



2



# Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Approuvé par délibération du  
comité syndical du 12 juillet 2006  
Le Président,

Version exécutoire

## 2. Le projet d'aménagement et de développement durable.

---

### 1. Les enjeux du territoire 2

- 1.1. Un environnement remarquable mais fragile. Un territoire contraint 2
- 1.2. Une économie dynamique mais déséquilibrée 2
- 1.3. Une pression démographique constante. La part croissante des résidences secondaires 2
- 1.4. Des conditions de déplacements toujours plus difficiles 3
- 1.5. Des carences en matière d'équipements et services 3

### 2. Les priorités du SCoT 4

- 2.1. Assurer la maîtrise des capacités d'accueil pour contenir l'évolution démographique et la fréquentation du territoire 4
- 2.2. Promouvoir un modèle d'organisation équilibrée du territoire 5
- 2.3. Mettre en œuvre des modes d'intervention plus efficaces et plus solidaires 6

### 3. Les objectifs généraux du SCoT : construire un projet équilibré de développement durable 7

- 3.1. L'équilibre entre la protection et la mise en valeur de l'environnement 7
  - 3.1.1. La protection par la mise en valeur des espaces naturels 7
  - 3.1.2. La dimension littorale du SCoT : le chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer 8
- 3.2. La maîtrise de l'urbanisation et l'équilibre de l'habitat 9
  - 3.2.1. Le maintien de l'identité et du cadre de vie : un réseau de village séparés par des espaces végétalisés 9
  - 3.2.2. La maîtrise de l'urbanisation 9

- 3.2.3. Le contenu de la politique d'urbanisation 10
- 3.2.4. L'intervention foncière 11
- 3.3. L'équilibre des activités économiques et de la vie sociale 11**
  - 3.3.1. L'équilibre économique : annualisation et diversification 11
  - 3.3.2. Un environnement d'équipement et de services favorables au développement économique 12
  - 3.3.3. Le dimensionnement des équipements structurants doit, cependant, permettre de satisfaire aux pointes saisonnières 12
- 3.4. La diversification des déplacements et la maîtrise de l'automobile 13**
  - 3.4.1. Une forte demande de déplacement 13
  - 3.4.2. Une politique globale des déplacements 13

### De quoi s'agit-il ?

**Le contenu du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.) est défini à l'article R.122.2.1 du Code de l'Urbanisme :**

*« Le projet d'aménagement et de développement durable fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. »*

**Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.), constitue l'expression politique du Schéma de Cohérence Territoriale des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez.**

**Le P.A.D.D. tirant, (1), les enseignements du diagnostic, met en évidence les principaux enjeux du territoire.**

**Le P.A.D.D. présente, (2), les 3 priorités pour son territoire :**

- assurer la maîtrise des capacités d'accueil pour contenir l'évolution démographique et la fréquentation du territoire ;
- promouvoir un principe d'équilibre dans l'organisation du territoire ;
- - mettre en oeuvre des modes d'intervention plus efficaces et plus solidaires.

**Enfin le P.A.D.D., (3), fixe les objectifs généraux du Schéma, en vue de construire un projet équilibré de développement durable par :**

- l'équilibre entre la protection et la mise en valeur de l'environnement ;
- la maîtrise de l'urbanisation et l'équilibre de l'habitat ;
- l'équilibre des activités économiques et de la vie sociale ;
- la diversification des modes de déplacements et la maîtrise de l'usage de l'automobile.

**Ces objectifs seront déclinés en Orientations générales dans le Document n° 3 du SCoT.**

## 1. Les enjeux du territoire.

---

Le diagnostic du SCoT des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez a, tout d'abord, mis en évidence les principales caractéristiques du territoire.

Il a permis d'identifier les tendances à long terme, les forces et faiblesses, les menaces et enjeux.

Ce diagnostic peut être résumé comme suit.

### 1.1. Un environnement remarquable mais fragile. Un territoire cohérent mais contraint.

Le périmètre du SCoT délimite un territoire privilégié, intégré et cohérent.

La qualité du cadre de vie repose sur des espaces naturels largement préservés et un riche patrimoine architectural et humain.

La qualité de ce cadre de vie peut être qualifiée de remarquable et constitue la première ressource économique du territoire, en lui conférant son exceptionnelle attractivité touristique et résidentielle.

Pour autant, les pressions qui s'exercent sur ce territoire font peser sur lui des risques de dégradation, du fait d'une urbanisation mal maîtrisée, et en raison d'une sur fréquentation saisonnière et de risques de banalisation.

A ces éléments de fragilité : sur fréquentation saisonnière et saturation des équipements, s'ajoutent les risques d'incendies, d'inondations, etc, ainsi que la superposition de multiples réglementations, loi Littoral, biotopes et espaces naturels sensibles, etc, qui en font un espace fortement contraint.

### 1.2. Une économie dynamique mais déséquilibrée.

Le diagnostic du SCoT a mis en évidence des éléments économiques favorables se traduisant par un taux d'activité élevé et le recul du chômage.

Pour autant, le territoire et ses populations sont pénalisés par le caractère exclusif d'une économie touristique encore trop fortement saisonnière.

