

# SCOT

des cantons de Grimaud et St-Tropez

1



## Rapport de présentation

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

Version exécutoire

# En préambule

## Le cadre administratif du SCoT.<sup>1</sup>

Institué<sup>2</sup> par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 Décembre 2000, le SCoT est un document d'urbanisme et de planification territoriale qui s'est substitué au précédent schéma directeur.

Il vise à coordonner les politiques sectorielles d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, à l'échelle d'agglomérations ou de territoires cohérents.

Il fixe les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des zones urbanisées et détermine les grands équilibres entre les zones urbaines et à urbaniser, et les espaces naturels et agricoles ou forestiers.

Le SCoT est, donc, un document de portée supra communale, mis en œuvre par un syndicat intercommunal ou une communauté.

Selon le principe de subsidiarité, le SCoT ne doit pas se substituer aux PLU des communes. Il ne traite que les problématiques spécifiques au territoire et fixe les orientations fondamentales de l'aménagement intercommunal.

Le SCoT est élaboré en association avec les services de l'Etat<sup>3</sup> (Préfecture, DDE, DIREN, DDAF, ...). Le Conseil Régional, le Conseil Général, les établissements publics intéressés et les communes voisines sont également consultés.

Le syndicat du SCoT peut également recueillir l'avis de tout organisme ou association ayant compétence en matière d'habitat, d'urbanisme, de déplacements, d'aménagement ou d'environnement.

Ainsi, le SCoT est un document important pour le territoire ; il prend en compte :

- les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics, en particulier le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Rhone-Méditerranée-Corse ;
- les plans locaux d'urbanisme (PLU), les opérations foncières et les opérations d'aménagement devront lui être compatibles.

<sup>1</sup> Les textes législatifs relatifs au SCOT sont insérés en annexe.

<sup>2</sup> Les SCOT ont remplacé les Schémas Directeurs de 1983, ex-SDAU ou Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme de la Loi d'Orientation Foncière de 1967.

<sup>3</sup> Voir en annexe les réunions du Comité de Pilotage, les réunions techniques, les modalités de concertation,

...

## Le contenu du SCoT.

Formellement, un SCoT se compose (Cf. annexe : Article R 122.1 et R 122.2 du Code de l'Urbanisme) :

- d'un **rapport de présentation**, qui :

1. expose le diagnostic du territoire;
2. décrit l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;
3. analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en oeuvre du schéma ;
4. analyse les incidences notables prévisibles de la mise en oeuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement ;
5. explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientations générales et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;
6. présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en oeuvre du schéma sur l'environnement et rappelle que le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ;
7. comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ;
8. précise le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées.

**Conformément à la rédaction précédente de l'article R122.2 du code de l'urbanisme et au décret n°2005-608 du 27 mai 2005, le SCoT des cantons de Grimaud et de Saint-Tropez, dont l'approbation intervient avant le 21 juillet 2006, n'a pas réalisé une évaluation environnementale telle que décrite ci-dessus.**

- d'un **projet d'aménagement et de développement durable**, qui 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.

- d'un **document d'orientation**, qui fixe :

1. les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;
2. les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;
3. les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;
4. les objectifs relatifs, notamment :
  - a) à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;
  - b) à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;
  - c) à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;
  - d) à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;
  - e) à la prévention des risques ;
5. les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

- de **documents graphiques**.

## L'opposabilité du SCoT.

### Rappel juridique.

Les dispositions du document d'orientation et des documents graphiques du SCoT constituent des prescriptions opposables, dans les conditions prévues par le deuxième alinéa de l'article L. 122-1, aux :

- programmes locaux de l'habitat,
- plans de déplacements urbains,
- schémas de développement commercial,
- plans locaux d'urbanisme.
- plans de sauvegarde et de mise en valeur,
- cartes communales,
- opérations foncières,
- opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat ...

Ces documents doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur.

Il en est de même pour les autorisations prévues par les articles 29 et 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 « d'orientation du commerce et de l'artisanat ».

L'article L 123-1 du code de l'urbanisme dispose en particulier que les PLU des communes doivent être rendus compatibles, si nécessaire, dans le délai de 3 ans suivant l'approbation du SCoT.

### Commentaires.

Le SCoT n'est pas directement opposable aux demandeurs d'autorisations au titre de l'urbanisme : son opposabilité ne s'exerce qu'au travers des plans d'urbanisme locaux.

