

ANALYSE ET MODALITES D'ACTION

Le positionnement spécifique d'une aire d'accès à l'échelle locale, régionale ou européenne reste à définir.

Le développement de l'Est Var autour d'un concept clé (tel Sophia Esterel) selon la démarche proposée auparavant nécessite une plate-forme d'accès de niveau européen qui puisse fonctionner à l'échelle européenne comme à l'échelle locale.

Dans un premier temps, nous allons analyser la mobilité de la clientèle touristique fréquentant l'Est Var, les moyens de transports utilisés pour s'y rendre, les différentes catégories de personnes utilisant les transports en commun, le T.G.V., le taxi, les transports en commun urbains ou les véhicules particuliers et leurs motifs de déplacement... en anticipant sur la mise en fonction de Sophia Esterel, c'est à dire en prévoyant et dirigeant les augmentations de populations migrantes saisonnières, touristiques et implantées à l'année.

Ces analyses de faits actuels traduisent une réalité des choses selon l'organisation existante.

Dans un second temps, notre démarche, qui ne consiste en aucune façon à suivre l'évolution tendancielle de ces faits actuels, bien au contraire, en s'appuyant sur ces données réelles, est de projeter l'avenir au sein de l'Est Var en remodelant son organisation en prévision de l'évolution voulue par le concept de structuration du territoire et de ses mobilités.

Ce « remodelage » consiste à créer, remplacer, déplacer ou compléter des installations d'équipements, des infrastructures de transports et des voies de communication dans la logique choisie d'aménagement du territoire.

Dans un troisième temps, notre démarche nous conduit à une (ou plusieurs) proposition qui découle de situations existantes projetées sur un avenir pensé, programmé autour d'un concept, dans une évolution dirigée.

1°) Analyse de la clientèle touristique au sein de l'Est Var.

La route reste l'accès privilégié des échanges intra et extra-régionaux.

On remarque que lorsque l'accès est possible par train (Esterel : gare de Saint-Raphaël), un tiers des gens l'utilise au détriment de la voiture mais aussi de l'avion. Quand l'accès par train n'existe pas, la route puis l'air sont les deux modes de transport les plus utilisés.

Le fer est un mode de transport qui peut nettement concurrencer mais aussi compléter, le mode de transport aérien et à une autre échelle, le mode de transport routier, à condition qu'il y ait une mise en place stratégique des gares et une bonne connexion au réseau des transports existant.

La clientèle touristique au Golfe de Saint-Tropez, et l'Esterel, provient essentiellement de l'extérieur de la région P.A.C.A.. Il y a peu de déplacements intra-régionaux vers ces zones. La clientèle touristique du pays de Fayence et dracénois par contre

s'équilibre entre une provenance moitié extra-régionale et moitié intra-régionale. Cette zone, limitrophe avec l'arrière pays varois, constitue en effet un lieu de tourisme et de repos de proximité pour la population locale. Les populations du littoral migrent localement vers l'arrière pays varois.

L'affluence touristique de Mai à Octobre est six fois plus importante que durant tout le reste de l'année. Ce constat est bien représentatif d'un département qui se « dilate » l'été et qui doit s'adapter à l'afflux de population. Ce facteur rejaille dans la mise en place de structures tels les grands équipements.

La démarche d'aménagement projetée, qui vise à importer des populations stables à l'année peut réduire le coefficient multiplicateur d'affluence estivale mais ne vise pas à l'effacer. Ainsi, l'écart demeurera et quelques questions surgissent alors : ne faut-il pas dilater les structures d'équipement l'été ? Ne faut-il pas envisager de concevoir des équipements modulables été/hiver ? Comment réceptionner l'afflux de population passagère sans pour autant bouleverser les implantations existantes ?

2°) Analyse du réseau des transports en commun au sein de l'Est Var.

Le réseau intra-régional de l'Est Var est relativement bien réparti au sein de l'Est Var. Les fréquences des bus et autocars ainsi que le nombre de lignes est cependant insuffisant et fait l'objet actuellement d'un plan de restructuration mené par les D.V.A. (Dossier de Voirie et de l'Agglomération) de Fréjus et du Golfe de Saint-Tropez.

