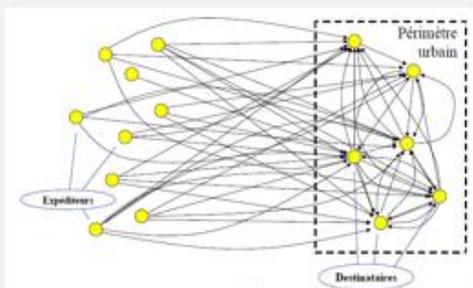
Source : CRET-LOG d'après étude PREDIT - AFMV

5 LA LOGISTIQUE

1 Création d'ELU : Étude de définition du "périmètre" de la logistique urbaine

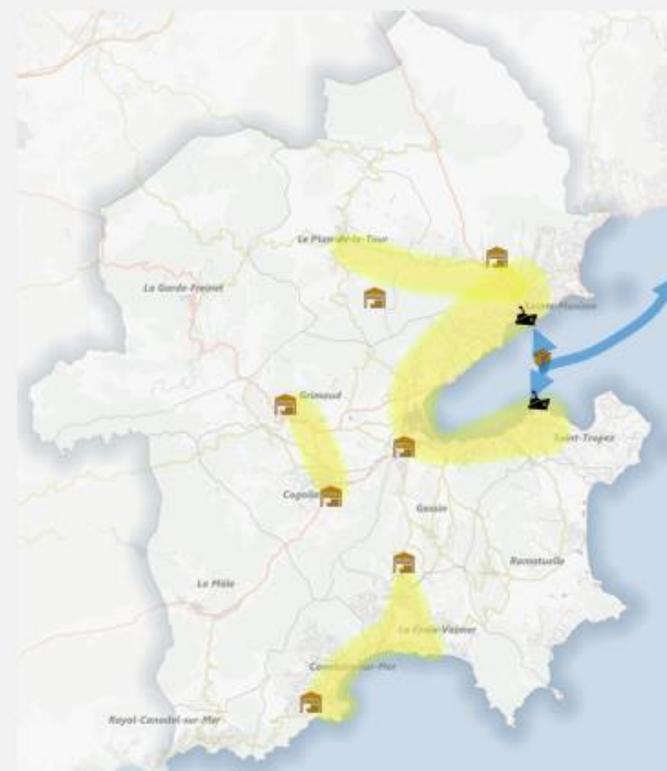
MESURES A METTRE EN PLACE

- Dans un premier temps, il s'agit d'élaborer une étude de définition du "périmètre" de la logistique urbaine. L'étude analysera le système de logistique actuelle et les différents besoins tout au long de l'année (saisonnalité) sur le territoire. L'objectif est de proposer le périmètre de la logistique urbaine.
- À ce stade, on peut identifier les ELU suivants à mettre en place :
 - ELU de l'arc littoral
 - ELU du binôme Grimaud / Cogolin
 - ELU du binôme Cavalaire-sur-Mer / La Croix-Valmer
 - ELU du binôme Sainte-Maxime / Le Plan-de-la-Tour



Études

Réalisa°



ÉCHÉANCE

MOYEN TERME



COÛTS

40 000€

MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST
Communes

5 LA LOGISTIQUE

2 Valorisation de la messagerie maritime :

DIAGNOSTIC

- Secteurs circulés par les Poids-Lourds inadaptés,
- Aires de livraison pas toujours bien utilisées et respectées,
- Spots de réception massive (souvent liés au tourisme),
- Cibles différentes : messagerie (E-commerce) / Restauration dont alimentaire frais / Grande distribution et commerces non alimentaires / BTP, artisanat,
- Absence de massification des flux de marchandises,
- Opérateurs logistiques ne sont pas encadrés ni coordonnés.
- Horaires de tournée non contraints.

OBJECTIFS

- Concentrer les flux de marchandises en direction des centres-villes, puis optimiser leur distribution en rationalisant les tournées et les types de véhicules employés,
- Réguler dans l'espace et le temps les tournées de livraison,
- Anticiper la croissance du E-commerce

MESURES A METTRE EN PLACE

- Afin de décongestionner la route du littoral, il est également envisagé de mettre en place un service de messagerie maritime entre Sainte-Maxime et Saint-Tropez.
- Dans un premier temps, il s'agit de lancer une étude de faisabilité / opportunité de la mise en place de la messagerie maritime afin d'étudier son potentiel de développement et d'évaluer son l'impact sur la réduction du trafic logistique sur les axes routiers.
- Une fois le concept et les études validés, l'objectif est de tester différentes solutions à partir des ELU mises en place sur Sainte-Maxime et Saint-Tropez.