Il revient donc aux communes de traduire les dispositions du SCoT en prescriptions opposables aux tiers dans leurs PLU, en respectant le principe de la compatibilité.

### Définition de la compatibilité.

Le principe de la compatibilité signifie, d'une part, que les prescriptions d'urbanisme de niveau communal peuvent être plus exigeantes que celles du SCoT, mais ne doivent pas l'être moins.

D'autre part, les projets de développement inscrits dans le SCoT (ouverture à l'urbanisation, opérations d'aménagement et de construction) n'ont pas un caractère obligatoire et les communes concernées demeurent maîtresses de l'opportunité ou non de les concrétiser et du rythme de leur réalisation.

Le SCoT constitue donc l'enveloppe maximale du développement de son territoire et fixe le seuil minimum de sa protection.

### Le cas particulier des prescriptions du SCoT dans le domaine de la loi Littoral.

Le SCoT donne des indications au titre de la loi Littoral, en particulier en ce qui concerne les espaces naturels remarquables, les espaces proches du rivage, les coupures d'urbanisation : le SCoT identifie et localise **à son échelle**, ces zones.

L'échelle des cartes du SCoT ne permet, donc, aucune lecture de ces informations à la parcelle cadastrale ni au regard du zonage des plans d'urbanismes communaux.

Il appartient donc aux communes de procéder elles-mêmes à la délimitation de ces zones dans leurs PLU.

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

## Le contexte et les motivations.

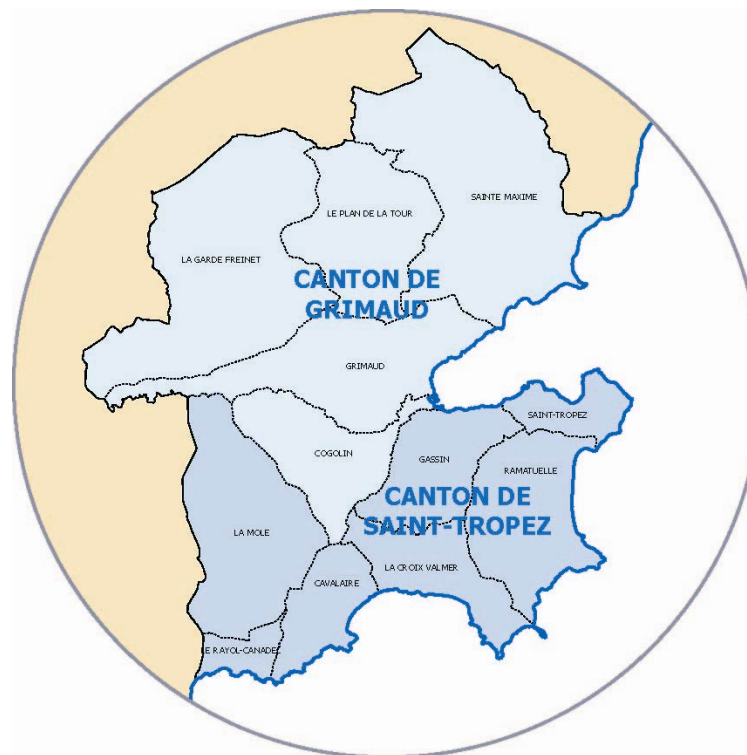
Le territoire du SCoT est situé au milieu du littoral varois entre les agglomérations de Toulon et de Fréjus–Saint-Raphaël, à égale distance des métropoles marseillaise et niçoise.

Il est composé des 12 communes des 2 cantons de Grimaud et Saint-Tropez, constituant un bassin de vie de 430 kilomètres carrés :

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

Dès 1997, les élus regroupés au sein du "Comité des Elus" acquièrent la conviction qu'ils doivent se doter d'un plan d'urbanisme à moyen et long terme, pour définir et maîtriser les conditions d'urbanisation de leur territoire : ils engagent donc une procédure de Schéma Directeur.

Le Schéma Directeur des cantons de Grimaud et Saint-Tropez, aujourd'hui SCoT, est formellement engagé en 1999. Il est l'aboutissement de 10 années de réflexions conduites par les communes et les acteurs socio-économiques et associatifs dans le cadre du Comité des Elus, ainsi que par les services de l'Etat au titre de la réflexion sur l'amélioration de la desserte du golfe.