Le transport scolaire est actuellement représentatif de 80% des échanges interrégionaux.

Les échanges inter régionaux rendus possibles par les transports en commun se commencent et se terminent en général par les villes principales Fréjus, Saint-Raphaël, Draguignan, Sainte Maxime et Fayence. Mais aucune d'entre elles n'est pourvue de véritable gare routière (même si pour Draguignan la restructuration de bâtiment S.N.C.F. le laisse penser). Ce sont des haltes routières organisées en fonction de l'état actuel des choses pour répondre essentiellement aux besoins scolaires et voyages de tourisme.

Les villes de Draguignan, Fréjus et Saint-Raphaël sont équipées de transports en commun urbains qui ne sont pas tout à fait adaptés et évolutifs.

Les possibilités offertes par les haltes routières principales du département pour accéder aux aéroports de Nice ou de Hyères sont très insuffisantes voire inexistantes.

Les tracés routiers empruntés (hormis les tracés urbains) dans l'état actuel ne sont pas adaptés à l'évolution projetée et leur utilisation qui fait l'objet de logiques différentes selon le pôle urbain de proximité est à remodeler en profondeur.

De plus, le fait qu'il n'existe aucune gare routière dans l'Est Var pour ne pas dire le Var (en effet, il n'en existe qu'une seule, dans l'Ouest Var, à Hyères), est un élément supplémentaire confortant la création d'une gare routière dans le cadre de notre projet et de la démarche.

3°) Analyse du train régional express.

Au sein de l'Est Var, le réseau ferroviaire permet une couverture de desserte allant des Arcs, le Muy, Roquebrune, Puget, Fréjus, Saint-Raphaël, l'Esterel jusqu'aux Alpes-Maritimes.

Les zones du pays dracénois, de Fayence et du Golfe de Saint-Tropez qui en sont épargnées, s'appuient sur la logique de distribution du réseau des transports en commun routiers.

Le reste de la zone combine réseau routier et réseau ferroviaire. Mais au lieu de bénéficier d'une multiplicité étendue des choix de fréquences, d'horaires et de dessertes, l'état actuel montre un fait contraire et nuisible à la multimodalité : les deux modes de transport sont en concurrence et ne sont pas utilisés dans leur fonction de complémentarité.

Dans l'évolution de notre démarche, l'idée est de replacer le T.E.R. dans son rôle de transport intra-régional mais aussi interrégional en complément des bus et des autocars qui assurent une partie complémentaire des dessertes sur un même axe et le reste des dessertes dans les zones dépourvues de dessertes ferroviaires.

La liaison T.E.R. des Arcs à Draguignan n'est pas justifiée vu la courte distance et la bonne infrastructure existante utilisée par les autocars et projetée en site propre pour les bus.

Le tracé ferroviaire est cependant conservé mais dans une autre logique, celle du fret militaire, du transport combiné et auto-train.

4° Analyse de la clientèle T.G.V.

Au vu de la démarche d'évolution menée dans le cadre du projet, l'analyse de la clientèle T.G.V. méditerranée constitue une source d'information intéressante quant aux comportements généraux des clients et pouvant servir d'indices de projection pour une gare nouvelle dans l'Est Var.

Les principales caractéristiques recueillies sont la catégorie socioprofessionnelle, le motif principal du voyage, les modalités d'achat du billet, l'emprunt éventuel de trains en correspondance avant ou après le trajet principal, la localisation du domicile principal, le mode de transport utilisé pour atteindre la gare d'origine du voyage ou pour quitter la gare de destination.

Les résultats sont issus de sondages réalisés en 1990 sur les T.G.V. desservant les régions P.A.C.A. et Languedoc Roussillon.

La structure socioprofessionnelle de la clientèle qui a emprunté ces T.G.V. est très proche de celle de la population française. Les différentes catégories socioprofessionnelles regroupent le monde de l'entreprise, le monde des travailleurs indépendants, le monde des jeunes et son encadrement, et les inactifs.