L'existence d'une véritable mono-industrie touristique saisonnière comporte en elle-même deux types d'inconvénients : elle soumet l'économie à de multiples aléas, climatique, économique, politique, et elle déforme les comportements au détriment des logiques d'investissement durable : c'est une économie de "cueillette".

Par ailleurs, le développement économique est fortement pénalisé puisque les implantations nouvelles, les restructurations ou extensions d'entreprises sont rendues de plus en plus difficiles par l'insuffisance d'une offre foncière à un coût limité et en raison de la rareté des locaux d'activités<sup>1</sup>.

Enfin les activités agricoles, viticoles et sylvicoles, sont bien implantées sur l'aire du SCoT, mais la pression de l'urbanisation constitue une menace qui se précise ; en raison du fort potentiel de développement que les activités agricoles possèdent, il convient de les consolider et les valoriser.

### 1.3. Une pression démographique constante. La part croissante des résidences secondaires.

En dépit d'un relatif ralentissement entre 1990 et 1999<sup>2</sup>, la croissance démographique du territoire a été spectaculaire depuis les années 70.

D'ici 2016, les perspectives de croissance des populations recensées semblent acceptables : 60 000 habitants contre 50 000 aujourd'hui.

Mais la prise en compte de la population réelle du territoire, qui peut être estimée actuellement entre 120 et 140 000 habitants<sup>3</sup>, donne cependant une toute autre vision.

---

<sup>1</sup> quelques hectares de disponibilités mais essentiellement privés et pas toujours opérationnels.

<sup>2</sup> 1,18%/an de 1990 à 1999 pour 2,47%/an de 1982 à 1990.

<sup>3</sup> Avec un « creux » en hiver de 100 000 personnes et « une pointe » en été de 300 000 personnes.

En outre les évolutions sociologiques à l'œuvre, l'allongement de la durée de la vie, la réduction du temps de travail, les préretraites, le fractionnement et la multiplication des séjours touristiques, conduisent à envisager des perspectives de croissance de la population réelle beaucoup plus importantes que celles de la population recensée, du fait de la croissance de la fréquentation des résidences secondaires et touristiques.

Parallèlement les 12 communes du SCoT ont connu une augmentation spectaculaire de leur parc de logements depuis les années 70.

Entre 1990 et 1999, cette croissance (+25%), a été deux fois plus forte que celle de la population recensée (+12,5%).

Dans le même temps, la part des résidences principales s'est encore réduite : 36,62 % en 1999 contre 37,65 % en 1990.

Corrélativement, le marché immobilier s'est fortement tendu avec une pénurie réelle de l'offre locative et un déficit marqué du logement social, dans un parc HLM saturé.

Dans ces conditions, les jeunes ménages, les familles monoparentales et les personnes âgées disposant de faibles revenus, n'ont plus la possibilité de se loger.

Cette situation est un facteur de déséquilibre sociologique mais, plus encore, elle est un frein au développement économique, les entreprises ne pouvant recruter des collaborateurs permanents ou saisonniers, et elle sert d'argument au départ des administrations d'Etat.

#### **1.4. Des conditions de déplacement toujours plus difficiles.**

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

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

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

#### **1.5. Des carences en matière d'équipements et services.**

Le territoire profite d'un bon niveau d'équipements de proximité et de quelques infrastructures et équipements liés au tourisme et à l'événementiel à rayonnement intercommunal : ports de plaisance, pôles de loisirs...

Mais dans le même temps les administrations publiques sont fragilisées par la crise du logement des actifs et des carences réelles sont relevées dans les domaines de la formation, du tourisme d'affaires, de l'action sociale, surtout si on évalue les besoins du territoire du SCoT à l'aune d'une population réelle de 120 à 140 000 habitants plutôt que de raisonner sur 12 villages qui totaliseraient uniquement 50 000 habitants recensés.

Enfin les équipements structurants, d'alimentation en eau ou en énergie, et de gestion des effluents et déchets des ménages, ne sont pas adaptés aux pointes saisonnières.

## 2. Les priorités du SCoT.

---

Au regard du diagnostic et des enjeux, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT (P.A.D.D.) est construit sur un socle constitué de 3 priorités :

- **Assurer la maîtrise des capacités d'accueil pour contenir l'évolution démographique et la fréquentation du territoire.**
- **Promouvoir un principe d'équilibre dans l'organisation du territoire.**
- **Mettre en oeuvre des modes d'intervention plus efficaces et plus solidaires.**

### 2.1. Assurer la maîtrise des capacités d'accueil pour contenir l'évolution démographique et la fréquentation du territoire.

La préservation de la qualité et du cadre de vie, la protection des espaces agricoles et naturels, qui sont les atouts essentiels du territoire du SCoT, sont largement conditionnées par la capacité de contenir :

- **la pression de l'urbanisation**, qui est la conséquence de la pression démographique et résidentielle s'exerçant sur le territoire.

Cette pression trouve essentiellement son origine dans la demande de résidences secondaires.

Or l'utilisation des résidences secondaires tend à se pérenniser du fait de l'allongement des périodes de congés et nombre de résidences secondaires se transforment progressivement en résidences permanentes lorsque l'âge de la retraite est atteint.

Ce mécanisme entraîne l'accroissement de la population réelle, même en l'absence de toute nouvelle construction.