Le périmètre du SCoT des cantons de Grimaud et Saint-Tropez

## Un objectif fondateur : un territoire, une identité, des valeurs, un art de vivre à préserver et mettre en valeur.

### Un territoire

Ici, la géographie a dessiné un espace homogène, un golfe vers lequel convergent plusieurs vallées, une presqu'île, un espace entouré d'un amphithéâtre de collines, en arc de cercle du Rayol-Canadel au nord de Sainte-Maxime.

Sur un plan géologique, le territoire du SCoT appartient au massif granitique des Maures, qui émerge de la Provence calcaire, ce qui explique la spécificité de ses milieux naturels.

Le climat, les pluies et les vents, ont façonné le relief, accroissant progressivement les espaces de plaine et gagnant sur la mer : il a suscité le développement d'une faune et d'une flore, tant terrestres que marines, d'une très grande diversité.

### Une histoire

L'homme s'abrite tout d'abord dans les hauteurs, sur le massif, loin d'une côte inhospitalière. La civilisation du Freinet est forestière et elle façonne durablement les mentalités. Puis elle conquiert les pentes et les plaines en devenant agricole.

L'arrivée des grecs, des romains puis des sarrasins, s'accompagne de la création des premiers ports-abris.

Vers l'an mille la toponymie des seigneuries se stabilise et préfigure la dénomination de nos 12 villages actuels.

Au milieu du XIV<sup>ème</sup> siècle la population du territoire, évaluée à partir du nombre de feux, est d'environ 4 000 habitants.

Pour cette population, l'agriculture constitue désormais l'activité principale : vignes, oliviers, vergers, potagers... La forêt, largement entamée par les défrichements agricoles, constitue un complément précieux.

La mer voit son influence reculer, les échanges commerciaux avec l'extérieur demeurent limités.



Au XIX<sup>ème</sup> siècle le développement des moyens de transport, chemin de fer de Provence et cabotage maritime, apporte de profonds changements.

L'économie locale est alors dominée par l'exploitation intensive du liège, dont le port de Saint-Tropez assure l'exportation : en 1872 La Garde Freinet compte 660 bouchonniers pour 2 687 habitants.

La fin du XIXème siècle est marquée par le développement de la "villégiature" et voit la construction d'importantes propriétés et hôtels.

Avec la seconde guerre mondiale le phénomène touristique, amorcé au début du XXème siècle, connaît une expansion rapide et se combine avec la forte croissance du nombre de résidences secondaires.



## Une identité et des valeurs

Le territoire est fortement identifié par ses caractéristiques physiques et climatiques, ainsi que par des éléments patrimoniaux et culturels : un équilibre fragile entre espaces agricoles ou naturels, toujours remarquables, et concentrations villageoises, un patrimoine architectural protégé, des monuments et des sites, des traditions préservées, de grandes manifestations touristiques et économiques.

Sa réputation et son attractivité sont, de ce fait, mondiales.

Le dynamisme économique dépend, pour l'essentiel, de l'attractivité touristique et résidentielle du territoire, c'est à dire de son identité et de ses valeurs ; ces valeurs doivent, plus encore, être les moteurs d'une diversification et d'une pérennisation des activités et des emplois.

Mais notre identité, notre cadre de vie et nos valeurs, qui constituent un art de vivre spécifique, reposent sur un équilibre fragile entre les espaces naturels et agricoles et les zones urbanisées, entre une fréquentation maîtrisée et une saturation totale des sites et des infrastructures, équilibre qui peut basculer rapidement sous la pression d'une urbanisation non maîtrisée.

## Le SCoT : le cœur d'un projet de territoire.

### Rappel chronologique.

En 1988 le projet de liaison autoroutière Fréjus - La Foux suscite une réaction de rejet de la part des élus du golfe de Saint-Tropez et des défenseurs des terres agricoles et de l'environnement. Une prise de conscience se généralise sur l'importance d'entamer une réflexion prospective sur l'aménagement de ce territoire.

1991 : Le Ministre de l'Équipement confie à un haut fonctionnaire une mission d'inspection générale dite « Mission Bourges ». Cette mission conclut en faveur d'une intégration prudente de voies nouvelles dans un environnement sensible et plaide, avec 10 ans d'avance, pour un « schéma de cohérence territoriale ».

1993-1994 : les services de la Direction Départementale de l'Équipement du Var réalisent une ébauche de schéma de cohérence territoriale posant un diagnostic et des enjeux.

