

Révision du SCoT du Golfe de Saint-Tropez



Livre Blanc

Éléments de cadrage pour la conduite de la démarche

Avant-propos

La révision du SCoT du Golfe de Saint-Tropez constitue un temps fort pour notre jeune Communauté de communes. Cet exercice constitue l'occasion de porter une ambition intercommunale sans retirer aucune initiative aux communes mais en articulant nos projets et leurs temporalités et en unissant nos énergies.

En effet, l'urbanisme continuera pour l'instant de se faire au niveau communal sur notre territoire. En revanche, les grands investissements, pour donner toute leur mesure et leur efficacité en ces temps de raréfaction des fonds publics et de moindre dynamisme économique, doivent être coordonnés et parfois même s'élaborer à un niveau intercommunal.

C'est dans ce contexte que la mise en cohérence et en synergie de l'ensemble de nos démarches reste à inventer et à formaliser. Au travers de notre SCoT, c'est tout à la fois un projet de territoire que nous dessinerons et un outil d'aménagement dont nous nous doterons.

Quels sont, parmi la grande variété de sujets que le SCoT se doit de traiter, ceux qui feront l'objet d'une attention particulière ? Comment le SCoT peut servir nos projets intercommunaux et communaux ? Quelle règle du jeu pour débattre collectivement des projets ? Quelle échéance pour le SCoT ? Ce sont autant de questions que nous nous proposons d'aborder dans ce Livre Blanc.

Bien entendu, ce document n'a pas la prétention de traiter de l'ensemble des enjeux ou des questionnements qui émergeront chemin faisant et qui nourriront nos échanges et nos débats.

Le Président de la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez

Maire de Sainte-Maxime

Vincent Morisse

Avant-propos

La rédaction du Livre Blanc constitue une étape importante pour la révision du Schéma de Cohérence Territoriale. Il clôture une première année de travail marquée par les enseignements tirés de la mise en œuvre du SCoT de 2006 et des nouvelles perspectives qui s'ouvrent à nous. Ce document va servir à guider l'ensemble de nos réflexions sur les deux prochaines années jusqu'à l'approbation du SCoT. Il est le cahier des charges que nous, élus du territoire, nous donnons à nos équipes pour mettre à jour notre projet d'aménagement et de développement territorial qu'est le SCoT.

Il bordera et orientera le travail de tous, qu'il soit technique ou politique, interne ou lors de nos moments d'association et de concertation.

Nous avons la chance d'avoir une base de travail solide, le SCoT de 2006 et le prolongement de ses réflexions sur l'espace maritime. Celui-ci mérite aujourd'hui d'être actualisé et enrichi au regard des évolutions législatives et réglementaires, des évolutions du territoire et surtout au regard de notre vision et de nos projets pour ce territoire. L'exercice de la révision doit être appréhendé sous le prisme d'une stratégie d'amélioration continue.

La révision du SCoT est aussi l'occasion d'intégrer à nos réflexions les grands enjeux de demain qui sont aujourd'hui débattus aux niveaux international et national. La question de la transition énergétique, la diminution de notre empreinte écologique, la santé et le bien-être de nos concitoyens ne sont qu'une illustration de nos préoccupations.

Ce Livre Blanc transcrit les sujets prioritaires sur lesquels nous apporterons, au-delà des obligations réglementaires, une attention particulière. Il identifie également les sujets sur lesquels une rupture est souhaitable, une tendance à infléchir, ceux qui s'inscrivent dans une continuité ou une prolongation de la tendance. Pour les nouveaux sujets, il affirmera un positionnement et une ambition.

Vice-présidente en charge de l'aménagement du territoire à la Communauté de communes

Maire du Plan de la Tour

Florence Lanliard

Sommaire

Portrait du territoire.....	9
1/ Du SCoT des Cantons des Grimaud et Saint-Tropez au SCoT du Golfe de Saint-Tropez	11
Une mise en révision du SCoT de 2006 nécessaire	11
De nouvelles perspectives offertes par une gouvernance renouvelée avec la création de la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez	12
Pourquoi un Livre Blanc pour la révision du SCoT ?	12
Les fondements du Livre Blanc.....	13
La tournée des communes de fin 2014 et début 2015	13
Le bilan du SCoT de 2006	14
Le séminaire du 30 novembre.....	15
2 / Ce que nous attendons du SCoT	16
Préserver les fondements d'un territoire d'exception à rayonnement international	16
Projeter un bassin de vie horizon 2030.....	17
Bâtir un projet collectif dans le respect et l'articulation de nos projets communaux.....	17
Se réapproprier les réglementations nationales et constituer un outil d'aide à la décision et de sécurisation des démarches communales	18
Rationaliser nos investissements publics et renforcer la cohérence de nos politiques	18
3/ Les grands chantiers de la révision	20
3.1/ Les chantiers environnementaux.....	20
La valorisation des espaces de nature et agricoles	20
L'anticipation des risques naturels et l'adaptation de la ville existante	21
La trame verte et bleue, la loi littoral et les possibilités de développement urbain / La définition claire d'un cadre pour la préservation des grands équilibres	23
3.2/ Les chantiers de l'offre en logements.....	25
Un phasage de la réponse aux besoins sociodémographiques articulé avec l'avancement des grands investissements collectifs	25
Les besoins en logements des habitants et des actifs du territoire.....	26
La performance énergétique des logements	27
3.3/ Les chantiers du développement économique	28
L'attractivité commerciale des centres villes	28
L'agriculture et le développement économique	28
Evolution des moteurs de l'attractivité touristique du territoire	29

3.4/ Les chantiers des déplacements	30
Les mobilités durables dans le Golfe.....	30
Les grandes infrastructures de transport, développement urbain et organisation du maillage en déplacements	31
L’accessibilité au territoire	32
3.5/ Les chantiers de l’équipement du territoire.....	34
L’accessibilité aux services et aux équipements	34
La coordination des projets d’investissements collectifs.....	35
La couverture numérique du territoire	35
CONCLUSION	36

Portrait du territoire



Fiche d'identité :

- 334 km² de surface forestière (30% du Massif des Maures)
- 103 km de côtes, 7 000 anneaux portuaires, 40 plages
- 80 km de cours d'eau gérés
- 39 000 tonnes de déchets ménagers collectés (12% du Var)
- 1,6 millions de touristes (18% du Var) et 12,9 millions de nuitées /an (20% du Var)
- 5 500 entreprises (12% du Var)
- 55 481 habitants en 2012 (5.4% du Var) / -0.08% sur la dernière période intercensitaire 2006/2011
- 23 790 emplois en 2011 (6.8% du Var) / + 0.7% sur la dernière période intercensitaire 2006/2011

Zoom sur estimation population :

La Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez a une population recensée de 55 481 habitants en 2012 (source INSEE). Cependant, la forte présence sur le territoire de résidences secondaires implique des phénomènes de double résidence. Ainsi, la population présente en permanence est estimée à environ 100 000 habitants en moyenne sur l'année d'après l'évaluation réalisée à partir de la gestion des déchets et des stations d'épuration. Au plus fort de l'été, le pic de fréquentation touristique (résidences secondaire, campings, centres de vacances...) atteint une population estimée à 300 000 habitants. Le projet de SCOT devra tenir compte de l'ensemble des besoins induits par ces variations démographiques.

1/ Du SCoT des Cantons des Grimaud et Saint-Tropez au SCoT du Golfe de Saint-Tropez

Une mise en révision du SCoT de 2006 nécessaire

Le 12 juillet 2006, le territoire du Golfe de Saint-Tropez s'est doté du premier SCoT du Var. Ce territoire regroupait alors 12 communes autour d'un Syndicat mixte. Les réflexions se sont prolongées la prescription de l'élaboration du schéma de mise en valeur de la mer dans le prolongement du SCoT terrestre. Les élus de la Communauté de communes, désormais compétente en matière de SCoT, ont approuvé le 10 décembre 2014 la mise en révision du SCoT des Cantons de Grimaud et Saint-Tropez. Ils précisent les objectifs poursuivis de la révision :

- ⊕ Adapter le contenu du SCoT aux nouvelles exigences légales issues des lois du 10 février 2009 dite Loi Grenelle 1, du 12 juillet 2010 Engagement national pour l'environnement dite loi Grenelle 2, du 24 mars 2014 dite loi ALUR,
- ⊕ Assurer la compatibilité du SCoT avec les documents nés ou révisés postérieurement à son approbation
- ⊕ Intégrer les documents de rang supérieur pour faire du SCoT le document unique auquel se référer au sens de la loi ALUR
- ⊕ Assurer la cohérence avec les documents élaborés sur les territoires voisins
- ⊕ Réaliser le bilan de l'application du SCoT pour alimenter le nécessaire retour d'expérience, utile à la révision elle-même

11

La révision intègre les objectifs poursuivis dans le cadre de l'élaboration du chapitre individualisé qui fera désormais partie intégrante du SCoT en tant que volet maritime.