- **la pression due à la fréquentation des espaces et des sites**, qui est le fait, non seulement des résidents permanents ou saisonniers, mais également d'un nombre croissant de visiteurs à la journée, excursionnistes, provenant de l'ensemble des sites touristiques voisins.  
Le nombre d'excursionnistes reçus quotidiennement en période estivale est en effet supérieur au nombre de personnes résidentes et touristes.

- **la sur fréquentation du territoire** qui a pour conséquences la dégradation rapide des espaces naturels et des sites, des conditions de déplacement inconfortables et génératrices de fortes nuisances, de difficiles et coûteuses conditions d'entretien des espaces publics, et une dégradation de la qualité de l'accueil touristique.

Ces facteurs réunis mettent en cause la qualité de vie et l'attractivité même du territoire.

Pour assurer la maîtrise des évolutions démographiques et de la fréquentation estivale, il apparaît indispensable :

- **de contenir autant que possible la croissance du parc de logements en résidences secondaires et touristiques et privilégier toutes les formes d'habitat permanent ;**
- **de maîtriser la vocation des espaces et des sites et les activités touristiques pour favoriser la qualité d'accueil et de traitement plutôt qu'une logique purement quantitative.**

## 2.2. Promouvoir un modèle équilibré d'organisation du territoire.

Trois modèles d'organisation du territoire étaient envisageables : ils ont été écartés.

- **La spécialisation du territoire.**

Les communes refusent une organisation « fonctionnelle » de l'espace commun, avec un littoral touristique, puis une bande urbanisée et équipée dans les plaines, et enfin une couronne verte constituée d'un massif forestier qui serait considéré comme le poumon vert du territoire.

Les élus veulent éviter tout risque de spécialisation géographique, conduisant à une sur-urbanisation du bord de mer, interrompue par des coupures d'urbanisation (loi Littoral) fortement défendues, ce qui aurait en outre comme contrepartie le gel de la couronne, du massif et de l'arrière pays.

- **L'agglomération continue est une forme de la spécialisation du territoire.**

Elle consiste à laisser les extensions urbaines des villages se rejoindre, notamment le long des routes, pour former une continuité indifférenciée, identique à celle qui peut être observée dans la métropole azurée.

La constitution d'une agglomération continue du fait d'une urbanisation non maîtrisée, conduirait inévitablement à la perte d'identité des villages et à la banalisation du territoire.

- **La recherche d'un développement et d'un équilibre à un niveau strictement communal.**

Chaque commune est naturellement portée à rechercher, sur son territoire, les équilibres entre habitat et emplois, entre logements permanents et résidences secondaires, à s'assurer une offre d'espaces d'activités pour conforter ses ressources fiscales, à se doter de l'ensemble des équipements et services publics attendus par la population.

Un tel modèle de développement entretient la concurrence entre les communes et conduit naturellement à une mauvaise utilisation des espaces et des ressources collectives.

Entre ces 3 modèles extrêmes, c'est une **organisation territoriale équilibrée** qui est proposée par le SCoT.

**Ceci signifie en premier lieu une répartition multipolaire de l'urbanisation, reposant sur la distribution actuelle de l'habitat, des équipements et services avec le respect d'un modèle "villageois" à taille humaine.**

**La mise en oeuvre de ce principe s'accompagnera d'un rééquilibrage au profit des pôles urbains ou villageois les plus fragiles.**

**En second lieu l'équilibre devra être assuré entre les espaces urbanisés dont la croissance devra être contenue, et les espaces végétalisés (agriculture) ou naturels (forêts) qui devront être préservés et mis en valeur.**

Ces options fortes se traduiront par :

- **la reconnaissance des pôles urbains principaux et l'affirmation du rôle des portes d'entrée dans le territoire ;**
- **la protection et la pérennisation du caractère villageois des communes, notamment en garantissant le maintien des services de proximité ;**
- **le refus d'une concentration excessive des équipements et le choix d'une bonne répartition des pôles de développement ;**
- **la promotion et la gestion d'un territoire intégré qui suppose que les équilibres fondamentaux soient assurés à un niveau intercommunal.**

### 2.3. Mettre en œuvre des modes d'intervention plus efficaces et plus solidaires.

Pour appliquer les principes généraux exposés précédemment et réussir le développement durable par la mise en œuvre du SCoT, il faut concevoir et mettre en œuvre des modes opératoires nouveaux.

En France, le plus souvent, l'initiative d'élaborer un SCoT a été le fait de communautés déjà constituées.

Dans le cas des 12 communes des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez, le SCoT est l'aboutissement d'une démarche de mise en cohérence du bassin de vie qui a débuté en 1994.