En 1995 est créé le **Comité des Elus pour la Charte intercommunale de protection, d'aménagement et de développement des cantons de Grimaud et Saint-Tropez**. Association de la loi de 1901 regroupant les 12 maires et préfiguration d'un conseil de développement du territoire par la participation d'acteurs socio-économiques et association de défense du cadre de vie, le Comité des Elus engage une réflexion et une large concertation sur le développement durable de son territoire.

1996 : Délimitation par le Préfet du Var, à la demande du Comité des Elus, d'un périmètre de Charte intercommunale d'aménagement, de protection et de développement, sur le territoire des 12 communes.

1997 : Adoption de la Charte intercommunale et lancement, par le ministère de l'Équipement, de la procédure de Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) pour l'amélioration de la desserte et des déplacements.

1998 : Constitution et réunions des groupes de travail du DVA et, simultanément, des groupes de travail du Livre Blanc du Comité des Elus, véritable projet d'aménagement et de développement du territoire. Une quarantaine de réunions de travail seront organisées en 1998 et 1999.

1999 : Approbation par l'État, la Région et le Département du schéma de desserte routière et du schéma de maîtrise d'ouvrage portés par le Comité des Elus.

1999 : Le préfet du Var approuve le périmètre d'un **Schéma Directeur** correspondant aux 2 cantons, proposé à l'unanimité par les 12 communes ; il approuve également les statuts du syndicat intercommunal pour le schéma directeur et en prescrit l'élaboration. Le schéma directeur du golfe de Saint-Tropez est le premier du Var.

2000 : Inscription du projet routier, pour son réseau principal constitué de routes nationales, au Contrat de Plan État-Région 2000-2006, et approbation par le Conseil Général du Var de ses engagements financiers.

2000 : Elaboration du diagnostic préalable du schéma directeur.

En décembre 2000, la loi Solidarité et Renouvellement Urbains contraint les communes à poursuivre leur démarche de Schéma Directeur dans le cadre nouveau d'un **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)**.

2001 : Décision ministérielle approuvant le principe du schéma de desserte consistant en l'aménagement du RD 25 (route du Muy) et le contournement ouest de Sainte Maxime (déviation de la RN 98 littorale) sur Sainte-Maxime, Grimaud et Cogolin.

2001 : Modification des statuts du syndicat et prise en compte des dispositions de la loi SRU.

2002 : Elaboration du diagnostic et définition des enjeux du SCoT ; première phase de concertation publique préalable.

2003-2004 : Elaboration du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et du document d'Orientations. Préparation de la création d'une communauté de communes pour mettre en œuvre les objectifs du SCoT.

2005 : Seconde phase de concertation. Arrêt du SCoT.

2006 : consultation des conseils municipaux et des personnes publiques associées, enquête publique et approbation du SCoT.

## Les modalités de réalisation du SCoT.

**L'élaboration du schéma a été prescrite** par délibération du comité syndical en date du 22 décembre 1999.

L'Etat a communiqué son "porter à connaissance" le 6 juin 2000.

**Le diagnostic** de territoire a été établi en 2000 et 2001. Il a permis de mettre en évidence les atouts, les menaces et risques pesant sur le bassin de vie des 2 cantons, et les enjeux principaux pour l'avenir, en particulier l'enjeu de la maîtrise des "capacités d'accueil".

Sur cette base, et après en avoir débattu, le comité syndical a approuvé les **orientations du SCoT** par une délibération en date du 14 avril 2002. Ces orientations ont été entièrement confirmées par la suite.

**Une première phase de concertation publique** a été conduite en fin d'année 2002 et au début de 2003, portant sur le diagnostic, les enjeux et orientations générales du SCoT.

Le bilan de cette phase a été tiré en janvier 2003 ; il est rappelé plus loin au titre du bilan d'ensemble de la concertation.

L'Etat a, le 17 mars 2003, procédé à la mise à jour de son "porter à connaissance" pour prendre en compte diverses dispositions nouvelles : PIG de la plaine des Maures, schéma d'équipement commercial, décision ministérielle sur la desserte routière du golfe...

Durant l'année 2003 et jusqu'en avril 2004, l'ébauche du **Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.), les propositions d'Orientations détaillées ainsi qu'une première version des supports cartographiques du SCoT**, ont été élaborés et discutés.

