



LE DÉPARTEMENT

Le Président

Monsieur Vincent MORISSE
Président de la communauté de communes
du Golfe de Saint-Tropez
Hôtel communautaire
2, rue Blaise Pascal
83310 COGOLIN

Affaire suivie par Joseph ANTONINI
Direction du développement territorial
☎ : 04 83 95 00 97
Nos réf : D19-00196
Vos réf : VM/FL/GP/JB 3077

Toulon, le 29 JAN. 2019

Monsieur le Président,

Par courrier ci-dessus référencé reçu le 31 octobre 2018, vous m'avez transmis pour avis, conformément à l'article L143-20 du code de l'urbanisme, le projet de schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Golfe de Saint-Tropez, arrêté le 26 septembre 2018.

Je souligne, en préambule, la qualité de la collaboration entre nos collectivités respectives tout au long de l'élaboration de ce SCOT, ayant permis au Département de faire état de ses observations dans tous ses domaines d'actions, contributions qui se trouvent largement retenues dans ce document stratégique.

C'est le cas en particulier pour les enjeux de mobilité, qui font l'objet de réflexions approfondies partagées entre nos deux collectivités. L'étude de modélisation réalisée par le Département prend en compte les projets de développement du SCOT et permet une vision globale et multimodale des déplacements. Ses conclusions sont d'ores et déjà transposées dans le projet de SCOT, notamment à travers la vocation fonctionnelle des routes départementales et le projet de contournement ouest de Sainte-Maxime.

En matière de paysages et de cadre de vie, les 14 espaces naturels sensibles acquis et gérés par le Département contribuent à ce capital inaliénable que le SCOT souhaite préserver et transmettre aux générations futures pour consolider durablement l'attractivité du territoire.

En matière d'offres et de services numériques, le SCOT rappelle bien les objectifs de couverture inscrits dans le schéma directeur territorial d'aménagement numérique du Var, animé par le Département et co-construit avec vous. La délégation de service public pour le déploiement de la fibre optique, que nous avons eu le plaisir de signer récemment, en constitue un volet majeur.




En matière d'eau potable, le SCOT rappelle bien l'importance de la liaison Verdon – Saint-Cassien, largement financée par le Département, dans la gestion équilibrée entre ressource locale et ressource transférée.

Enfin, en matière de tourisme, le SCOT pose les bases d'un renouveau du tourisme en prenant en compte les aspects liés au tourisme durable, culturel,... en l'équilibrant avec le tourisme balnéaire du Golfe. Ces axes de développement sont cohérents avec ce que devraient être le futur schéma départemental de développement touristique en cours d'élaboration.

Afin d'affiner et de préciser la rédaction de votre SCOT, vous trouverez jointe à ce courrier une liste d'observations techniques relatives aux compétences du Département.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized first name followed by a surname.

Marc GIRAUD



Projet de SCOT révisé du Golfe de Saint-Tropez

Observations du Département

En matière de voirie départementale

✓ Impacts environnementaux et paysagers du COSMA et du CESMA :

Le rapport de présentation tome 3 – évaluation environnementale évoque à de nombreuses reprises les projets de COSMA et CESMA :

- pages 36 à 38 pour l'impact sur les milieux naturels et la biodiversité,
- pages 49 à 51 pour l'impact sur les paysages,
- pages 63 à 65 pour l'impact sur la qualité de l'eau,
- pages 182 et 206 à 207 pour l'incidence sur les sites Natura 2000,

avec des termes forts : « *particulièrement impactants* », « *impacts irréversibles* », « *incidences négatives notables* », « *incidences résiduelles significatives* ».

S'il est indéniable que les constructions du COSMA et du CESMA auront des impacts, il est prématuré de qualifier ces impacts dans le SCOT : d'une part parce que l'étude environnementale du SCOT se fait à une échelle trop grande pour disposer d'éléments d'appréciation pertinents ; et d'autre part parce que les études d'impact du COSMA et du CESMA pourront prescrire des mesures compensatoires (non connues à ce jour) à même de diminuer la nature de ces impacts.

Aussi, il me paraît souhaitable de nuancer les appréciations formulées dans ce document, en précisant que ce sont les études d'impact des projets de COSMA et de CESMA qui seules pourront qualifier de façon la plus exacte la nature des incidences en fonction des mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront adoptées.

Par ailleurs, j'attire votre attention sur l'objectif 98 du DOO consacré au risque incendie, qui formule que « *Le projet de contournement Ouest de Sainte-Maxime est conçu de manière à constituer un coupe feux efficace entre le massif de la Haute Suane et le reste du massif des Maures* ».

La notion de « *coupe feux efficace* » nécessite d'être nuancée. En effet, suite aux études préalables menées notamment avec le SDIS, le projet de contournement Ouest de Sainte-Maxime est actuellement conçu de manière à constituer, dans le massif de la Haute Suane, une zone d'appui pour les équipes de lutte contre l'incendie. Cette zone d'appui permettra de protéger les zones urbanisées proches. Dans cette optique, il sera alors utile de porter une attention particulière au traitement de l'interface présente entre ces zones d'habitats et la nouvelle infrastructure.