Le SCoT porte un projet de territoire ayant vocation à être mis en application dans **un cadre intercommunal rénové, qui pourrait reposer sur les hypothèses suivantes** :

- la création d'une **communauté de communes** dotée des compétences d'aménagement de l'espace, de développement économique, d'environnement, constituant un maître d'ouvrage crédible et à la bonne échelle pour mettre en œuvre les projets retenus dans le SCOT : espaces de développement, grands équipements et services liés à l'environnement, politique du logement, transports collectifs, ... ;
- un partage des ressources et des charges avec une **fiscalité intercommunale** progressivement harmonisée (Taxe Professionnelle Unique par exemple) ;
- une méthode concertée pour la conception, la programmation et la localisation des futurs grands équipements du territoire, par la création d'un **conseil de développement qui serait le prolongement de l'actuel Comité des Elus** ;
- la mise en place d'un **observatoire socio-économique** au sein de la structure intercommunale, pour assurer le suivi des politiques proposées par le SCoT ;
- l'élaboration de **chartes et programmes thématiques** tels que Programme Local de l'Habitat (PLH), Plan de Déplacements Urbains (PDU), Schéma de Développement Commercial, Charte paysagère, urbanistique et architecturale, etc ... ;

Bien évidemment la plupart des actions présentées ci-dessus, peuvent être mises en œuvre sans le préalable de la création d'une communauté de communes ; mais l'objectif de restructuration de l'intercommunalité et de partage de la richesse fiscale qui sous tend le projet de communauté de communes est une priorité.

Enfin, la pérennisation de la compétence SCoT sur les 10 ans à venir, dans le cadre d'un syndicat spécifique ou d'une communauté en ayant la compétence, permettra l'évaluation continue de la pertinence des choix effectués et de leur mise en œuvre, ce qui facilitera la nécessaire mise à jour ultérieure du SCoT.

### 3. Les objectifs généraux du SCoT.

#### Construire un projet équilibré de développement durable.

Le SCoT fixe comme une de ses priorités, **la préservation du cadre et de la qualité de vie, la protection des espaces littoraux, agricoles ou naturels**, qui sont les atouts essentiels de ce territoire.

Cette protection s'accomplit au travers des multiples normes et servitudes, recensées dans le SCoT au titre de l'état initial de l'environnement, ainsi que par une démarche volontariste appuyée sur des initiatives spécifiques.

Mais, pour autant, la préservation de la qualité et du cadre de vie, s'inscrit dans un **objectif de développement durable, doublement justifié** :

- **d'une part, du fait qu'il ne peut exister de protection efficace et durable des sites et des espaces, sans mise en valeur** ;

- **d'autre part, en raison des nombreux besoins à satisfaire** dans l'aire du SCoT : emplois durables et création de richesses, équipements et services indispensables et attendus par toutes les populations.

#### 3.1. L'équilibre entre protection et mise en valeur de l'environnement.

##### 3.1.1. La protection par la mise en valeur des espaces naturels.

On oppose trop souvent les notions de protection de l'environnement, d'une part, et de développement, d'autre part.

Or l'idée même du développement durable, qui sous-tend les démarches de SCoT, est bien de rendre les exigences de développement, qui sont indissociables de la satisfaction des besoins humains actuels et futurs, compatibles avec le souci de la préservation des espaces et des milieux et la volonté de maintenir l'identité du territoire et la qualité de la vie quotidienne.

A ces constats de simple bon sens, s'ajoute la prise en compte de la dimension économique de la préservation de l'environnement.

En effet, la protection des espaces et milieux naturels ne peut se résumer à laisser ces derniers évoluer librement, sans intervention humaine. Les forêts, les zones littorales, lorsqu'elles sont privées de la présence humaine, évoluent d'une manière quelques fois anarchique ou déséquilibrée, ou bien voient les risques naturels (incendies) s'accroître massivement.

L'environnement naturel, à l'exception de quelques zones particulières (réserves biologiques), exige d'être géré, c'est à dire surveillé, entretenu, quelquefois aménagé pour l'accueil du public.

L'absence d'une telle gestion, en particulier dans les secteurs à forte fréquentation touristique tels que le golfe de Saint-Tropez, laisserait le champ libre au déploiement d'activités non contrôlées voire illégales, et par conséquent globalement néfastes pour l'environnement.

Les propriétés du Conservatoire du Littoral, notamment dans le bassin de vie du SCoT, domaine du Rayol, sites des 3 Caps, etc..., illustrent cette argumentation : l'établissement public investit pour l'acquisition des sites littoraux à protéger ; mais il s'appuie fortement sur les acteurs locaux, publics ou privés, pour la gestion et l'entretien de ses propriétés, actions qui mobilisent des moyens financiers et humains importants.

**Le SCoT du golfe de Saint-Tropez affirme que la protection des espaces et milieux naturels ne peut s'envisager sans une présence humaine mesurée, dont les activités, strictement encadrées, sont génératrices de ressources financières ou participent directement au maintien et à la conservation des sites.**

**Cette affirmation se traduit de manière différenciée dans le SCoT, selon le secteur géographique concerné :**

- **sur le littoral**, la mise en oeuvre d'une démarche de **Schéma de Mise en Valeur de la Mer** permettra d'arbitrer entre des usages concurrents ou incompatibles du littoral ;

- **dans les plaines**, et en en dehors des milieux humides et habitats naturels protégés par la réglementation en vigueur, c'est **l'agriculture** qui assure au mieux la protection de l'environnement et la préservation de l'identité et de la qualité de vie du "terroir" ;

- **sur le massif des Maures**, c'est une nouvelle politique de la forêt, définie au travers de la Charte forestière de massif et mise en oeuvre à une échelle globale pouvant concerner plusieurs territoires de SCoT, qui assurera durablement la protection contre les grands incendies par la ré-introduction d'**activités agro-sylvo-pastorales**.