- ⊕ Assurer l'efficacité du SCoT comme outil privilégié de gestion intégrée de l'espace littoral et maritime du territoire de la Communauté de communes en précisant la vocation de cet espace et en assurant la cohérence entre ses différents usages
- ⊕ Déterminer la vocation générale des zones dont les contours sont également à préciser, afin de permettre le développement des activités liées à la mer
- ⊕ Harmoniser et mettre en cohérence les différentes politiques publiques qui s'exercent sur l'espace maritime

La mise en révision du SCoT est également l'occasion de refonder le projet de territoire à l'aune des dernières évolutions constatées à partir d'une actualisation des éléments de connaissance. En effet, le SCoT de 2006 a été établi sur des dynamiques de prolongement de tendance observées dans les années 90. Or les nouvelles tendances observées au cours des années 2000, notamment d'un point de vue démographique, ne correspondent pas toujours à la prospective initiale.

Enfin, cette révision du SCoT s'inscrit dans un contexte législatif mouvant et intègre les derniers objectifs de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015. Ainsi,

la Communauté de communes a fait le choix de s'inscrire dans une démarche exploratoire et innovante pour une meilleure prise en compte de la transition énergétique et bénéficie à ce titre d'un appui de la Région.

De nouvelles perspectives offertes par une gouvernance renouvelée avec la création de la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez

Depuis le 1^{er} janvier 2013, le SCoT est portée par la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez. La création de cette structure intercommunale avait été identifiée comme une orientation du SCoT et un outil à l'établissement d'une politique commune notamment en matière de développement économique et d'organisation des transports.

Ainsi, la révision du SCoT bénéficie de cette gouvernance renouvelée qui ouvre de nouvelles perspectives. En effet, le projet de territoire qui sera porté en grande partie par le SCoT pourra être doté de moyens d'actions supplémentaires pour se concrétiser au travers de la cohérence des différentes politiques publiques notamment en matière d'environnement, de logements, de développement économique, de déplacements et de tourisme, portées par la Communauté de communes. Par ailleurs, la démarche concomitante d'élaboration du premier PLH communautaire apporte un outil de mise en œuvre précieux au SCoT sur la thématique de l'Habitat.

Aussi, la révision du SCoT est l'occasion de constituer un moment fort pour la Communauté de communes afin de se doter d'un projet commun et transversal moteur pour son existence et garante en termes de qualité de service pour la population.

12

Pourquoi un Livre Blanc pour la révision du SCoT ?

Le Livre Blanc définit le cadre stratégique d'intervention et accompagne toute la procédure de révision du SCOT. Il est l'expression des directions politiques que les élus du territoire souhaitent donner à la démarche. Il s'agit d'un document-guide réalisé par les élus pour fixer le cap et les objectifs poursuivis pour la révision du SCoT de 2006. Il permet de garantir le maintien d'un certain niveau d'ambition tout au long de la procédure d'élaboration. Face à des SCoT de plus en plus complexes, il s'agit d'éviter ainsi les dispersions tout azimuts des efforts pour se centrer sur les enjeux du développement du Golfe et portés collectivement par les élus.

Il s'agit avant tout d'une étape clé à l'articulation entre la phase préparatoire (comprenant le bilan du SCoT 2006 et la première tournée des communes) et la production des éléments pour le SCoT 2.

Ce document constitue une base de discussion avec les principaux partenaires institutionnels afin de croiser les visions et les enjeux de chacun pour avancer collectivement vers la production d'un document partagé.

Les fondements du Livre Blanc

L'élaboration de ce document s'appuie sur les échanges particuliers entre les maires et élus du territoire membres du Comité de pilotage du SCoT autour de deux grands moments clés.

La tournée des communes de fin 2014 et début 2015

L'exercice de révision du SCoT a été entamé par une rencontre de chacune des 12 communes du territoire à travers plusieurs points :

- Les projets actuellement portés par les communes
- La mise en œuvre du SCoT au travers des documents d'urbanisme locaux et des autres démarches de leurs compétences.
- Le niveau d'appropriation des nouvelles thématiques issues du Grenelle de l'environnement.

Cette première série d'entretiens a permis de faire émerger des points de convergence tant sur les grandes thématiques que sur les attentes des communes vis-à-vis d'un document de planification à l'échelle intercommunale. Ces points ont permis l'alimentation des débats du séminaire de novembre 2015 et du présent Livre Blanc.

<i>Date</i>	<i>Commune</i>
11 décembre	Sainte-Maxime
11 décembre	Saint-Tropez
12 décembre	Gassin
12 décembre	La Croix-Valmer
18 décembre	Grimaud
18 décembre	Le Plan-de-la-Tour
08 janvier	Le Rayol-Canadel
14 janvier	La Mole
15 janvier	Ramatuelle
15 janvier	La Garde-Freinet
16 janvier	Cogolin
19 janvier	Cavalaire

Le bilan du SCoT de 2006

14

Un travail de bilan a été conduit sur l'année 2015 pour analyser les résultats de l'application du SCoT sur un pas de temps de 10 ans. Ce travail a permis d'établir une analyse rétrospective sur la mise en œuvre concrète du SCoT depuis son approbation en 2006 et d'identifier les grandes tendances d'évolutions constatées en qualifiant les trajectoires pris par le territoire au regard des orientations définies, entre prolongement des tendances observées, inflexions par rapport aux tendances initiales et apparition de nouvelles tendances non envisagées initialement par le SCoT.

Ainsi sur la base des résultats de ce bilan, il ressort que le SCoT de 2006 a connu une bonne mise en œuvre sur :

- ⊕ La préservation des grands équilibres naturels et agricoles par une maîtrise de l'urbanisation avec une tendance observée à une augmentation de la superficie des espaces naturels et agricoles par un redéploiement d'anciennes zones d'habitats diffus ou de développement futur en leur faveur.
- ⊕ Le rééquilibrage du logement en faveur des résidences principales dans la production neuve sur l'essentiel du territoire
- ⊕ L'engagement d'une véritable dynamique commune avec la création de la communauté de communes, les travaux de réalisation du Schéma de mise en valeur de la mer et la mise en place d'une politique coordonnée et d'une programmation dans l'habitat avec le lancement du PLH.

En revanche, l'analyse a fait ressortir que sur certains aspects le projet du SCoT de 2006 a connu des difficultés à se concrétiser à plusieurs niveaux et notamment :

- ⊕ Une mise en œuvre de certaines orientations impliquant différents partenaires publics dont les communes
- ⊕ Des retards d'équipements notamment en matière de solutions pour organiser la chaîne de déplacements sur le Golfe et lutter contre les embouteillages
- ⊕ Une concurrence toujours forte de la résidence secondaire dans le parc de logements, au détriment de l'occupation permanente
- ⊕ Un redéploiement de l'offre touristique sur l'année et sur les espaces rétro littoraux autour de nouvelles thématiques telles que le tourisme vert qui peinent à se concrétiser
- ⊕ Un niveau de rédaction parfois trop précis pour permettre aux communes d'engager leurs projets sur un principe de compatibilité et non de conformité
- ⊕ Une difficulté pour le SCoT d'être un levier pour les politiques en matière d'économie et de tourisme

Ainsi, il apparaît essentiel que dans le cadre de la révision, le SCoT soit systématiquement interrogé sur la traduction opérationnelle de ces orientations dans les différentes politiques publiques et notamment celles portées par les 12 communes du territoire.