Les voyages effectués par la clientèle peuvent être décomposés en trois grands motifs principaux : déplacement domicile-travail, déplacement à caractère privé (loisir, affaires personnelles...) et déplacement à caractère professionnel (visite de client, stage...). Le tourisme constitue plus de la moitié des motifs de déplacements.

La localisation du domicile principal des voyageurs du T.G.V. méditerranée se rendant ou provenant des régions P.A.C.A. ou Languedoc Roussillon est la suivante : région P.A.C.A. et Languedoc Roussillon 40 %, région Ile de France 38 %, autre région 22 %. La pondération des trafics par les populations permet de calculer un indicateur de mobilité. Pour les T.G.V. actuels, il apparaît que les habitants des régions P.A.C.A. et Languedoc Roussillon utilisent deux fois plus le T.G.V. que les habitants d'Ile de France.

L'accès à la grande vitesse ferroviaire n'est pas réservé aux seuls clients habitant à proximité d'une gare desservi par un T.G.V. . En effet l'analyse des voyages effectués par les T.G.V. desservants notamment la région P.A.C.A. montrent que 30 % des clients utilisent un train express régional (T.E.R.) ou un train classique grande ligne en correspondances, à l'une ou aux deux extrémités de leur voyage.

Au sujet de l'évolution de la clientèle du T.G.V. méditerranée, en ce qui concerne les motifs des voyages, le transfert vers le T.G.V. d'une partie des voyageurs qui empruntent aujourd'hui l'avion devrait conduire à une légère augmentation de la part des motifs professionnels qui pourraient passer de 20 à 25 % environ.

L'analyse des enquêtes effectuées auprès des voyageurs du T.G.V. sur des relations à trois heures de Paris a montré que le pourcentage de déplacement pour motif professionnel se situe entre 20 et 30 %. Néanmoins, les voyages pour motifs personnels resteront très largement majoritaires et parmi ceux-ci, la grande diversité des motifs de voyages (événements familiaux, visite à parents ou amis, vacances, loisirs, tourisme, week-end, affaires personnelles) restera la règle.

La mobilité par T.G.V. des habitants de la région P.A.C.A. en particulier, devrait encore s'accroître non seulement par rapport à celle de l'Île de France mais surtout par rapport aux autres régions grâce au renforcement des liaisons T.G.V. province-province (relations interrégionales ou régionales de proximité, relations interconnectées).

Au sein de l'Est Var le passage et surtout l'arrêt du T.G.V. replacé dans sa vraie dimension (350 km/h) va contribuer au renforcement de la mobilité interrégionale des habitants mais aussi intra-régionale (correspondance avec T.E.R. ou bus).

5°) Analyse des usages des modes de transports routiers des populations locales.

Le véhicule particulier est le mode de transport le plus utilisé.

En ce qui concerne les longues et moyennes distances, le transport en commun est le mode de transport utilisé par les personnes âgées et les scolaires. Pour les petits trajets, transport urbain, taxi, vélo, moto, et marche à pied sont pratiqués en quantité relativement égale. Le taxi, est utilisé pour permettre de rejoindre des grands équipements (aéroport de Nice) lorsque ceux-ci sont mal desservis par les autres moyens de transports. C'est une alternative pour ceux qui ne possèdent pas de véhicule particulier. Dans la perspective d'évolution, le taxi ne constitue pas le moyen de transport fondamental et se positionne comme une solution alternative aux situations imprévues.

La prédominance de l'usage du véhicule particulier doit s'inverser au profit des modes de transports non polluants et plus fluides. La mise en place de mode de transport en commun complémentaire (T.G.V., T.E.R., autocar) sur un réseau agrandi, devrait permettre une meilleure mobilité des populations locales en rapport avec leurs besoins actuels et futurs.

Les pratiques de mobilité au sein de l'Est Var (migration saisonnière de population, échange domicile-travail, déplacement interne des populations locales) sont caractéristiques de l'évolution d'une mentalité générale dont il faut tenir compte dans les perspectives de développement de l'Est Var.

De ce point de vue, il est intéressant de constater que dans « la situation du système de transport français » deux mouvements en partie contradictoires sont observés : l'individualisation de la demande du transport et le transfert vers les modes collectifs à grande vitesse.