**Ces diverses politiques sont détaillées dans le Document d'Orientations Générales du SCoT (document n° 3).**

### **3.1.2. La dimension littorale du SCoT : le chapitre individualisé valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer.**

Jusqu'à une date récente, les SCoT, documents d'urbanisme s'appliquant par nature à l'espace terrestre, n'étaient pas en mesure de prendre directement en compte le prolongement maritime de ce dernier, sur lequel les enjeux de protection des milieux et la pression des activités humaines sont particulièrement élevés.

Avec la loi du 24 février 2005, le SCoT peut prendre pleinement en compte sa dimension littorale.

- **Les Schémas de Mise en Valeur de la Mer (S.M.V.M.).**

Ils ont été institués par la loi du 7 janvier 1983.

Leur contenu et la procédure de leur élaboration ont été précisés par un décret du 5 décembre 1986 pris après l'adoption de la loi Littoral.

Il s'agissait alors de compléter la vision protectrice tirée de la loi, par l'établissement de schémas globaux destinés, d'une part à préciser la vocation des diverses parties du littoral français, et d'autre part à assurer un équilibre entre les exigences de protection et de développement économique.

Les S.M.V.M. étaient, jusqu'alors, élaborés sous l'autorité du préfet de la région ou du département en fonction du périmètre concerné, et ils étaient approuvés par décret en Conseil d'Etat.

- **Un rappel historique : 1988, le S.M.V.M. du golfe et de la presqu'île de Saint-Tropez.**

Créé le 20 juin 1988 par arrêté préfectoral, ce S.M.V.M. portait sur 8 communes : La-Croix-Valmer, Ramatuelle, Saint-Tropez, Gassin, Cogolin, Grimaud, Sainte-Maxime et Roquebrune-sur-Argens, dont 7 dans le périmètre du SCoT. Le Rayol Canadel et Cavalaire n'avaient pas souhaité participer à ce schéma.

Des groupes de travail ont été constitués en 1991, associant des représentants des communes et des acteurs concernés, pour traiter des activités économiques, de la qualité des eaux, des activités portuaires et de leurs aménagements.

Après sa création, le S.M.V.M. a peu évolué. Au début des années 1990 l'élaboration du S.M.V.M. s'est progressivement interrompue à l'exception d'une étude sur le développement des transports maritimes réalisée en 2001.

Au demeurant, les communes du Rayol-Canadel, de Cavalaire, de La Croix-Valmer et de Ramatuelle se sont regroupées dans le Syndicat à Vocations Multiples du Littoral des Maures, pour constituer une entité spécifique : l'**Observatoire marin**, chargé de la surveillance du milieu marin, de la conduite d'études et d'actions de sensibilisation du public à la préservation du milieu, et pour être un outil d'aide à la décision.

Par ailleurs, la modestie des résultats obtenus au titre des procédures de S.M.V.M. sur le territoire national, et les bilans tirés d'une quinzaine d'années d'application de la loi Littoral, ont conduit les pouvoirs publics adapter, non le contenu ni les objectifs des schémas, mais leurs conditions d'élaboration, sans toucher, d'autre part, à la loi Littoral elle-même.

- **Le nouveau S.M.V.M., un chapitre individualisé du SCoT.**

Le Parlement a adopté une loi publiée le **24 février 2005 au Journal Officiel**, qui modifie substantiellement les conditions d'élaboration des S.M.V.M..

Cette loi, relative au **développement des territoires ruraux**, ouvre aux schémas de cohérences territoriaux qui concernent des communes littorales, la possibilité d'élaborer un S.M.V.M. qui constituera alors un "chapitre individualisé" du SCoT.

La loi nouvelle précise que le S.M.V.M. fixe "les orientations fondamentales de l'aménagement, de la protection et de la mise en valeur du littoral" ; et elle laisse intactes les règles d'élaboration concertée et le contenu des S.M.V.M..

Pour être définitivement applicable, le S.M.V.M. ainsi élaboré **dans le cadre et selon les procédures applicables aux SCoT**, devra cependant recevoir l'accord du Préfet, en raison des responsabilités de l'Etat sur le domaine public maritime.

Les nouvelles dispositions vont donc permettre une meilleure coordination entre S.M.V.M. et SCoT, sans remettre en cause les compétences respectives de l'Etat et des collectivités.

**Le territoire du SCoT des cantons de Grimaud et Saint-Tropez compte 12 communes dont 9 sont littorales, du Rayol Canadel à l'Ouest jusqu'à Sainte-Maxime à l'Est.**

**Ce territoire unit des espaces littoraux, des secteurs de plaines et les contreforts du massif des Maures ; le lien entre le massif et le milieu marin littoral étant assuré par les bassins versants des cours d'eau.**

**C'est donc naturellement que le SCoT ouvre un chapitre individualisé valant S.M.V.M., qui permettra d'unir dans une même réflexion le territoire des 12 communes et leur espace maritime commun.**

**Ce S.M.V.M. sera élaboré après approbation du SCoT, dont il constituera la première mise à jour.**

## **3.2. La maîtrise de l'urbanisation et l'équilibre de l'habitat.**

Le SCoT affirme la volonté de contenir les progrès de l'urbanisation et d'en orienter le contenu vers des besoins prioritaires : le logement permanent, l'accueil d'activités et les équipements structurants.