Ces documents (Diagnostic, P.A.D.D., Orientations et cartes) ont été diffusés aux membres du syndicat fin février 2004

La préparation de la **seconde phase de concertation publique**, qui s'est déroulée durant l'été 2005, a permis d'affiner la rédaction du PADD et du document d'Orientations.

L'élaboration du SCoT durant ces 5 années (2001-2005), l'année 2000 ayant été consacrée à la mise en place du syndicat, s'est caractérisée par un **travail collectif important**, réalisé tant au niveau des élus communaux et de leurs services, qu'avec les personnes publiques officiellement associées à l'élaboration du schéma, ainsi que, d'autre part, avec les membres associés du Comité des Elus, partenaires sur tous les grands dossiers concernant notre bassin de vie.

C'est ainsi que :

- **les maires** se sont réunis entre eux à 24 reprises, 2 fois en 2001, 5 en 2002, 8 en 2003, 5 en 2004, 3 en 2005, ainsi qu'en 2006, pour débattre et préciser les éléments du schéma ; ces réunions ont été accompagnées de rencontres de travail, commune par commune, avec les techniciens ;

- **les personnes publiques associées** ont été réunies aux principales étapes du schéma : diagnostic, le 12 novembre 2002, enjeux le 15 avril 2004, PADD et Orientations, le 26 mai 2005 ;

- outre les assemblées générales du Comité des Elus, 5 réunions de travail générales ou thématiques ont été organisées avec les **membres associés du Comité**, et en particulier les associations, les acteurs économiques (Union Patronale et CCI) et les responsables agricoles (Chambre d'Agriculture). Par ailleurs à l'occasion de l'élaboration du Livre Blanc du Comité, une quarantaine de réunions de travail thématiques avaient permis à l'ensemble des élus et acteurs socio-économiques d'exprimer et de partager leur vision de l'avenir de ce territoire.

La liste des organismes ayant participé à toutes ces réunions est donnée en annexe du présent document.

**Le projet de SCoT a été arrêté** par décision du comité syndical, à l'unanimité, le 1er décembre 2006.

Il a été soumis à l'avis des communes et des personnes publiques associées. Il a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 29 mars au 28 avril 2006.

La commission d'enquête désignée par le président du tribunal administratif de Nice, composée de 3 membres, a remis son rapport et son avis le 8 juin 2006.

**Le comité syndical a définitivement approuvé le SCoT le 12 juillet 2006.**

# Plan

## Document 1 : Rapport de présentation

En préambule	I
Le cadre administratif du SCoT	I
Le contenu du SCoT	I
L'opposabilité du SCoT	II
Les fondements du SCoT	III
Le contexte et les motivations	III
Un objectif fondateur : un territoire, une histoire, des valeurs, une identité à préserver et mettre en valeur	IV
Le SCoT : le cœur d'un projet de territoire	VI
Les modalités de réalisation du SCoT	VII

### 1. Etat initial de l'environnement.

#### L'environnement : première richesse du territoire

<b>1.1. Des sites naturels remarquables</b>	<b>2</b>
Une végétation et une faune d'une richesse et d'une diversité remarquables	2
<b>1.2. La diversité des paysages</b>	<b>4</b>
Les grands paysages	4
Le patrimoine bâti dans le paysage	7
Le patrimoine architectural	8
Le patrimoine architectural protégé	8
<b>1.3. Un environnement réglementé</b>	<b>9</b>
Les sites classés et inscrits	9
Les ZNIEFF	12
Les espaces boisés classés	12
Les espaces agricoles	12
Les propriétés du Conservatoire du Littoral	12
Les Espaces Naturels Sensibles du Département	13
Le réseau Natura 2000	13
Le PIG de protection de la Plaine des Maures	14

<b>1.4. L'application de la loi Littoral</b>	<b>15</b>
Les espaces proches du rivages	15
Les espaces naturels remarquables	15
Les coupures d'urbanisation	16
<b>1.5. La gestion des risques naturels</b>	<b>17</b>
Le risque d'incendies de forêt	17
Le risque d'inondation	18
Le risque lié aux mouvements de terrain	20
Le risque sismique	21
Les risques technologiques	21
<b>1.6. La gestion des ressources</b>	<b>21</b>
La gestion de l'eau	21
L'approvisionnement en électricité	23
Le gaz	23
Les équipements de télécommunication	23
<b>1.7. Les déchets et pollutions</b>	<b>24</b>
La collecte et le traitement des déchets	24
L'assainissement	26
Les pollutions	27