L'ensemble des études disponibles s'accordent sur le maintien de la prépondérance de la route au cours des vingt prochaines années pour les déplacements interurbains et certain déplacements intra-régionaux.

Pour l'Est Var, il s'agit de dépasser ces prévisions en envisageant à long terme une alternative à la voiture, rendue possible notamment par le développement du transport de bus en site propre et le T.E.R..

De plus, le déplacement de la demande vers les modes de transport les plus rapides devrait s'accroître au cours des prochaines années. La vitesse est à la fois un facteur de qualité et de fiabilité de service mais aussi un facteur de réduction des coûts.

La grande vitesse n'est efficace que dans la mesure où elle permet une réduction forte du temps global de transport, ce qui implique la réduction des temps d'accès et d'attente par une intégration plus poussée des réseaux.

Ainsi le réseau T.G.V. est indissociable de la refonte des dessertes ferroviaires régionales mais aussi de la création de nœuds et d'itinéraires routiers de rabattement.

Le remodelage du réseau des transports de l'Est Var nécessite une bonne implantation et mise en relation des réseaux ferroviaires, autoroutiers et routiers selon les objectifs énoncés.

6°) Pour un schéma cohérent des transports

- *Principes directeurs*

- nécessité de la mise en cohérence des infrastructures avec les objectifs de croissance prévus par le département (Sophia Estérel)
- schéma global : 1) sur l'ensemble routier de l'Est Var
2) associant les modes de déplacement -fer, air, mer-

- *Objectif du schéma*

- améliorer les conditions de circulations, en fréquence, temps, mobilité, fluidité, facilité d'accès.
- fluidité de desserte du pôle de développement et de l'aire de distribution multimodale
- reconquête du front de mer en y limitant le trafic de transit intercommunal et en reportant le trafic de transit interrégional vers l'intérieur (national, européen)

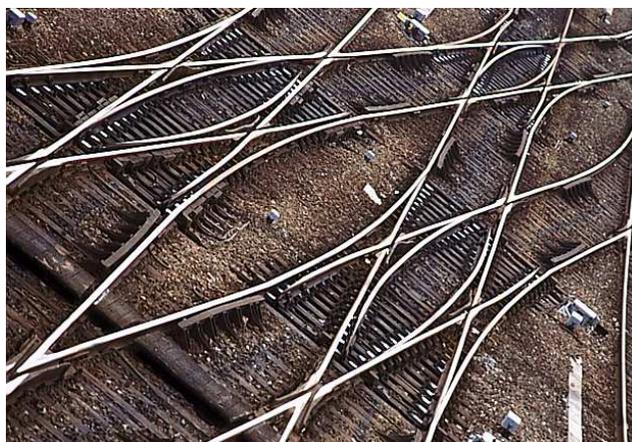
- délestage du couloir de transit inter régional à caractère international
- rééquilibrage du réseau routier de l'Est Var en complémentarité du réseau ferroviaire et du réseau autoroutier

Proposition d'un tracé T.G.V. – position du tracé T.G.V. par rapport au schéma du réseau ferré en France

Le réseau ferroviaire à grande vitesse (d'après François PLASSARD in « Le train à grande vitesse et le réseau de ville ») en raison de ses caractéristiques et de son histoire, est un élément important qui participe au maintien de la domination parisienne, mais aussi une opportunité pour les villes de province de mettre en place de nouvelles stratégies de développement.

Actuellement le T.G.V. traverse l'Est Var en empruntant un réseau ferré dont les caractéristiques ne lui permettent pas d'être exploité à sa vitesse maximale. Notre projet est de créer un second tracé destiné au T.G.V. qui reliera la gare nouvelle d'Aix en Provence à la plate forme multimodale de l'Est Var à la gare T.G.V. de Nice.

Dans le cadre de notre démarche d'aménagement pour l'Est Var, le T.G.V. constitue un élément fondamental qui renforcera la position du secteur sur l'arc méditerranéen et ses liens avec l'Italie, se détachant progressivement d'une logique de contrôle exclusif du centralisme parisien.