Le séminaire du 30 novembre

Le séminaire du 30 novembre

15

Sur la base des enseignements tirés du bilan du SCoT de 2006 et des premières prises de contact lors de la tournée des communes, le séminaire organisé le 30 novembre 2015 a été conduit pour définir les priorités des élus pour cette démarche de révision du SCoT, fondatrice du projet de territoire. Cette première session de travail collectif instaure le principe d'une démarche participative qui sera le mode opératoire privilégié tout au long de la procédure de la révision du SCoT.

Les 31 élus du territoire présents, dont les 12 maires, ont été répartis en 6 groupes de travail durant une matinée entière. Ils ont échangé et débattu des enjeux du territoire qu'ils souhaitent voir aborder prioritairement dans le cadre du SCoT révisé. Sur la quarantaine d'enjeux pré-identifiés, une quinzaine d'entre eux a été retenue, dont parfois la formulation a été précisée et reformulée lors d'un exercice de synthèse qui a rassemblé, l'après-midi et dans une formulation plus restreinte, les maires des communes. Ces enjeux ont été répartis dans 5 thématiques principales:

- l'environnement,
- l'offre en logement,
- les déplacements,
- l'économie,
- les équipements.

En parallèle, de grandes attentes transversales ont été identifiées et partagées qui complètent le canevas thématique précédemment évoqué.

C'est sur la base des conclusions de ce séminaire que les attentes des élus et les chantiers prioritaires sont déclinés ci-dessous.

2 / Ce que nous attendons du SCoT

Le territoire du Golfe de Saint-Tropez a su résister à une dynamique urbaine puissante qui a caractérisé le développement de l'essentiel du littoral régional autour des agglomérations de Toulon, de Fréjus-Saint Raphaël et plus loin du littoral des Alpes-Maritimes depuis une cinquantaine d'années. La situation géographique du Golfe l'a relativement préservé de cette pression que ses voisins ont subie mais est aussi à l'origine des dysfonctionnements observés.

Après un premier SCoT qui identifiait les enjeux de protection du territoire, le SCoT révisé, dans un contexte d'accalmie des pressions démographiques et économiques, sera celui du renforcement de l'organisation du territoire. Cette révision travaillera sur les valeurs intrinsèques du territoire. Il s'agit de définir une politique ciblée pour un développement raisonné et maîtrisé en adéquation avec les caractéristiques encore préservées du littoral.

L'ensemble du projet devra privilégier prioritairement la réponse aux besoins du territoire, de ses habitants, de ses actifs et de son économie et le confortement d'un bassin de vie à l'année offrant l'ensemble des services utiles et de taille mesurée.

La révision du SCoT doit permettre de poursuivre cinq objectifs généraux et transversaux. Ils s'attachent à inscrire la volonté politique du territoire pour permettre les arbitrages et les choix concrets qui devront être faits dans les différents champs d'intervention du SCoT (habitat / Environnement / transport/ économie ...).

16

Préserver les fondements d'un territoire d'exception à rayonnement international : la primauté des paysages

Associé au nom mythique de Saint-Tropez, les douze communes du Golfe constituent un ensemble cohérent porteur d'images connues et reconnues dans le monde entier, fondement majeur de l'attractivité touristique du territoire et donc de son développement économique.

Cette image internationale est à conforter dans ses dimensions qualitatives en maintenant un esprit « Côte d'Azur préservée » grâce à la qualité des paysages, la typicité des villages, une authenticité des modes et de la qualité de vie, le contraste entre la sérénité hors saison et l'effervescence en saison. Le projet devra de manière générale s'attacher à lutter contre les dynamiques allant à l'encontre de cette qualité convoitée (banalisation des paysages, asphyxie routière, tourisme de masse...).

Largement tourné vers des activités maritimes et littorales, le territoire du Golfe de Saint-Tropez doit pour autant créer les conditions pour assurer son ancrage au reste du Var (1^{er} département

touristique de France hors Paris) et promouvoir l'articulation avec d'autres richesses à valoriser comme l'agriculture et la nature avec le massif des Maures.

L'ancrage du projet de territoire à définir sur le Golfe de Saint-Tropez pourra se retranscrire par la reconnaissance d'un territoire d'exception autour de labels à identifier, comme par exemple une inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO, un géoparc sur le massif des Maures... Les choix opérés dans le SCoT devront permettre de faciliter la reconnaissance de ces démarches.

Projeter un bassin de vie horizon 2030

Ce projet doit s'inscrire dans le temps et doit permettre la gestation, la maturation et la mise en œuvre des projets structurants. Ainsi il est nécessaire de dépasser les temporalités électorales, pour se doter d'un cadre de développement à moyen terme, adaptable au fur et à mesure de la mise en œuvre de ces projets, des évolutions des contextes économiques, démographiques et législatifs.

C'est pour cela qu'un horizon de douze ans après l'approbation du SCoT est envisagé, cette période correspondant aux échéances de deux bilans, prévus par le législateur tous les six ans et aux échéances, également tous les six ans, des Programmes Locaux de l'Habitat.

Bâtir un projet collectif dans le respect et l'articulation de nos projets communaux

17

Il est attendu du SCoT qu'il constitue un outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale. L'élaboration de cet outil est l'occasion de créer un espace de dialogue entre les douze communes du territoire et la Communauté. Ce projet, construit dans le respect de chaque commune, implique l'acceptation d'une double exigence : celle des avantages attendus d'un projet commun comme celle des obligations générées par sa mise en œuvre selon un principe de solidarité et de responsabilité territoriales réciproques.

Le SCoT définira clairement les grands équilibres territoriaux garants d'une cohérence globale du territoire et luttera contre les dysfonctionnements aujourd'hui observés (tensions sur le marché de l'immobilier, saisonnalité trop contrastée, encombrements dans les déplacements, augmentation de la vulnérabilité des habitants au changement climatique). Sur certains secteurs concentrant un nombre important d'enjeux intercommunaux, comme notamment le fond du Golfe, le SCoT pourra développer une approche territorialisée plus spécifique à travers l'élaboration de schémas d'organisation future de ces secteurs.

Il s'agit de créer les conditions favorables pour faciliter à la fois la mise en œuvre des projets communaux et la contribution que ceux-ci apporteront aux traitements des enjeux intercommunaux.

Dans ce cadre, pour chaque thématique qu'il abordera, le SCoT adaptera son niveau de précision par rapport aux enjeux du territoire. Il s'agit de bâtir un SCoT cadre suffisamment précis pour ne pas

laisser de marges d'interprétations trop grandes et permettre à chaque commune d'asseoir son projet sur une base collective solide et en compatibilité avec le SCoT.

La reconnaissance de l'implication de chaque commune dans la définition de ce projet est une condition essentielle à la réussite de la démarche. Cette reconnaissance nécessite de s'appuyer sur un partage de l'information à toutes les étapes de la procédure d'élaboration du SCoT et des procédures d'élaboration des documents d'urbanisme locaux. Au-delà, l'association de l'ensemble des élus et techniciens, des forces économiques et associatives, des habitants et des institutions impliquées dans la vie du territoire est indispensable.

Se réapproprier les réglementations nationales et constituer un outil d'aide à la décision et de sécurisation des démarches communales

La mise en révision doit être l'occasion de constituer un espace de dialogue avec les différents partenaires institutionnels pour assurer une prise en main par les élus de l'application locale de l'arsenal législatif et juridique en matière d'urbanisme et d'aménagement pour son application locale.

Par ailleurs, c'est à travers la définition d'un projet global et commun que les élus du territoire seront les mieux outillés pour faire les choix en matière d'implication à des dispositifs partenariaux de préservation, de protection et de gestion (Charte du Parc National de Port Cros, Natura 2000...)

Trois thématiques sont apparues essentielles à prendre en compte dans ce cadre et a émergé des débats le besoin de définition d'un cadre clair et partagé pour:

- l'application de la loi Littoral sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez
- les modalités d'application de la loi ALUR et la dynamique de densification des territoires déjà urbanisés voulu par le législateur.
- l'adaptation et la prise en compte des risques naturels et l'évolution en lien avec le changement climatique.

Rationaliser nos investissements publics et renforcer la cohérence de nos politiques

La révision du SCoT s'inscrit dans un contexte financier ayant fortement évolué depuis une dizaine d'années. L'ensemble des politiques publiques est aujourd'hui impacté par une diminution des capacités financières des différentes collectivités publiques alors que les besoins à satisfaire sont toujours existants voire grandissant. Cette diminution implique naturellement de faire des choix et de définir collectivement les priorités.