Études



Réalisa°



➔ Liaisons pour la messagerie maritime



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN
TERME



COÛTS

110 000€



MAÎTRISE
D'OUVRAGE &
PARTENAIRES

CCGST
Autres

6 PILOTAGE & ACCOMPAGNEMENT DU PLAN

1 Mobilisation d'un référent mobilité pour l'animation partenariale et le pilotage des actions

DIAGNOSTIC

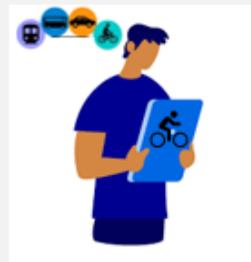
- La politique de la mobilité a besoin d'être partagée et connue de ses administrés. De nombreuses actions de communication sont possibles.
- Manque d'informations autour des mobilités alternatives à la voiture individuelle

OBJECTIFS

- Mettre en place une campagne de communication composée de plusieurs temps forts pour communiquer sur les offres alternatives à la voiture individuelle, sur les travaux en cours la réalisation d'aménagements et le maillage du territoire auprès du grand public.

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Le référent mobilité** occupe un rôle central dans la promotion des mobilités durables. Sa mission première consiste à informer et sensibiliser le grand public aux alternatives de déplacement respectueuses de l'environnement.
- En tant que pivot entre les communes du territoire et les citoyens, le référent mobilité doit fournir des conseils et un soutien aux individus ou entreprises cherchant à adopter des pratiques de mobilité plus durables sur le territoire. Il doit être disponible et accessible pour favoriser les échanges constructifs et répondre aux besoins
- À travers des initiatives de communication et d'éducation, ainsi que l'organisation de divers événements, ce professionnel œuvre pour changer les mentalités, encourager l'utilisation des transports en commun, du covoiturage, du vélo, et de la marche.
- Mise en œuvre d'un comité technique et comité de pilotage
- Budget études, enquêtes et outils de suivi et observatoire



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN / LONG TERME



COÛTS

550 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST

6 PILOTAGE & ACCOMPAGNEMENT DU PLAN

2 Actions de communication

DIAGNOSTIC

- La politique de la mobilité a besoin d'être partagée et connue de ses administrés. De nombreuses actions de communication sont possibles.
- Manque d'informations autour des mobilités alternatives à la voiture individuelle

OBJECTIFS

- Mettre en place une campagne de communication composée de plusieurs temps forts pour communiquer sur les offres alternatives à la voiture individuelle, sur les travaux en cours la réalisation d'aménagements et le maillage du territoire auprès du grand public.



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- Il est nécessaire de mettre en œuvre des stratégies de communication diversifiées :
 - **Une communication de valorisation des (TC) :** qui implique la mise en avant des avantages écologiques, économiques et sociaux de l'utilisation des TC, tout en mettant l'accent sur les alternatives comme le covoiturage, le vélo, et la marche
 - **Une communication tous publics à travers les réseaux sociaux et d'autres supports médiatiques :** au travers de plateformes dynamiques pour partager des informations, et des conseils pratiques. Les supports traditionnels tels que les panneaux d'affichage, les brochures, et les annonces dans les médias locaux sont également des moyens efficaces pour atteindre un large public et sensibiliser la communauté aux options de transport verts
 - **La mise en place de communication ciblée :** cela peut inclure des campagnes spécifiques pour les touristes, travailleurs saisonniers... En adaptant le message en fonction des préoccupations et des besoins particuliers de chaque groupe, on peut maximiser l'impact de leurs efforts de sensibilisation et encourager une transition positive vers des modes de déplacement plus durables.



COÛTS

114 000€



MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGT



LA NAVETTE
de la Commune de Grimaud

Du 1^{er} juillet au 15 septembre 2020

Bus 12 places assises (dont 4 places PMR)

lignes	departs	arrivées	tarif
1 - Port Grimaud mer	8:00 8:30 9:00	8:45 9:15 9:45	0,00
2 - Port Grimaud échangeur	8:00 8:30 9:00	8:45 9:15 9:45	0,00
3 - Campsite Biquettes	8:05 8:35 9:05	8:50 9:20 9:50	0,00
4 - Camping Golf Camp Maria	8:10 8:40 9:10	8:55 9:25 9:55	0,00
5 - La Bine	8:15 8:45 9:15	9:00 9:30 10:00	0,00
6 - Copérasse amorce	8:20 8:50 9:20	9:05 9:35 10:05	0,00
7 - Village plage de la Merne	8:25 8:55 9:25	9:10 9:40 10:10	0,00
8 - Village L'Estimère	8:30 9:00 9:30	9:15 9:45 10:15	0,00
9 - Camping Charlevoix	8:35 9:05 9:35	9:20 9:50 10:20	0,00
10 - Hameau Val de Galy	8:40 9:10 9:40	9:25 9:55 10:25	0,00
11 - Camping Charlevoix	8:45 9:15 9:45	9:30 10:00 10:30	0,00
12 - Village Estimère	8:50 9:20 9:50	9:35 10:05 10:35	0,00
13 - Village plage de la Merne	8:55 9:25 9:55	9:40 10:10 10:40	0,00
14 - Copérasse amorce	9:00 9:30 10:00	9:45 10:15 10:45	0,00
15 - La Bine	9:05 9:35 10:05	9:50 10:20 10:50	0,00
16 - Camping Golf Camp Maria	9:10 9:40 10:10	9:55 10:25 10:55	0,00
17 - Campsite Biquettes	9:15 9:45 10:15	10:00 10:30 11:00	0,00
18 - Port Grimaud échangeur	9:20 9:50 10:20	10:05 10:35 11:05	0,00
19 - Port Grimaud mer	9:25 9:55 10:25	10:10 10:40 11:10	0,00