Réutilisation du réseau existant pour des trains régionaux, des auto-trains et du fret local



Le réseau existant est replacé dans sa fonction de réseau régional redonnant l'exclusivité au T.E.R. (et aux quelques trains classiques encore en circulation). Il permet également la circulation des trains de fret (et de transport combiné « traditionnel », qui consiste à acheminer des conteneurs, des caisses mobiles ou des semi-remorques par rail) et des auto-trains. La voie ferrée assurera le parcours principal, la route ou autoroute les parcours initiaux et terminaux. La plate-forme multimodale comprendra une zone réservée exclusivement au fret. Une partie de cette zone sera destinée à l'auto train de manière à repositionner stratégiquement ce service unique dans la région (Fréjus-plage), mal exploité aujourd'hui.

Liaisons maritimes

Les liaisons maritime seront renforcées entre Fréjus Saint-Raphaël et le Golfe de Saint-Tropez dans l'objectif de délester les routes du littoral. Ces complémentarités maritimes ne peuvent être envisagées que sur ce tronçon, là où le rail ne peut l'assurer. En effet, la liaison maritime entre Fréjus Saint-Raphaël et Cannes Antibes n'est pas justifiée à moyen terme du fait de la desserte par rail METRAZUR, mais pourrait constituer éventuellement une solution à long terme.

Liaisons aériennes

Les aéroports de Nice et de Hyères parviennent à saturation. Leur extension semble limitée. A moyen terme, la plate-forme multimodale devra être pourvue de services permettant aux voyageurs de rallier en un temps minimum les aéroports de Hyères et de Nice. A long terme, il pourra être envisagé l'implantation d'un aéroport de 1^{ère} catégorie à l'emplacement actuel de la base de l'E.A.A.L.A.T., dans la plaine des Maures entre Le Luc et Le Cannet.

A long terme, la réalisation de cet équipement permettra une bonne complémentarité avec la plate-forme multimodale et évitera ainsi la sur-concentration suicidaire des aéroports de Hyères et de Nice. Sa mise en connexion sera facilitée par les réseaux existants et projetés. Ainsi, il s'inscrira dans la continuité de notre démarche d'aménagement et même au delà, en amorce vers l'aire toulonnaise.

Le bus : transport en site propre

La gare routière à caractère intra-régional complètera la fonction de la plate-forme multimodale offrant des choix supplémentaires en dessertes, destinations, horaires.... Elle pourra jouer le rôle d'une halte routière sur certaines lignes pour compléter certaines plages horaires. Sa mise en relation directe avec la gare nouvelle (T.G.V. et T.E.R.) décidera de l'efficacité de la plate-forme en terme de rapidité d'échanges et de correspondances fer – route.