Le SCoT approuvé en 2006 a permis d'identifier et de définir la plupart des principaux enjeux et besoins du territoire et les grands investissements qui pourraient y répondre, sans qu'ils n'aient toujours été mis en œuvre. La démarche de révision du SCoT est l'occasion d'actualiser et de compléter ces enjeux, de définir les conditions d'une cohérence optimale et d'une pertinence de ces investissements collectifs. Au-delà, le SCoT dotera le territoire d'outils de mise en œuvre effective des projets identifiés et à venir.

Au-delà de ces grands axes, le SCoT devra anticiper à des échelles plus fines, de proximité l'évolution des besoins de la population et des entreprises, l'accompagnement du vieillissement de la population, la valorisation des équipements scolaires, l'attractivité des centres villes ...

3/ Les grands chantiers de la révision

Le SCoT s'inscrit dans le cadre réglementaire du Code de l'urbanisme principalement mais également du Code de l'environnement, du Code du commerce, du Code de la Construction de l'Habitation, etc... Pour autant, la révision du SCoT doit avant tout s'inscrire dans la réponse aux enjeux locaux. Ainsi, en complément des dispositions réglementaires, les élus du Golfe de Saint-Tropez ont identifiés les principaux chantiers qu'ils souhaitent voir portés par le SCoT.

Sans être exhaustif à ce stade, l'identification de ces 15 chantiers oriente le travail technique et permet de cibler les partenariats prioritaires à conduire dans cette démarche avec les partenaires publics. Ils illustrent les grandes priorités politiques partagées du territoire relevées lors de la tournée des communes et du séminaire du 30 novembre. Ces priorités se déclinent autour de 5 champs thématiques : l'environnement, l'habitat, le développement économique, les déplacements et les équipements publics.

3.1/ Les chantiers environnementaux

La valorisation des espaces de nature, des espaces agricoles et des paysages

Aujourd'hui

Les espaces naturels connaissent aujourd'hui beaucoup de contraintes réglementaires ne permettant pas de les mobiliser à leur juste valeur ou de gérer les conflits d'usages notamment sur l'espace maritime et littoral. La question de la valorisation des espaces préservés prend une dimension nouvelle pour garantir leur richesse, en tirer pleinement parti dans le cadre de la diversification touristique, du développement économique et de la transition énergétique.

La révision du SCoT doit concourir à :

- ⊕ Identifier, matérialiser et reconnaître les grands espaces de nature préservés à valoriser ;
- ⊕ Evaluer les capacités de valorisation de chaque type d'espace au regard de ses fonctionnalités et de ses atouts intrinsèques (richesse et corridors écologiques, valeur agronomique des sols, valeur paysagère...)
- ⊕ Définir un cadre général et global de valorisation des espaces naturels et forestiers à l'échelle du territoire pour engager le dialogue avec l'ensemble des partenaires publics et plus particulièrement les services de l'Etat dans le cadre de l'élaboration et la mise en œuvre des plans de prévention des risques incendie de forêts
- ⊕ Ouvrir les voies d'une réappropriation des espaces naturels et maritime et faire reconnaître que la gestion durable de ces espaces et la facilitation de leur découverte s'inscrivent pleinement dans un objectif de préservation
- ⊕ Développer une approche participative dans une optique de gestion des conflits d'usage de ces espaces entre les différentes activités tant sur les espaces forestiers qu'en mer.

L'anticipation des risques naturels et l'adaptation de la ville existante

Aujourd'hui

Le territoire a été particulièrement marqué ces dernières années par des épisodes climatiques récurrents entraînant à plusieurs reprises des inondations marquées sur les plaines de la Gisle et du Préconil. Par ailleurs, face à l'érosion des plages, les communes littorales sont amenées à conduire des investissements considérables pour préserver l'atout économique que représente le littoral. Si les politiques publiques aujourd'hui conduites dans le cadre de la gestion du risque inondation et du risque incendie sont déjà bien portées sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez, la question de l'adaptation aux changements prévisibles rend cette thématique majeure sur le territoire

Le SCoT doit :

- ⊕ Traiter prioritairement les questions de l'inondation et de la submersion marine. Ces deux risques sont aujourd'hui ceux qui impactent le plus les activités du territoire et peuvent porter atteinte à son attractivité touristique et économique. Ces thématiques illustrent à elle seules les grandes questions de solidarité territoriale entre l'amont et l'aval d'un cours d'eau et sur les aménagements sur le linéaire côtier
- ⊕ Se donner les moyens d'organiser le développement à l'échelle des bassins versants en identifiant les secteurs à préserver pour la gestion du risque d'inondation, de définir les modalités de développement sans aggraver le risque en aval, en maîtrisant les capacités de densification et d'imperméabilisation sur certains secteurs
- ⊕ Ouvrir les champs du possible pour la valorisation des espaces soumis aux risques inondation et de submersion marine et d'incendie sans porter atteinte aux biens et aux personnes et sans accroître la vulnérabilité.
- ⊕ Permettre de justifier et prioriser certains grands travaux nécessaires à la sécurisation dans une optique d'appréhension globale et durable de la stratégie d'adaptation du territoire
- ⊕ Identifier le rôle de la gestion des espaces naturels, forestiers et agricoles dans la prévention des risques inondation et incendie en particulier
- ⊕ Lever collectivement les freins à l'établissement et la mise en application des PPRIF

Chiffres clé :

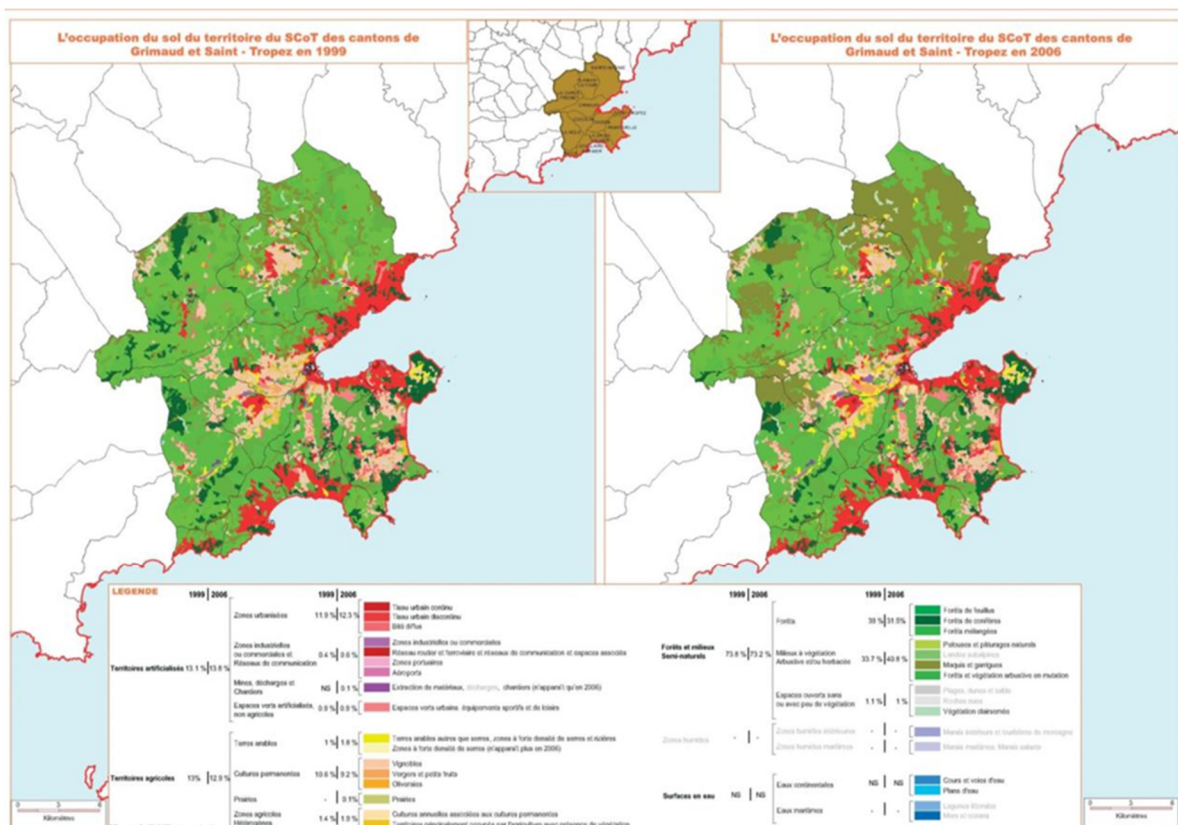
- ✓ 7% du territoire est constitué de zones inondables (source Atlas des zones inondables)
- ✓ 21% des 3 communes du fond du Golfe (Grimaud, Cogolin, Gassin) sont inondables (source AZI)
- ✓ Près de 1 500 ha de terres sont soumis à réglementation des Plan de Prévention des Risque inondation dont 1 200 en zone rouge
- ✓ Chiffre clés sur incendie