Il s'agit d'une politique à la fois qualitative et quantitative, dont la crédibilité repose sur les moyens matériels mobilisés pour son application.

### **3.2.1. Le maintien de l'identité et du cadre de vie : un réseau de villages séparés par des espaces végétalisés.**

Le SCoT fait le choix, au titre de ses priorités, de confirmer la répartition multipolaire actuelle de l'urbanisation, de l'habitat, des équipements et des services, le maintien d'une telle configuration permettant de conforter un modèle villageois à taille humaine et un cadre de vie dont l'attrait tient dans un équilibre préservé entre espaces urbains et espaces végétalisés.

Ce choix conduit à privilégier, en termes d'urbanisation,

- la densification des noyaux villageois et la restructuration des espaces urbains peu valorisés,
- la revitalisation des hameaux anciens, la création de hameaux nouveaux répondant aux critères de l'habitat traditionnel, ou bien les extensions urbaines en continuité avec les agglomérations existantes.

### **3.2.2. La maîtrise de l'urbanisation.**

Pour contenir efficacement l'expansion urbaine, des interventions spécifiques doivent être envisagées.

#### **Les espaces de respiration.**

Des espaces dits "de respiration" seront localisés entre les zones urbanisées dans le but de :

- préserver la différenciation des quartiers, des centres villes et centres de villages par rapport à leurs périphéries, et des communes entre elles ;
- inciter à la densification des noyaux villageois existants.

Il apparaît, en particulier, indispensable d'empêcher une urbanisation en continu le long des voies de communication, phénomène qui naît et s'amplifie avec le développement d'activités commerciales incontrôlées, se pérennisant progressivement.

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

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

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

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

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

### **3.2.3. Le contenu de la politique d'urbanisation.**

Le diagnostic du SCoT a montré les mécanismes à l'œuvre qui conduisent d'une part à un accroissement extrêmement rapide du parc de logements, sur la base d'une demande permanente de résidences secondaires, et d'autre part à l'accroissement démographique, par importation de populations d'âge actif et transformation des populations résidentielles en populations permanentes.

Par ailleurs, si la croissance démographique recensée s'est ralentie ces dernières années, les évolutions sociologiques en cours, réduction et aménagement du temps de travail ; préretraites ; fractionnement des séjours touristiques ; vieillissement de la population et allongement de la durée de la vie, etc..., sont autant d'évolutions qui laissent entrevoir de nouvelles croissances de populations semi-permanentes à l'échéance des 10 et 20 ans à venir.

Parallèlement, le Diagnostic du SCoT a permis de mettre en évidence une véritable pénurie, et une insuffisante production de logements pour actifs, et de logements sociaux.

Dans un marché du logement toujours plus tendu, en raison de la demande de résidences secondaires et de la pression foncière, les communes n'ont pas les moyens de réaliser des logements locatifs pour actifs ni des logements sociaux.

Par ailleurs le coût du foncier et la pression spéculative rendent illusoire toute opération d'accession à la propriété réalisée en faveur des actifs du bassin de vie.

#### **La politique quantitative du logement.**

Le parc de logements principaux et secondaires a connu une croissance de 53 % entre 1982 et 1999. Il atteint, en 1999, 58 161 logements.

La question du logement étant la variable clé de la croissance démographique du territoire, et au vu des perspectives, un scénario au fil de l'eau semble totalement inacceptable et incompatible avec la structure du territoire, sa vocation et ce que les élus, acteurs socio-économiques et populations veulent en faire.

En effet, les capacités théoriques cumulées des documents d'urbanisme permettraient de réaliser près de 25 000 logements supplémentaires.

Pour ces raisons, le SCoT vise à réduire significativement la croissance du parc de logements en infléchissant vigoureusement le rythme de la construction.

**Ainsi le SCoT préconise de diviser par 2, en le ramenant de 2% à 1% par an, le rythme d'accroissement du nombre total de logements.**

#### **La diversité et l'équilibre de l'habitat.**

La seconde préconisation du SCoT pour réguler la pression démographique et la croissance urbaine, est de freiner la croissance des résidences secondaires et de rééquilibrer la production en faveur des résidences principales.

Plus précisément il s'agira de produire **un logement principal pour une résidence secondaire.**

Le résultat d'une telle politique sera naturellement progressif et lent à intervenir, puisque le taux de résidences secondaires devrait passer en 10 ans de 63 à 62%.

**Pour autant, le maintien de ce principe dans la durée, c'est à dire sur 2 ou 3 SCoT, donnera l'assurance d'un ré équilibrage réel du parc de logements au profit des résidences permanentes.**

**Le diagnostic a permis de mettre en évidence un important besoin en logements locatifs pour les actifs du territoire.**

La réponse à ce besoin devra être mise en œuvre conjointement à l'effort de construction de logements permanents.

Compte tenu de la pression foncière que connaît le territoire, les collectivités publiques devront prendre une part active dans la réalisation de logements pour actifs.