7°) Proposition d'une plate-forme de priorités pour la mobilité dans l'Est Var

- *Infrastructures routières*

Autoroutes

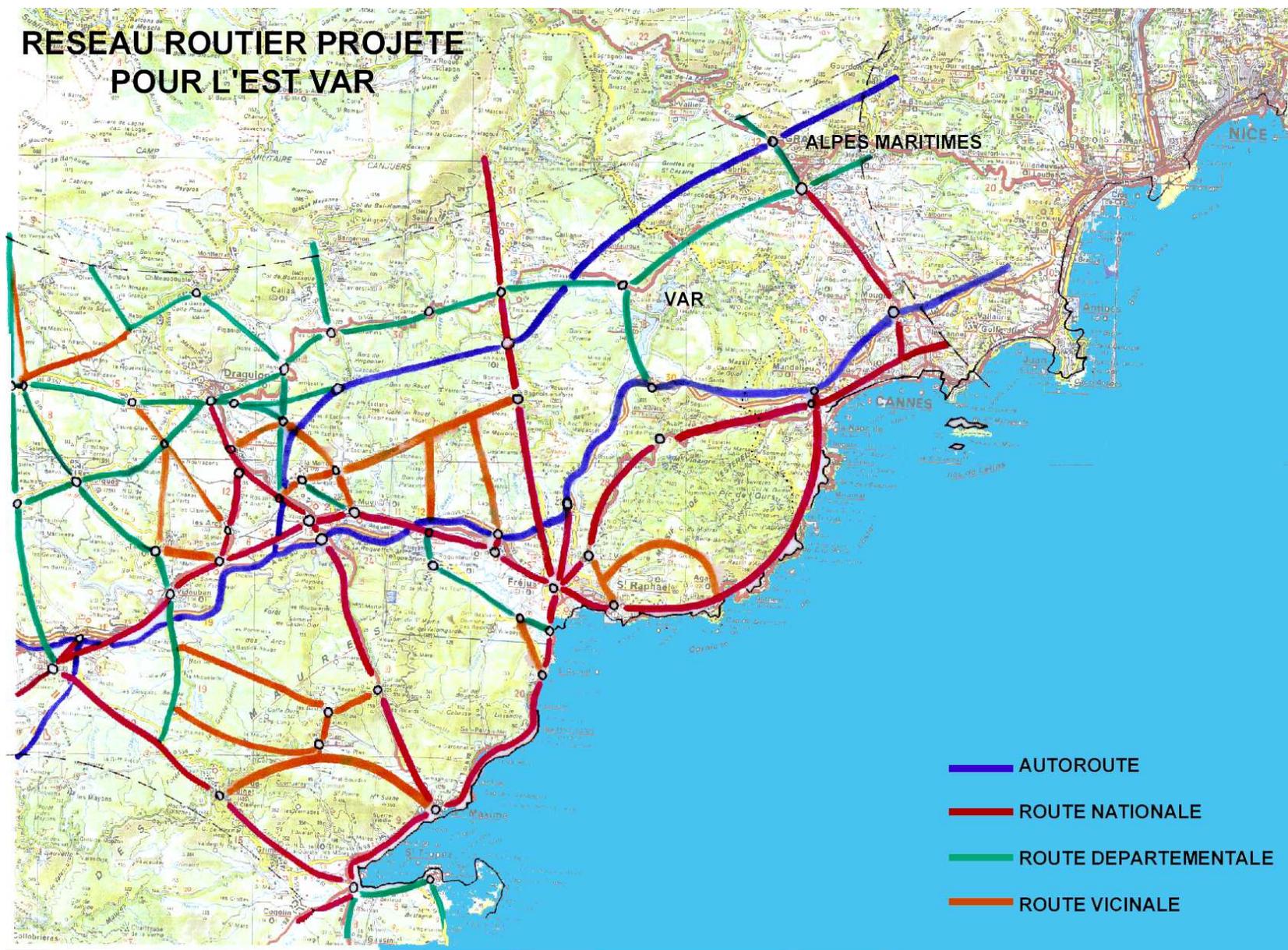
- A 8 à 3x3 doublement de l'A8 par un ouvrage autoroutier A 8bis concédé à péage sur la totalité du tracé proposé, comportant des accès : Draguignan, Fayence, réalisation de tunnel (Gorges de Pennafore)
- amélioration de la desserte à partir de l'A 8 remplacée alors dans une vocation d'autoroute urbaine

Routes et pénétrantes

- réalisation du doublement 2x2 de la pénétrante RD 25 le Muy - Sainte Maxime
- élargissement des routes départementales pénétrantes D 563 (Bagnol), D 562 (Lorgues), D 557 (Flayosc)
- réaménagement des échangeurs autoroutiers le long de l'A 8 en fonction de l'augmentation du trafic
- réaménagement et création d'un nœud routier au Muy en fonction des flux prévus