Zoom sur l'importance de l'évolution du trait de côte et ses impacts

L'érosion du littoral et la submersion marine sont des phénomènes qui risquent de s'accroître et qui représentent un enjeu majeur pour le territoire du Golfe. Il est impératif d'anticiper la protection de nos territoires et de commencer dès à présent à lancer des études, des réflexions pour formaliser les dispositifs à mettre en place.

L'objectif du SCoT est de définir un cadre collectif d'intervention pour faciliter la réalisation des projets de sécurisation, notamment, et le recours aux subventions par les porteurs de projet. Il s'agit d'appréhender le projet de manière globale et solidaire entre l'ensemble des communes littorales.

Zoom sur l'imperméabilisation et le ruissellement



Entre 1999 et 2006, les surfaces artificialisées du Golfe de Saint-Tropez ont progressé de +1%. Par ailleurs les conditions de ruissellement ont également été fortement impactées par les grands incendies de 2003. La révision du SCoT sera l'occasion de mettre à jour et préciser les éléments de connaissance ci-dessus du CRIGE PACA sur l'évolution de l'artificialisation du sol sur le Golfe de Saint-Tropez et sur chaque bassin versant à travers la réalisation d'un mode d'occupation des sols précis, l'analyse de son évolution entre 2003 et 2014 et une lecture des conséquences en termes d'artificialisation des sols.

La trame verte et bleue, la loi littoral et les possibilités de développement urbain / La définition claire d'un cadre pour la préservation des grands équilibres

Aujourd'hui

Le SCoT de 2006 a permis de calibrer les grands équilibres du territoire et d'assurer la pérennisation des espaces agricoles et naturels. La lutte contre la banalisation des paysages en évitant une sur-urbanisation et en préservant les versants naturels boisés est largement partagée sur le territoire.

Ainsi, l'enjeu du respect des grands équilibres ne fait plus débat. Par contre, les modalités d'application des grandes réglementations nationales en matière de préservation et de protection des espaces restent à définir à une échelle cohérente. Ces modalités donneront du souffle au territoire et sécuriseront les projets de développement dans le cadre d'une approche globale et équilibrée à lire à l'échelle intercommunale.

Au-delà des obligations réglementaires, le SCoT s'attachera plus particulièrement à :

- ⊕ Sécuriser les documents d'urbanisme locaux par une analyse globale et cohérente des modalités d'application de la loi Littoral. Il s'agira d'investir sur l'ensemble des communes du littoral sur les questions relatives à la délimitation des espaces remarquables, la délimitation des espaces proches du rivage, la précision des modalités d'application de la règle de l'extension limitée de l'urbanisation à l'intérieur des espaces proches du rivage, de définir l'enveloppe urbaine existante, de préciser la notion de hameau nouveau intégré à l'environnement. L'ensemble de cette analyse s'appuiera sur le recensement au niveau local et national des jurisprudences en la matière.
- ⊕ Mutualiser les éléments de connaissance aux différentes échelles pour bâtir la trame verte et bleue du territoire de manière à avoir une vision à la fois globale et précise sur l'ensemble du territoire et appropriable à l'échelle des communes,
- ⊕ Définir localement les conditions de la densification du tissu urbain existant en respect des dispositions relatives à l'application de la loi Littoral et le respect des grands équilibres paysagers du territoire

Éléments de projets supports à la réflexion sur les chantiers environnementaux



24

TOURISME

- Valorisation touristique du Massif des Maures
- Points d'accroche au développement d'un tourisme non balnéaire
- Maillage du territoire par des itinéraires de randonnée autour du :
- GR51 et le sentier du littoral (les itinéraires de randonnée à l'échelle intercommunale)

ACTIVITÉS ECONOMIQUES

- Développement des activités agricoles dans les espaces forestiers (reconquête agricole, oléiculture, culture de la châtaigne, etc.)
- Projets de reconquête et de revalorisation de l'agriculture
- Valorisation des ressources maritimes (pêche)

RISQUES

- Montée des eaux
- Gestion du risque inondation

PAYSAGE

- Espace sous tension paysagère
- Démarche de gestion intégrée en cours
- Préservation des crêtes

URBANISATION

- Communes confrontées aux problématiques de compensation environnementale
- Village / Centre-ville



3.2/ Les chantiers de l'offre en logements

Un phasage de la réponse aux besoins sociodémographiques articulé avec l'avancement des grands investissements collectifs

Aujourd'hui

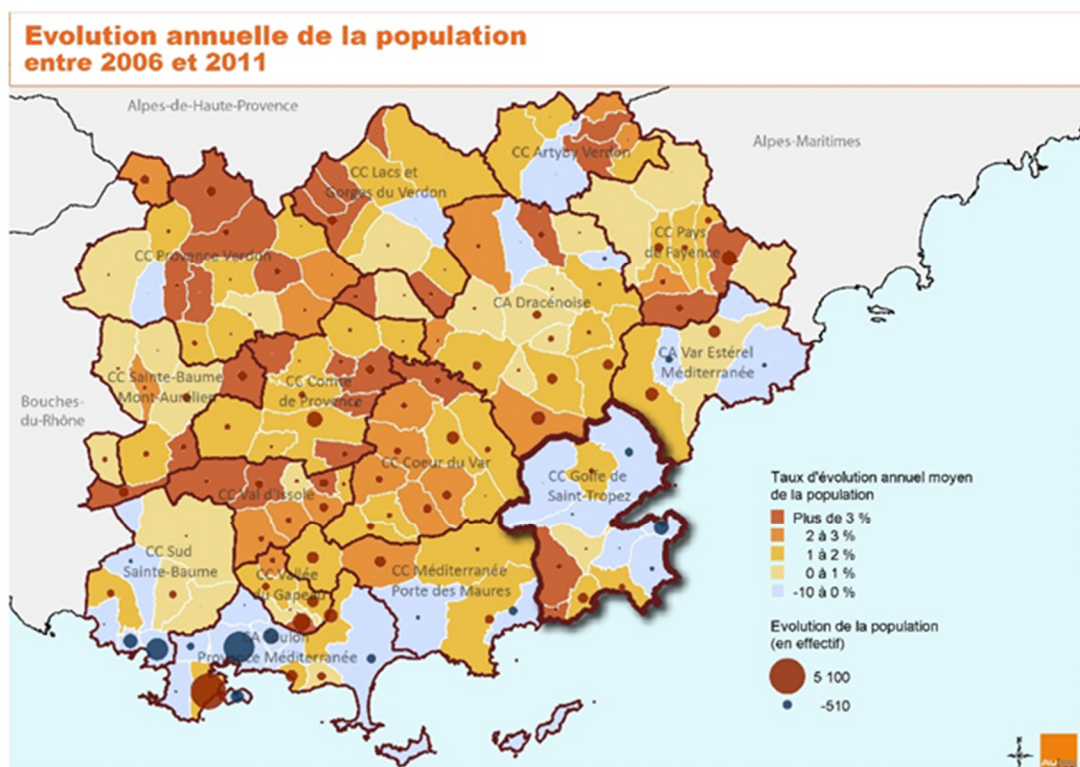
Les difficultés de fonctionnement du territoire du Golfe tirent pour beaucoup leur origine dans le décalage entre le développement démographique, vigoureux jusqu'aux années 90, et le peu d'investissements structurels à la hauteur de ce développement.