En effet l'acquisition, la construction ou la gestion d'un parc de logements locatifs, dont une partie au titre du logement social, par les communes s'avère aujourd'hui la seule façon de maintenir une offre de location adaptée à la population active du territoire.

### **3.2.4. L'intervention foncière.**

L'efficacité d'une politique foncière dans le territoire du SCoT est essentiellement fonction des moyens financiers susceptibles de lui être consacrés.

C'est moins, en effet, la rareté du foncier disponible que le coût d'acquisition de ce foncier qui conditionne la mise en oeuvre de politiques publiques d'équipement ou de logement.

Beaucoup des communes du SCoT ont constitué un patrimoine de terrains constructibles et d'autres communes ont identifié des terrains susceptibles de recevoir des opérations d'habitat comportant pour partie de l'accession à la propriété et pour partie du logement locatif et social.

Les principales opérations sont localisées dans le document d'orientations générales du SCoT.

L'intervention foncière pourra s'opérer au niveau communal ou intercommunal avec le soutien des politiques régionale (Etablissement Public Foncier Régional) ou départementale.

## **3.3. L'équilibre des activités économiques et de la vie sociale.**

La vie économique et sociale est organisée autour de la prédominance des fonctions résidentielle et touristique, avec pour conséquences :

- du fait de la prédominance des résidences secondaires : une pression foncière élevée, un haut niveau de vie des résidents poussant à la hausse le coût de la vie et des services locaux, une pyramide des âges déformée au profit des classes d'âge élevées ;
- du fait de la mono activité touristique : une économie de cueillette, des activités saisonnières et précaires, la prédominance des services, la faiblesse des investissements productifs, ...

Le SCoT vise un objectif de retour à un équilibre économique et social global, caractérisé par une "vie à l'année".

### **3.3.1. L'équilibre économique : annualisation et diversification.**

Le SCoT se fixe comme objectif de rétablir un certain équilibre économique au travers :

- de la maîtrise de la fréquentation du territoire, par des choix d'équipements et de gestion touristiques privilégiant la qualité plutôt que la quantité ;
- la valorisation de l'importante économie résidentielle, en mutation vers la résidence permanente ;
- de la recherche d'activités annualisées, dans tous les domaines, et d'emplois pérennes, cette annualisation devant s'appliquer en priorité au tourisme, par la poursuite du développement du tourisme hivernal et d'affaires ;
- du développement de l'agriculture, les activités agro-sylvo-pastorales constituant une partie importante de l'économie locale et ces activités étant, par nature, des activités annualisées ;
- de la diversification économique, l'accueil de nouvelles entreprises et de nouvelles activités, exigeant la constitution d'une offre de terrains, ou d'immobilier, adaptée.

### 3.3.2. Un environnement d'équipements et de services favorable au développement économique.

L'action économique d'annualisation et de diversification peut s'opérer de manière directe par des actions de promotion, prospection et animation, mais exige, plus encore, une action sur l'environnement général des activités et des entreprises.

Un certain nombre de politiques structurantes doivent être menées pour favoriser le développement économique, dans les domaines du logement, des services à la population et des équipements structurants.

- **Le logement.**

Le logement des actifs permanents, et à un degré moindre celui des saisonniers, constitue une des priorités du SCoT ; en effet la rareté de l'offre de logements permanents et le niveau des loyers demandés constituent un frein au recrutement de collaborateurs par les administrations et les entreprises et un argument pour justifier les délocalisations et restructurations.

Une offre locative et des logements dits sociaux doivent être mobilisés à un niveau communal ou intercommunal.

**Concernant le logement des saisonniers**, un certain nombre d'entreprises touristiques ont pris des initiatives pour le logement de leurs collaborateurs. Le SCoT encourage les communes à apporter leur contribution, mais ne propose aucune méthode ni aucun quota en ce domaine, en cohérence avec la préférence donnée, par le SCoT, à l'annualisation des activités économiques.

- **Les services à la population.**

L'installation d'entreprises dans le territoire du SCoT et le développement des emplois à l'année seront également favorisés par le renforcement de l'offre dans le domaine de l'éducation et de l'enseignement, ainsi que pour ce qui concerne la formation professionnelle initiale ou continue, afin d'apporter aux entreprises les compétences qui leurs sont nécessaires.

Si les services à la population doivent prendre en compte la pyramide des âges actuelle et les besoins des personnes les plus âgées, les populations d'âge actif demandent également des équipements et services, dans le domaine de la petite enfance (halte-garderies et crèches) et de la jeunesse (sports, loisirs et culture).

### 3.3.3. Le dimensionnement des équipements structurants doit, cependant, permettre de satisfaire aux pointes saisonnières : alimentation en eau potable, effluents et déchets, etc.

Si les équipements et services doivent être conçus et dimensionnés pour répondre aux besoins d'une économie annualisée et d'une population permanente, les équipements structurants doivent l'être pour satisfaire, également, les pointes de la demande durant les périodes de saison estivale.

Il en est ainsi, dans les objectifs du SCoT et dans les politiques communales et intercommunales :

- de l'alimentation en eau potable, les réseaux et installations de potabilisation devant être adaptés en conséquence et des contrats devant assurer les compléments d'approvisionnement ;
- de l'assainissement, la capacité des stations d'épuration devant être dimensionnée pour absorber les pointes saisonnières ;
- de la gestion des déchets, etc ....