## 2. Diagnostic du territoire

<b>2.1. Une pression démographique constante</b>	<b>32</b>
<b>2.1.1. Caractéristiques de la population permanente</b>	<b>33</b>
Les évolutions démographiques (population recensée)	33
La structure par âge de la population	35
<b>2.1.2. Population recensée et population "réelle"</b>	<b>36</b>
Calcul à partir du nombre de lits présents sur le territoire	36
Calcul à partir de l'augmentation de la production de déchets	37
<b>2.1.3. Les capacités d'accueil du territoire</b>	<b>39</b>
Les capacités d'accueil des documents d'urbanisme	39
Les capacités d'accueil des sites	41
<b>2.1.4. Le logement</b>	<b>42</b>
Le parc de logements	42
Types de logements	44
Logements vacants	45
Logement social	45
<b>2.2. Une économie dynamique mais fragile</b>	<b>47</b>
<b>2.2.1. Les activités</b>	<b>48</b>
Une économie dynamique	48
De très petites entreprises	48
Une économie marquée par la saisonnalité	48

Une économie touristique et résidentielle prédominante	49
Les évolutions	49
<b>2.2.2. Actifs, emplois et chômage</b>	<b>50</b>
Les déplacements domicile – travail	53
<b>2.2.3. Les activités touristiques</b>	<b>54</b>
Les attraits touristiques	54
Les activités de plage	55
Les activités nautiques	56
Les capacités d'hébergements touristiques	56
Les séjours	57
<b>2.2.4. L'agriculture</b>	<b>58</b>
La viticulture	59
Les autres productions agricoles	61
<b>2.2.5. La pêche</b>	<b>62</b>
<b>2.2.6. L'activité commerciale</b>	<b>63</b>
<b>2.2.7. L'activité des services publics</b>	<b>64</b>
<b>2.2.8. Les zones d'activités</b>	<b>64</b>
<b>2.3. Des conditions de déplacement difficiles</b>	<b>66</b>
<b>2.3.1. Les déplacements routiers</b>	<b>67</b>
Le réseau routier	67
La fréquentation des axes routiers	68
<b>2.3.2. Les transports en commun</b>	<b>70</b>
Les transports en commun maritimes	70
Les transports en commun terrestres	71
<b>2.3.3. Les modes alternatifs</b>	<b>73</b>
Le vélo	73
Les itinéraires piétonniers	74
<b>2.3.4. La desserte aérienne</b>	<b>75</b>
La desserte aéroportuaire	75
Les hélistations	75
<b>2.3.5. Le transport des marchandises</b>	<b>75</b>
<b>2.4. Une armature d'équipements à compléter</b>	<b>76</b>
<b>2.4.1. Les services publics</b>	<b>77</b>
<b>2.4.2. Les services sociaux et équipements de santé</b>	<b>77</b>
<b>2.4.3. Les équipements d'enseignement et de formation</b>	<b>78</b>
<b>2.4.4. Les équipements sportifs</b>	<b>80</b>
<b>2.4.5. Les équipements culturels</b>	<b>80</b>
<b>2.4.6. Les équipements liés au tourisme et à l'événementiel</b>	<b>80</b>
<b>2.4.7. Le jardin du Rayol</b>	<b>80</b>

### **3. Justification des choix retenus pour élaborer le SCoT : le refus du fil de l'eau** **82**

<b>3.1. Des ressources à capacité limitée : l'exemple de l'eau</b>	<b>82</b>
Une consommation qui a triplé en 30 ans	82
Les perspectives d'évolution de la consommation sur la période 2005-2020	82
<b>3.2. La nécessaire maîtrise de la fréquentation du territoire</b>	<b>83</b>
Les hypothèses de croissance de la population recensée	83
Les perspectives de croissance du parc de logements et les incidences sur la population réelle	83

### **4. Les incidences prévisibles sur l'environnement** **84**

### **Annexes** **86**

## **Document 2 : Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable**

### **1. Les enjeux du territoire** **2**

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

### **2. Les priorités du SCoT** **4**

<b>2.1. Assurer la maîtrise des capacités d'accueil pour contenir l'évolution démographique et la fréquentation du territoire</b>	<b>4</b>
<b>2.2. Promouvoir un modèle d'organisation équilibrée du territoire</b>	<b>5</b>