Ainsi, la mise en adéquation entre développement du territoire, croissance démographique et mise à niveau des grandes infrastructures et équipements publics est une priorité absolue pour la réussite du développement du territoire. Par ailleurs, l'amélioration de l'accessibilité au Golfe, avec la création du contournement Ouest de Sainte Maxime, pourrait être un facteur d'attractivité qu'il faut également anticiper.

Il est attendu du SCoT de :

- ⊕ Définir les conditions d'un accueil démographique en phase avec les capacités du territoire sans remettre en cause ses facteurs d'attractivité et dans une logique de gestion économe des ressources
- ⊕ Planifier un phasage du développement dans l'espace et dans le temps en fonction de la montée en gamme progressive des équipements du territoire et de la réalisation des grands investissements planifiés (COSMA et CESMA / TCSP)

25



Les besoins en logements des habitants et des actifs du territoire

Aujourd'hui

En dépit d'un relativement bon niveau de construction, le territoire du Golfe subit depuis les années 2000 un ralentissement démographique (dans certaines communes, une décroissance), en lien avec le vieillissement de la population et les départs vers les territoires limitrophes de nombre d'actifs du Golfe (coût du foncier élevé, offre en logements non adaptée...).

La stabilisation du niveau de population nécessite de définir les conditions d'un maintien démographique en relançant l'activité résidentielle du territoire en tenant compte des contraintes du territoire (manque de foncier disponible, enclavement, concurrence entre résidences principales et secondaires...).

Le SCoT en adéquation avec les réflexions actuellement développées dans le cadre de l'élaboration du Programme Local de l'Habitat se doit :

- ⊕ De travailler sur la base d'une perspective à minima d'un maintien du niveau démographique et des incidences induites en matière de besoins à satisfaire notamment en lien avec le vieillissement de la population
- ⊕ D'identifier les besoins à satisfaire en analysant les marchés du logement, en analysant les points de blocage dans le parcours résidentiel des ménages et en affinant les besoins en logements par secteur au regard des hypothèses de desserrement des ménages, des objectifs de mixité sociale et de diversité de l'habitat.
- ⊕ D'évaluer sur le territoire les besoins pour l'accompagnement du développement économique et notamment la question de l'hébergement des saisonniers
- ⊕ De définir les modalités de mise en place d'une politique foncière qui accompagnera la mise en œuvre des orientations du SCoT et du PLH notamment sur des sites à enjeux à identifier tant en renouvellement urbain et revitalisation des centres-villes qu'en extension de l'urbanisation et dans une logique de consommation limitée de l'espace.

Zoom sur l'articulation entre résidences principales et résidences secondaires

Le SCoT de 2006 avait affiché comme ambition de rééquilibrer à l'échelle temporelle de plusieurs SCoT la part des résidences secondaires et des résidences principales avec pour objectif de court terme pour y parvenir de produire une résidence principale pour une résidence secondaire. Si l'objectif a été tenu dans la production neuve, l'évolution dans le parc ancien n'a pas pu être maîtrisée.

L'enjeu aujourd'hui est surtout de veiller à ce que l'offre de logements répondant aux besoins de la population permanente soit renforcée et permette de satisfaire les objectifs du SCoT, en la préservant de l'impact des demandes en résidences secondaires.

La performance énergétique des logements

Aujourd'hui

Le logement représente le 2^{ème} poste de consommation énergétique sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez après celui des transports et des déplacements. Si le revenu des habitants sur le territoire est supérieur à la moyenne régionale 41 900€ contre 35 000€ par an et par ménage, les consommations énergétiques dans les logements sont une problématique importante :

- un contexte d'augmentation prévisible des coûts de l'énergie, de difficultés d'approvisionnement illustrées notamment par les coupures d'électricité de l'été 2015,
- la recherche d'un confort toujours plus élevé
- le poids exercé par les déplacements sur le revenu des ménages.

Cette thématique est également en lien avec la réhabilitation et le réinvestissement des centres anciens, notamment dans les communes les plus importantes du territoire.

Au-delà des obligations en matière de réglementation thermique et dans le prolongement des réflexions du PLH il sera attendu notamment du SCoT de :

- ⊕ De définir les conditions pour limiter les consommations d'énergie dans le développement futur (conception urbaine des nouveaux espaces de développement, renforcement de la nature en ville...)
- ⊕ D'identifier les pistes pour réduire les consommations énergétiques des logements tout en préservant le confort d'été et d'hiver des bâtiments
- ⊕ De diminuer la vulnérabilité du territoire à l'approvisionnement électrique (développement de réseau de chaleur urbain, développement des sources de production énergétique individuelle, valorisation des ressources énergétiques du territoire...)
- ⊕ D'identifier les secteurs prioritaires d'intervention pour la rénovation énergétique
- ⊕ D'identifier des secteurs de performance énergétique renforcée
- ⊕ De créer un cadre global de référence pour permettre le recours aux financements et aux subventions au niveau européen (Fonds Européen de Développement Régional)

Zoom sur le partenariat avec la Région et la DREAL PACA dans le cadre la prise en compte de la transition énergétique dans les documents d'urbanisme

La Communauté de communes a été retenue en juillet 2015 dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt lancé par la Région Provence Alpes Côte d'Azur sur la prise en compte de la transition énergétique dans les documents d'urbanisme et de planification. Ainsi elle apporte un concours financier et technique pour aider les territoires à la prise en compte effective des dernières législations en la matière. Cet enjeu de la performance énergétique fera partie intégrante des éléments étudiés.

3.3/ Les chantiers du développement économique

L'attractivité commerciale des centres villes

Aujourd'hui

Le tourisme et le commerce fondent l'attractivité des communes du Golfe. L'ensemble des commerces de centres villes est concurrencé par des grandes surfaces qui sont majoritairement à l'extérieur des espaces centraux (La Foux, Sainte Maxime Nord, Cogolin) et captent une grande partie de l'animation potentielle. Les communes touristiques bénéficient l'été du flux des visiteurs qui permettent le maintien d'une activité commerciale en centre-ville mais se retrouvent désertés en période hivernale.

Dans le cadre de la révision du SCoT, il sera important de :

- ⊕ Définir les conditions de l'équilibre commercial et artisanal sur le territoire du Golfe dans une perspective de renforcement de l'attractivité des centres villes et des cœurs de village à l'année. Il s'agira entre autre de maîtriser les surfaces commerciales nouvelles
- ⊕ Définir une stratégie commune d'implantation et de localisation des activités commerciales dans une perspective de limitation des concurrences foncières avec le développement d'autres activités, notamment artisanales, et de maîtrise du développement du trafic automobile.

28

L'agriculture et le développement économique

Aujourd'hui

L'agriculture est fortement marquée par l'omniprésence de la viticulture. Le projet initial du SCoT sur la préservation réglementaire du foncier agricole a pu être satisfait. Mais cela n'a pas empêché la poursuite de la baisse du nombre d'exploitations et des emplois liés. Le monde agricole reste majoritairement sur une tendance vieillissante avec peu de renouvellement des agriculteurs et une perte importante des surfaces agricoles utiles qui continue. Pour autant, l'agriculture à travers ses paysages et ses productions emblématiques constitue un des fondements de l'attractivité touristique du territoire.

A travers la révision du SCoT, il s'agit de :

- ⊕ Définir le cadre de préservation du foncier agricole et son opérationnalité économique en s'appuyant notamment sur les expérimentations locales (développement de ZAP, remembrements) et en évaluant les pistes de reproductibilité à l'échelle du SCoT
- ⊕ Identifier les freins au déploiement économique sur le territoire au-delà de la viticulture et évaluer les potentialités de développement de nouvelles filières valorisant la proximité des espaces urbains et touristique dans une logique de consommation locale (maraichage, pêche, élevage...)

- ⊕ Faire valoir l'agriculture comme un outil de valorisation du foncier soumis à des risques naturels, comme outil de protection et de lutte contre le risque incendie de forêt et comme outil de valorisation touristique
- ⊕ Estimer le potentiel de développement de la sylviculture et des ressources foncières mobilisables en matière de reconquête agricole
- ⊕ D'engager une approche partenariale avec la chambre d'agriculture et le conseil départemental pour créer les conditions favorables à l'émergence à terme d'un projet agricole de territoire partagé et mis en œuvre et porté par les différents partenaires.