6 PILOTAGE & ACCOMPAGNEMENT DU PLAN

3 La promotion des démarches Plan de Mobilité PDES

DIAGNOSTIC

- **PDES : Plan de Mobilité Etablissement Scolaire**
- Les enfants sont les usagers des transports de demain. Les habitudes, pratiques et bons réflexes enseignés dès cette période resteront ancrés dans leur comportements une fois adultes. Les enfants sont aussi souvent des relais pour sensibiliser les parents.

OBJECTIFS

- Sensibiliser les enfants à des choix modaux raisonnés pour leur mobilité d'adulte.
- Améliorer la sécurité routière aux abords des écoles.
- Diminuer la congestion automobile aux abords des écoles.
- Réduire les pollutions atmosphérique et sonore.



ECHÉANCE

COURT / MOYEN
TERME



MESURES A METTRE EN PLACE

- **Élaboration d'un PDES dans les établissements scolaires du secondaire (5 collèges) :**
 - Le PDES est un outil qui permet à chaque établissement de réaliser un diagnostic de la mobilité des enfants et des parents entre le domicile et l'école (ADEME)
 - Il permet d'identifier les solutions pour réduire, aux abords des écoles, le trafic automobile quotidien de transit
 - Il aide à discerner, puis à mettre en place, les meilleures alternatives à la voiture, et les systèmes d'accompagnement collectif les mieux adaptés
 - Un PDES se traduit, a minima, par la mise en œuvre :
 - des mesures incitatives de sensibilisation à l'usage abusif de la voiture et au report modal
 - d'une réflexion sur la configuration et l'utilisation de l'espace public aux abords des écoles
 - d'actions visant à rationaliser les déplacements et répondant aux besoins offres mutualisées et cogérées de mobilité (pedibus, vélobus, actions visant à favoriser le covoiturage et, si besoin est, mise en place éventuelle et optimisation du ramassage scolaire...).
 - des actions de pédagogie
 - des actions de communication



COÛTS

617 000 €



Exemples de S'Cool bus à Louviers et Rouen
Source : www.agglo-seine-eure.fr et fr.ulule.com



MAÎTRISE
D'OUVRAGE &
PARTENAIRES

CCGST
Communes

6 PILOTAGE & ACCOMPAGNEMENT DU PLAN

3 La promotion des démarches Plan de Mobilité PDA / PDE – exemple de mise en place au sein de la CCGST

DIAGNOSTIC

- **PDA / PDE : Plan de Mobilité Administrations / Entreprises**
 - L'organisation moderne de la vie et du travail, conduisent à la concentration d'une part importante des déplacements quotidiens de la population active sur des plages horaires restreintes. Ce phénomène combiné à celui de l'étalement urbain qui rallonge les distances de déplacements, aboutissent logiquement à une surcharge du réseau de voirie sur des périodes très courtes générant des embouteillages. Les saturations générées représentent une somme de temps perdus considérable au niveau individuel (qualité de vie) et collectif (pertes économiques), et participent à accroître les rejets polluants.

OBJECTIFS

- Réduire la demande en déplacements pendulaires.
- Lisser les heures de pointes du matin et du soir pour limiter les phénomènes d'hyperpoints de trafics.
- Accroître le taux d'occupation des véhicules pour les déplacements du quotidien en favorisant le partage de trajets.
- Utiliser les possibilités offertes par le développement des outils numériques pour rendre plus flexibles les besoins en mobilité dans l'espace et le temps.

MESURES A METTRE EN PLACE

- **Plans de mobilité**
 - Rendus obligatoires au 1er janvier 2018 pour les entreprises regroupant plus de 100 salariés sur un même site ils permettent d'optimiser l'efficacité des déplacements des salariés que ce soit dans le cadre du travail ou pour les déplacements domicile-travail. Promotion des mobilités alternatives, du covoiturage, flexibilité des horaires, accès au télétravail ou aux espaces de coworkings sont autant de leviers qui permettront d'adapter la demande à une réalité des besoins.
 - Le plan de mobilité doit également permettre la création de synergies entre sites voisins : partages de moyens, recherches de mutualisation de trajets, promotion des modes actifs.
 - Le plan de mobilité doit permettre d'analyser finement les besoins et assurer un suivi dans le temps des effets et des évolutions de la demande pour mettre à jour les mesures dans le temps.