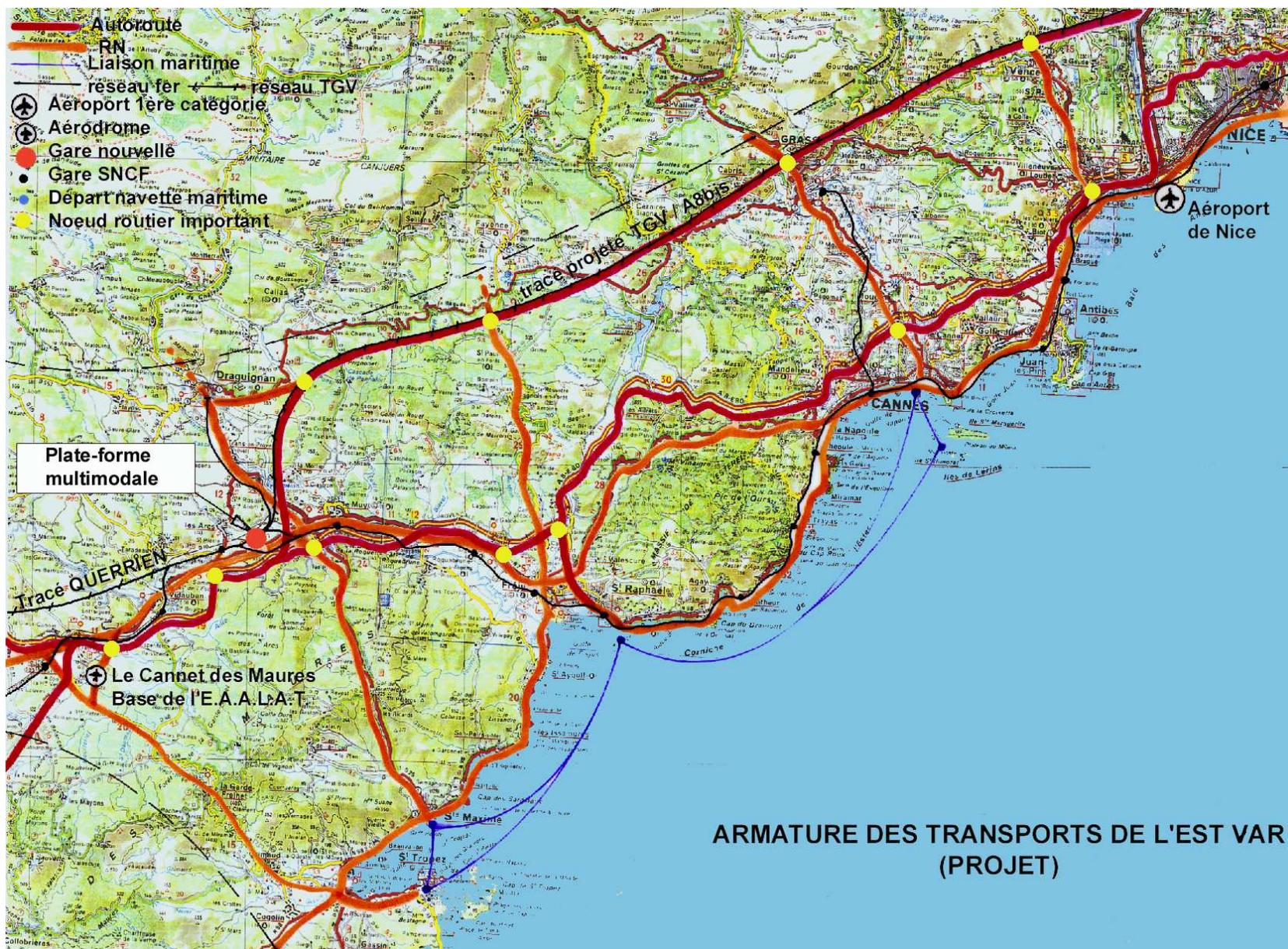
- *Transports collectifs*

- gare multimodale à proximité du nœud autoroutier du Muy et de Sophia Estérel
- transport T.E.R. en desserte cadencée sur le réseau ferroviaire existant (local, régional)
- transport T.G.V. sur le réseau créé +fret
- transport collectif en site propre de l'Est Var



Priorité à court et moyen terme

Cette proposition de schéma global de transports pour l'Est Var s'inscrit dans une évolution à moyen terme. Quant à son évolution à long terme, elle induira avant tout le renforcement des dessertes maritimes actuelles en desserte intra-régionale, plus la création d'un hélicoptère Sophia Estérel et l'implantation de l'aéroport international du Var à l'emplacement actuel de la base de l'E.A.A.L.A.T. ? (conférant ainsi à la plate-forme une multimodalité) en correspondance avec l'augmentation de la fréquence T.G.V.+ T.E.R. ?



LOCALISATION DE LA PLATE-FORME MULTIMODALE