### 3.4. La diversification des modes de déplacements et la maîtrise de l'usage de l'automobile.

Le territoire du SCoT est un territoire ouvert, en raison même de sa vocation touristique ; mais il est paradoxalement dans une situation de relatif isolement physique tenant à sa morphologie, le massif des Maures le cernant totalement, et de sa configuration en presqu'île.

Les conditions de déplacement interne sont de plus en plus difficiles, avec une nette prédominance du transport routier individuel. Les modes de déplacements alternatifs sont peu attractifs en l'état du réseau routier.

En réponse, la politique des déplacements promue par le SCoT vise à satisfaire une forte demande de déplacements, par une combinaison de modes complémentaires, organisée à l'échelle des 12 communes.

#### 3.4.1. Une forte demande de déplacements.

Le SCoT prend le parti de maintenir et conforter une organisation multipolaire, un réseau de villages clairement identifiés. Cette politique, partiellement compensée par un accroissement de l'offre de logements permanents dans les villages, aura pour conséquence le maintien, à un niveau élevé, des besoins de déplacements (domicile-travail, domicile-commerces et services) pour les résidents.

#### 3.4.2. Une politique globale des déplacements.

Devant ce constat, le SCoT détermine une politique des déplacements visant à une meilleure maîtrise de l'usage de l'automobile et la promotion des modes alternatifs dans un système coordonné.

##### **Un préalable : la modernisation du réseau routier.**

Les études du Dossier de Voirie d'Agglomération (D.V.A.) conduites par l'Etat, ont conclu à la nécessité d'un nouveau partage des voiries routières entre l'automobile et les transports collectifs et modes "doux".

Cependant, la configuration actuelle du réseau routier, repose sur une armature principale, l'ex RN 98 entre Sainte-Maxime et La Foux, qui supporte l'ensemble des fonctions de desserte locale, d'accès et, plus marginalement de transit. Cet axe structurant ne permet pas de dégager de la place pour la réalisation de couloirs ou de voies spécifiques pour les transports collectifs et les 2 roues.

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

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

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

Enfin, bien qu'étant située pour partie à moins de 2 kilomètres du littoral, la voie de contournement ouest de Sainte-Maxime a été considérée par le ministère de l'Environnement, co-signataire de la décision ministérielle de mars 2001, comme compatible avec la loi Littoral en raison de sa vocation de voie de desserte locale et de sa position perpendiculaire au littoral.

**Ces caractéristiques permettront une bonne insertion dans le paysage, tandis que, par ailleurs, le SCoT prend les dispositions nécessaires pour :**

- éviter que le renforcement du réseau routier ne favorise l'expansion de l'urbanisation et maîtrise de l'urbanisation,
- protéger les abords des routes sur l'ensemble du réseau,
- préserver la vocation agricole dans la plaine de Grimaud et les espaces remarquables du massif.

##### **Le développement de l'offre de transports collectifs et des modes alternatifs.**

Le dédoublement d'une partie du réseau armature, permettra la mise en place de couloirs réservés aux transports collectifs, seule solution permettant d'obtenir des vitesses commerciales acceptables par l'utilisateur.

Les transports collectifs terrestres pourront être organisés autour de lignes régulières dotées des cadences adaptées aux besoins de la population, ainsi que sous la forme de **services à la demande**, permettant d'assurer le rabattement des usagers vers les lignes régulières depuis des quartiers à faible densité de bâti.

### **Intermodalité et intercommunalité.**

Le golfe de Saint-Tropez est, dès à présent, marqué par la diversité des modes de déplacements puisque aux transports terrestres s'ajoutent les transports maritimes, très développés, et aériens, hélicoptères et avions.

Le développement de l'offre de transports collectifs et des modes alternatifs "doux" permet, seul, la réduction dans le temps, de l'usage de l'automobile.

Pour autant la configuration du territoire rendant durablement indispensable un large recours aux déplacements automobiles, des points d'échanges doivent être programmés dans des localisations limitant le nombre des ruptures de charge : espaces offrant de larges possibilités de stationnement, proximité du littoral et d'ouvrages "portuaires", proximité d'axes routiers structurants.

Ces pôles d'échanges sont localisés dans les Orientations générales du SCoT.

La constitution, l'exploitation et le financement d'un réseau de transports collectifs supposent la création d'une autorité organisatrice intercommunale à l'échelle du territoire du SCoT (A.O.T.U.) ; le rôle joué par la collectivité départementale en matière de transports scolaires et transports interurbains justifiera une collaboration étroite avec l'A.O.T.U.

# SCOT

des cantons de Grimaud et St-Tropez

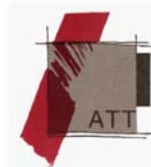
---

## Maîtrise d'ouvrage



---

## Assistance à maîtrise d'ouvrage et cartographie



*Aix en Provence*



Comité des Elus

*Sainte-Maxime*

**sdp.conseils**

*Aix en Provence*



*Liberté • Egalité • Fraternité*  
REPUBLIQUE FRANCAISE