2.3. Mettre en œuvre des modes d'intervention plus efficaces et plus solidaires	6
<b>3. Les objectifs généraux du SCoT : construire un projet équilibré de développement durable</b>	<b>7</b>
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 villages 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

## Document 3 : Le document d'orientations générales

<b>1. Préserver et mettre en valeur l'environnement</b>	<b>2</b>
1.1. Assurer une protection et un respect accrus de l'environnement	2
1.1.1. La prise en compte des normes de protection	2
1.1.2. La prévention des risques	3
1.2. Mettre en valeur l'espace maritime et littoral	4
1.2.1. Des espaces littoraux à enjeux de développement durable	4
1.2.2. Des projets de développement littoral	5
1.2.3. Le S.M.V.M. : de la protection à la mise en valeur	6

<b>1.3. La mise en valeur des espaces agricoles et forestiers</b>	<b>7</b>
1.3.1. Les espaces agricoles	7
1.3.2. Le massif forestier	7
<b>1.4. Maintenir l'équilibre entre espaces naturels, agricoles et urbains</b>	<b>8</b>
1.4.1. Des "espaces de respiration"	8
1.4.2. La protection des abords de routes	9
1.4.3. Une maîtrise renforcée de l'urbanisation dans le secteur de la Foux.	10
<b>1.5. Des moyens opérationnels.</b>	<b>10</b>

<b>2. Renforcer et diversifier le tissu économique</b>	<b>12</b>
2.1. La valorisation du tourisme	12
2.1.1. L'annualisation de l'activité touristique	12
2.1.2. L'organisation et la professionnalisation des acteurs du tourisme	13
2.2. Diversifier l'économie du territoire	14
2.2.1. La recherche de nouvelles filières économiques	14
2.2.2. L'amélioration et la création de zones d'activités	14
2.2.3. Des mesures d'accompagnement	15
2.2.4. Le cas particulier du site DCN	15
2.3. Conforter les activités agricoles	16
<b>3. Réguler la pression démographique</b>	<b>18</b>
3.1. Maîtriser la production de logements	18
3.2. Favoriser la résidence principale et freiner le développement des résidences secondaires	19
3.3. Construire des logements locatifs	20
3.3.1. Le logement locatif pour actifs	20
3.3.2. Le logement locatif social	21
3.3.3. Le logement d'urgence	21
3.4. Rendre la croissance urbaine moins consommatrice d'espace	21
3.4.1. Une croissance urbaine moins consommatrice d'espace	21
3.4.2. Des opérations de renouvellement urbain ou villageois	22

<b>4. Développer les transports</b>	<b>24</b>
4.1. Soulager le réseau routier actuel par la réalisation de nouvelles infrastructures et assurer un traitement plus fonctionnel des voiries existantes	24
4.1.1. L'amélioration de la desserte routière du golfe de Saint-Tropez	24
4.1.2. L'aménagement des routes et abords de routes	24
4.1.3. L'amélioration des entrées annexes du territoire	24
4.2. L'amélioration des transports collectifs	25

4.2.1. Un réseau de transports maritimes	25
4.2.2. Des pôles d'échanges	25
<b>4.3. Améliorer les liaisons avec les pôles régionaux et les grands axes de communication</b>	<b>25</b>
4.3.1. Améliorer l'accès au golfe de Saint-Tropez, en terme de confort et de sécurité	25
4.3.2. Les liaisons aériennes : le cas particulier de l'aérodrome de La Mole	26
4.3.3. Les hélistations	26
4.3.4. Les liaisons maritimes rapides	26
<b>4.4. Des mesures d'accompagnement</b>	<b>26</b>
<b>5. Mieux équiper le territoire.</b>	<b>28</b>
5.1. Compléter l'offre de formation secondaire, professionnelle et supérieure	28
5.2. Conforter le niveau des équipements culturels et sportifs	28
5.3. Créer des aires d'accueil pour les gens du voyage	29
5.4. Renforcer l'offre de services publics	29
5.5. Développer les équipements d'environnement et sécuriser les approvisionnements	30
5.5.1. L'alimentation en eau potable	30
5.5.2. L'assainissement	30
5.5.3. Le traitement et la valorisation des déchets	31
<b>5.6. Des mesures d'accompagnement</b>	<b>31</b>

## Document 4 : La carte du SCoT