Evolution des moteurs de l'attractivité touristique du territoire

Aujourd'hui

Le tourisme sur le Golfe de Saint-Tropez est encore très fortement aujourd'hui dominé par les activités balnéaires et estivales qui restent et resteront encore pour longtemps les principaux moteurs de l'attractivité. Si le premier SCoT avait pour objectifs l'étalement de la saison touristique et le développement du tourisme vert en lien avec les communes rétro-littorales, seul le premier des deux a pu trouver une certaine réalité. Le tourisme sur le Golfe est fondé sur une dimension qualitative majeure et est ancré sur un fort rayonnement international.

Ainsi, à travers le SCoT il est question de s'attacher à :

- ⊕ Créer un cadre général pour l'organisation des activités touristiques sur le territoire à la fois sur terre et en mer dans une logique de préservation d'un capital naturel exceptionnel, principal atout du territoire
- ⊕ Favoriser le déploiement d'une offre touristique nouvelle sur les communes rétro littorales en s'attachant à identifier les leviers d'actions mobilisables à inscrire dans un SCoT autour de la valorisation du Massif des Maures (équipements, offre d'hébergement, itinéraires de randonnée et de découverte...)
- ⊕ Organiser les systèmes de déplacements pour prendre en compte l'important afflux touristique en période estivale et définir les conditions de déplacements plus apaisées sur le territoire

3.4/ Les chantiers des déplacements

Les mobilités durables dans le Golfe

Aujourd'hui,

L'essentiel des déplacements (près de 8 sur 10 pour les déplacements domicile-travail) sur le Golfe de Saint-Tropez se fait aujourd'hui en voiture individuelle. Les situations de congestion routière autrefois cantonnées aux pics de fréquentation estivale ont tendance à se généraliser. Les ambitions portées par le SCoT de 2006 n'ont pas trouvé de concrétisation faute d'autorité organisatrice des transports à l'échelle de la Communauté de communes. Le territoire est donc largement assujéti aux politiques de déplacement portées par le Conseil départemental, par la limitation d'offre publique surtout intercommunale et par une offre de service le plus souvent privée, plutôt à destination des touristes.

Part modale des déplacements quotidiens des résidents (domicile/travail)



30

Source : Fiche territoriale SCoT Golfe de Saint-Tropez / SRCAE PACA – source INSEE 2009 Déplacements domicile - travail

Ainsi la mise en révision du SCoT doit permettre de :

- ⊕ Définir une trame pour la réalisation d'itinéraires modes doux répondant aux attentes et aux besoins des habitants pour tendre vers la réalisation d'un schéma d'organisation des modes doux en associant des projets communaux de déploiement d'une offre de vélos en libre-service
- ⊕ Créer les conditions favorables pour le développement d'une offre de desserte maritime renforcée sur l'espace du Golfe (desserte de l'ensemble des centralités) et évaluer les possibilités d'offres complémentaires sur le reste du littoral (cabotage)
- ⊕ Définir les conditions pour le déploiement de bornes électriques sur le territoire pour favoriser les mobilités « décarbonnées » (voitures électriques, scooters et vélos électriques)
- ⊕ Définir un cadre pour la cohérence des actions sur l'ensemble de la chaîne des déplacements pour aboutir à un report modal effectif (développement de pôles d'échange de qualité, offre de stationnement, gestion des entrées de ville, réduction des obligations de déplacements longue distance, organisation de l'accueil du développement futur)
- ⊕ Dimensionner l'offre et le maillage des transports à la saisonnalité des besoins

Les grandes infrastructures de transport, développement urbain et organisation du maillage en déplacements

Aujourd'hui

Le territoire du Golfe de Saint-Tropez est en attente depuis plusieurs décennies de la réalisation de grands équipements permettant de résoudre les problèmes d'enclavement du Golfe. Aujourd'hui un consensus s'exprime sur la nécessité de réalisation de ces infrastructures pour soulager le territoire et permettre le déploiement d'une véritable offre alternative à la voiture individuelle. Sont identifiés comme grands projets structurants : la réalisation du contournement Ouest de Sainte Maxime, la réalisation d'une offre de service renforcée sur le pourtour du golfe (TCSP ou BHNS à minima...), la réalisation d'un pôle d'échanges sur le secteur de la Foux et à plus long terme le contournement Est de Sainte Maxime.

Il est attendu du SCoT :

- ⊕ De préciser les grands projets d'investissement programmés dans les scénarios de développement
- ⊕ De créer une convergence de point de vue avec les principaux financeurs pour reconnaître le caractère d'intérêt général pour le territoire mais aussi pour le département afin d'en faciliter la réalisation et en accélérer la mise en service. Il s'agit d'inscrire ces projets dans le projet de développement durable soutenu par la Communauté de communes
- ⊕ De définir un projet qui permette d'apporter des améliorations de court terme au système de déplacements sans attendre la réalisation effective à moyen ou long terme de ces grandes infrastructures
- ⊕ D'être particulièrement vigilant sur les incidences du COSMA et du CESMA sur l'ensemble de la chaîne des déplacements du Golfe afin de ne pas faire de cet investissement un démultiplicateur du trafic automobile et des congestions associées.