Études

La mise en place d'un plan de mobilité nécessite :

- **Une analyse de la situation actuelle :** Évaluer les habitudes de déplacement des employés, les modes de transport utilisés, les principales destinations, et les défis actuels en matière de mobilité.
- **Identification des Objectifs et des Enjeux**
- **Consultation des Employés :** Impliquer les employés dans le processus en recueillant leurs opinions, suggestions et préoccupations liées à la mobilité
- **Élaboration d'un plan d'actions :** inclure les incitations financières, les avantages pour les utilisateurs de transports en commun, les installations pour les cyclistes, etc.
- **Mise en œuvre des actions et la promotion des alternatives**

Plans de mobilité : Que dit la loi ? Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015

Qui est concerné ?
Tous les établissements regroupant plus de 100 salariés sur un même site. Situés dans un Plan de Déplacements Urbains (PDU).

A réaliser pour le 1^{er} Janvier 2018

Que faut-il faire ?
Analyse de l'offre de transport et des déplacements des salariés. Programme d'actions, plan de financement et calendrier. Indicateurs de suivi et mise à jour.
Les entreprises sollicitées, pour mutualiser la démarche.
Un chef de projet dédié en interne, pour conduire la démarche.

Pourquoi ?
Optimiser l'efficacité des déplacements des salariés. Réduire les CO2 et les polluants.
Plus de 15 000 sites regroupent plus de 100 salariés en France. 99 PDU, soit le total des grandes et moyennes entreprises et l'ensemble de l'Île de France.
Promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle (C2V, vélo, covoiturage, autopartage). Encourager l'organisation du travail et la flexibilité des horaires.

ÉCHÉANCE
COURT / MOYEN TERME



COÛTS
17 500€

MAÎTRISE D'OUVRAGE & PARTENAIRES

CCGST

6 PILOTAGE & ACCOMPAGNEMENT DU PLAN

3 La mise en place d'un Plan de Mobilité au sein de la CCGST

MESURES A METTRE EN PLACE

Exemples de mesures à mettre en place dans le cadre d'un PDA

- **Télétravail**
 - Nombre d'emplois dans le domaine des services ne nécessitent plus une présence quotidienne des salariés sur leur lieu habituel de travail. Le télétravail permet de concilier plus sereinement vie professionnelle et vie personnelle mais il est également source d'économie de déplacement et donc d'énergie.
- **Espaces de coworking**
 - Ces espaces de mutualisation offrent des lieux équipés aux salariés ou indépendants désireux de disposer d'espaces adaptés, connectés et souvent plus proche de leurs domiciles, réduisant ainsi les distances.
- **Avantages covoitureurs**
 - Au niveau du covoiturage, les mesures peuvent être :
 - développer un service de mise en relation en interne ou avec d'autres entreprises proches du site,
 - réserver de places de stationnement aux « covoitureurs »,
 - créer un service de dépannage en cas d'indisponibilité exceptionnelle d'un conducteur,
 - offrir des chèques covoiturage.



Mode d'emploi du télétravail sur le site du ministère
<http://travail-emploi.gouv.fr>



Espace de coworking
www.conference-territoires.gouv.fr



Support de promotion du covoiturage
Grand Lyon

Le covoiturage en chiffres

- Dans 80 % des cas le covoiturage s'insère dans le cadre d'un plan de mobilité : Plan de Déplacement Entreprise, Plan de déplacement des Administrations et Plan de Déplacement des Zones d'Activité,
- Mode de circulation des informations : 44 % via intranet, 30 % via extranet, 13 % via Internet et 13 % manuel (papier ou courriel),
- Plus de 200⁶ sites services de covoiturage recensés,
- 1/3 des sites de covoiturage à accès restreint est assuré par un opérateur de covoiturage,
- 1/4 des sites sont réalisés en interne,
- Estimation du marché du covoiturage dynamique à 500 milliards de dollars⁷ par Nokia au niveau mondial en calculant le prix des places vides dans une voiture

⁶ Source : ADEME

⁷ Enquête réalisée par Nokia - <http://dynamique-covoiturage.com/2009/12/22/500-milliards-de-dollars-cest-ce-que-valent-les-sieges-innocues-de-votre-voiture/>



ÉCHÉANCE

COURT / MOYEN
TERME



COÛTS

17 500 €



MAÎTRISE
D'OUVRAGE &
PARTENAIRES

CCGST

Fin de présentation