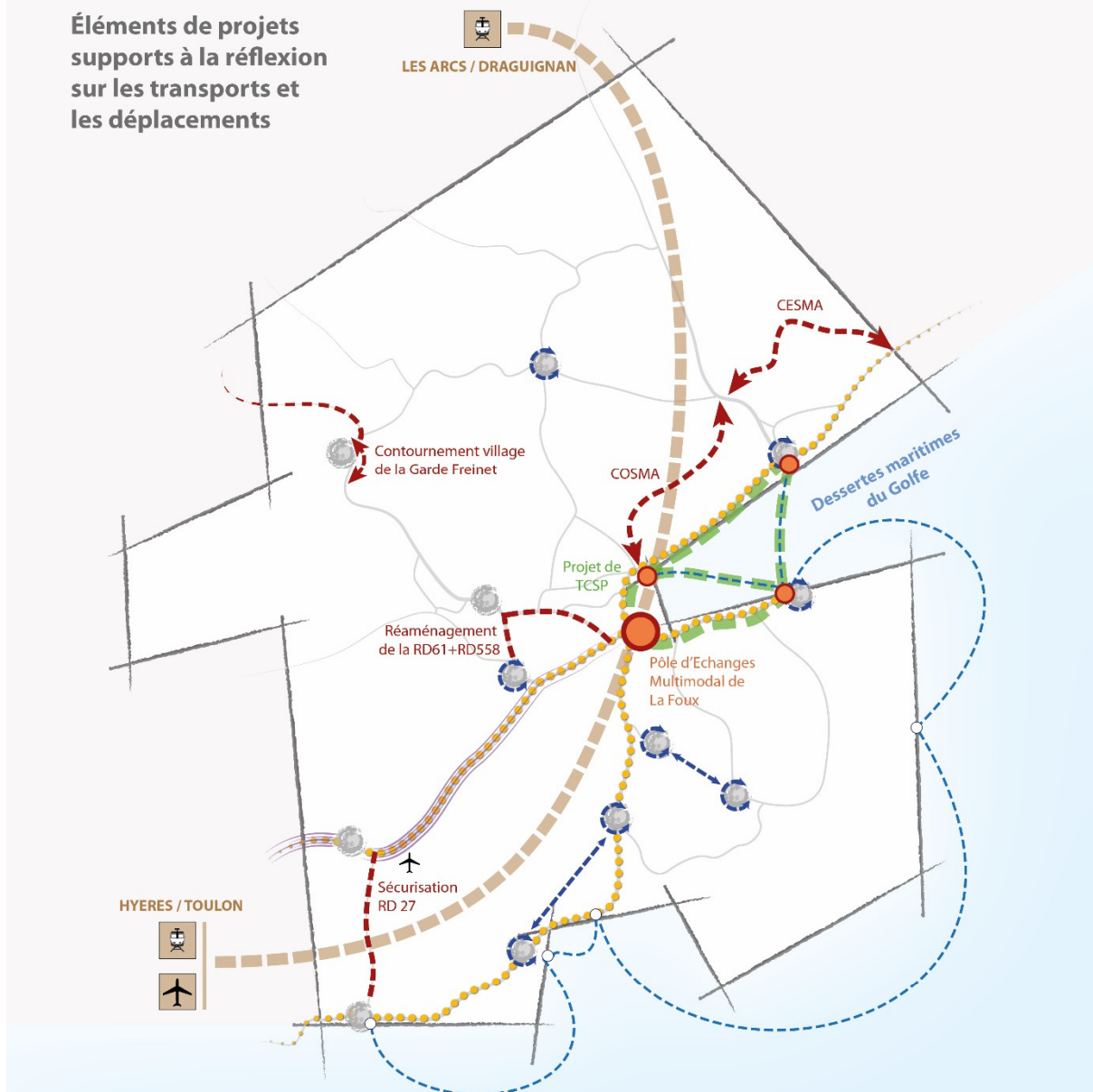
Aujourd'hui

Le territoire du Golfe de Saint-Tropez est à l'écart des grandes infrastructures de transport qui irriguent le Département. Cette situation d'enclave constitue aujourd'hui un frein à son organisation et à son développement économique. Les grandes connexions internationales s'appuient sur des équipements majeurs périphériques (Aéroport de Toulon-Hyères / Aéroport de Nice Côte d'Azur / Gare SNCF des Arcs et de Saint Raphaël).

Le SCoT doit permettre de :

- ⊕ Créer les conditions du dialogue avec les partenaires notamment le Conseil départemental et le Conseil régional pour :
 - accélérer des investissements dans le territoire du Golfe de Saint-Tropez et également dans les territoires voisins ;
 - permettre la complémentarité des investissements publics sur les itinéraires à privilégier.
- ⊕ Fluidifier la chaîne de déplacements et assurer les connexions entre les grandes portes d'entrée du territoire et l'offre de desserte interne
- ⊕ S'inscrire dans une démarche de cohérence interSCoT avec les territoires voisins porteurs des grandes infrastructures d'accessibilité au territoire du Golfe (Dracénie, Provence Méditerranée, Var Estérel Méditerranée).

Éléments de projets supports à la réflexion sur les transports et les déplacements



LA GRANDE ACCESSIBILITÉ / MAILLAGE INTERCO

- Connexion gares et aéroport
- Pôle d'échanges multimodal de La Foux en projet
- Pôle d'échanges multimodal en projet
- Liaison intercommunale interne au Golfe (bus + bateau)
- Desserte maritime et gestion du stationnement à proximité des transports maritimes

SERVICES LOCAUX DE DESSERTES

- Système de navettes internes à l'année ou en saison
- Principe de connexion entre réseau effectif ou souhaité

AMÉLIORATION DU RÉSEAU VIAIRE

- Création / Amélioration de voirie
- Sécurisation de la voirie pour le transport de matières dangereuse
- Continuité piste cyclable du littoral

TERRITOIRE

- Voiries départementales
- Village / Centre-ville



3.5/ Les chantiers de l'équipement du territoire

L'accessibilité aux services et aux équipements

Aujourd'hui

La constitution d'un bassin de vie à l'année passe par une offre de services et d'équipements suffisante pour répondre aux besoins de la population. La forte saisonnalité implique une nécessaire adaptation de cette offre pendant l'été. Le territoire ou du moins une partie peut être confronté à une raréfaction des services pendant la période hivernale. Par ailleurs, l'offre n'a pas toujours accompagné le développement urbain. Enfin, la tendance à la stabilisation démographique implique des besoins particuliers et une forte fluctuation de la demande notamment en matière d'équipements scolaires. Le cout élevé du foncier, une densité de population à l'année faible sur certains secteurs peuvent entrainer une disparition de certains services et une concentration sur certains pôles.

Le SCoT doit :

- ⊕ Poser les bases de la réflexion pour structurer le territoire et garantir les meilleures conditions d'accessibilité pour l'ensemble des habitants aux équipements et services en fonction de leur niveau de rayonnement. Il s'agit de construire une équité territoriale tout en garantissant une égale répartition sur l'ensemble du territoire à travers la définition d'une armature urbaine des équipements et des services.
- ⊕ Permettre la rationalisation, la mutualisation et la bonne répartition des services publics sur le territoire au regard d'un contexte budgétaire difficile
- ⊕ Accompagner la répartition des équipements et services par des orientations confortant leur mise en accessibilité (organisation des transports collectifs / stratégie de localisation préférentielle des équipements etc...)
- ⊕ Hiérarchiser dans le SCoT les choix relevant des équipements structurants sur l'ensemble du territoire du Golfe de Saint-Tropez (équipements exceptionnels, équipements intercommunaux, formation...) de ce relevant uniquement d'une approche communale (équipements de proximité...).

Zoom sur la constitution d'une armature urbaine d'équipements et de services

L'analyse du territoire par une approche « armature urbaine » permettra de mieux comprendre le fonctionnement du territoire et notamment ses déplacements. L'armature urbaine s'appuiera sur la construction d'une typologie de communes pour élaborer et évaluer les scénarios d'aménagement. Il s'agira d'identifier le rôle actuel et souhaitable attendu de chacune des polarités du territoire (cœur de ville / cœur de village / cœur de quartier...) pour bâtir une cohérence d'ensemble et guider les choix.

La coordination des projets d'investissements collectifs

Aujourd'hui

Pour répondre aux besoins des habitants et face aux difficultés financières des porteurs de projet, les investissements publics sur le territoire doivent être définis dans une logique de rationalisation. Il s'agit de garantir le maintien des équipements en place sur le territoire et d'optimiser les investissements publics pour les rendre les plus efficaces possible. Par ailleurs, du fait de la forte saisonnalité, certains équipements tournent à plein régime en période estivale et sont sous exploités en période hivernale.

Ainsi le SCoT doit s'attacher à :

- ⊕ Développer une approche qui prenne en compte les variations saisonnières dans le choix à opérer en matière de développement afin de limiter le recours à un suréquipement du territoire alors que des solutions de mutualisation pourraient être trouvées
- ⊕ Développer une approche globale dans la stratégie de localisation du développement futur pour être au plus proche des équipements publics actuels ou programmés
- ⊕ Développer des approches pour favoriser les équipements collectifs notamment dans la prise en compte de la transition énergétique (développement de réseaux de chaleur...)

La couverture numérique du territoire

35

Aujourd'hui

Le territoire du Golfe de Saint-Tropez ne fait pas partie des territoires d'intervention prioritaire pour les opérateurs privés. Ainsi la couverture numérique du territoire doit être portée uniquement par les collectivités publiques. La mise en œuvre du Schéma départemental d'aménagement numérique présuppose une couverture complète du territoire à partir de 2025.

Le SCoT doit permettre de constituer un cadre de référence pour :

- ⊕ Prioriser les investissements au regard des besoins spécifiques du territoire en matière de développement économique et touristique
- ⊕ Permettre le développement de solutions collectives ou mutualisées afin d'offrir des solutions en attendant l'équipement complet du territoire

CONCLUSION

Le Livre Blanc fixe les axes de travail des élus pour orienter le pilotage politique et technique de la démarche de révision. Les grandes directions sont aujourd'hui esquissées. Elles cadrent la démarche de projet de territoire qu'est le SCoT et dépassent le champ des politiques thématiques spécifiques.

En tant que démarche politique et partenariale, c'est sur la base de ce document que s'effectueront les premiers contacts avec les partenaires publics, le monde socioéconomique, les associations, et la population.

Chacun de ces publics sera amené à confronter aux axes de ce Livre Blanc la vision de ses propres enjeux, au regard de ses angles d'analyse spécifique et de ses champs de compétences.

Le SCoT se nourrira de ces échanges, de la maturation de la réflexion des élus et de la définition du niveau d'ambition et la portée opérationnelle qu'ils souhaiteront accorder au document. Durant la phase de diagnostic, le niveau d'analyse saura être précis pour avoir une vision juste et complète du territoire. C'est seulement ensuite que les orientations stratégiques et l'ambition pour le territoire seront définies. Leurs modalités de retranscriptions dans le PADD et le DOO seront ensuite adaptées et débattues lors des phases de pilotage interne, d'association et de concertation qui animeront toute la procédure de révision.