✓ Accès au golfe :

Le PADD mentionne page 39 : « Améliorer l'accès depuis l'A8 via la RD25 ou la RD554, jusqu'au fond du Golfe »

Il s'agit de la RD558 et non pas de la RD554.

Par ailleurs, je signale le rôle important joué, à l'heure actuelle, par l'avenue du Débarquement à Sainte-Maxime dans les échanges au nord-est de la commune avec le territoire Var Estérel (en l'absence du CESMA). Peut-être cette voie pourrait-elle figurer dans la hiérarchisation des voies définie dans l'objectif 39 du DOO ?

✓ Besoins fonciers pour les infrastructures de transport :

L'objectif 25 du DOO prévoit une consommation foncière de 24 ha à l'horizon 2030 pour les infrastructures de transport.

Je confirme que cette enveloppe est compatible avec le projet de COSMA qui peut s'envisager à l'horizon 2030.

La réalisation éventuelle du CESMA, à un horizon non déterminé, pourrait entraîner une consommation foncière supplémentaire.

✓ Itinéraires cyclables :

L'objectif 40 du DOO évoque « la piste cyclable du littoral ». Pour plus de cohérence, je précise que cette infrastructure est dénommée parcours cyclable du littoral.

✓ Infrastructures terrestres bruyantes :

Contrairement à ce qui est écrit dans le *rapport de présentation tome 2 - état initial de l'environnement* à la page 124, ce n'est pas le Département qui classe ses routes en fonction de leur niveau sonore, mais l'État.

Vous pourrez utilement insérer dans ce document la carte du classement sonore des infrastructures de transport terrestre, disponible sur le site <http://www.var.gouv.fr/les-cartes-du-classement-sonore-des-voies-r1445.html>.

En matière d'espaces naturels sensibles

Afin d'entretenir les cours d'eau pour réduire le risque d'inondations, l'objectif 94 du DOO suggère à titre d'exemple de recourir aux espaces naturels sensibles pour acquérir les secteurs les plus complexes.

Il me paraît prématuré de privilégier une solution parmi d'autres, aussi je souhaite que cet exemple soit retiré.

En matière d'itinéraires de randonnée

Le PADD évoque page 17 « *l'établissement de réseaux de sentiers de randonnées* ». Afin d'être exhaustif et d'éviter toute ambiguïté, il serait opportun de préciser qu'il s'agit de randonnée sous toutes ses formes non motorisées (pédestre, équestre et cycliste).

Par ailleurs, l'objectif 52 du DOO cite l'itinéraire GR 51. Cette mention n'est pas opportune, car le GR 51 n'est plus présent sur le territoire du golfe de Saint Tropez : en effet, suite à des problèmes fonciers récurrents, cet itinéraire a été déplacé sur l'assiette d'autre GR plus pérennes mais qui ne traversent pas le périmètre de ce SCOT.

Le tracé historique du GR 51 peut néanmoins servir, sur les tronçons maîtrisés, à développer de nouveaux circuits de type boucle locale.

En revanche, le GR 9 traverse le périmètre de SCOT et est toujours inscrit au plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR), de même que les circuits Massif des Maures sur lesquels le réseau Équi-Découverte s'est appuyé.

En matière d'accès à la ressource forestière

Le rapport de présentation tome 4 – *L'articulation du SCoT avec les autres documents, plans et programmes* évoque en page 5 la prise en compte du schéma départemental d'accès à la ressource financière.

Il s'agit vraisemblablement du schéma départemental d'accès à la ressource forestière. Ce schéma, en cours d'élaboration par le Département, identifiera les itinéraires les plus adaptés pour assurer le transport de bois ronds, du chemin forestier jusqu'aux différents points de livraison.

Par ailleurs, l'objectif 91 du DOO fixe des orientations pour le développement de la filière bois à partir des potentialités du massif des Maures.

Il me semble utile de rappeler que la desserte forestière constitue un élément fondamental pour permettre la mobilisation des bois, et que c'est à l'échelle du SCOT qu'une réflexion sur l'amélioration de la desserte forestière est la plus pertinente.

Cette réflexion pourra se nourrir des éléments identifiés au sein du plan d'approvisionnement territorial du golfe de Saint-Tropez, qui constitue un document de référence en la matière.

En matière d'aménagement foncier rural

L'objectif 66 du DOO encourage la constitution d'associations foncières agricoles et forestières pour soutenir l'accès au foncier des agriculteurs et favoriser l'essor des exploitations agricoles.

Il convient de bien distinguer les types d'associations foncières.

Les associations foncières d'aménagement foncier agricole et forestier, créées au titre de l'article L133-1 du code rural, ne devraient pas être recommandées par le SCOT. En effet, elles ne

peuvent être constituées qu'en application d'un aménagement foncier agricole et forestier, qui est une opération longue et délicate, à l'issue incertaine, initiée par la commune et conduite par le Département. En outre, ces associations n'ont pas pour objectif direct de soutenir l'accès au foncier et favoriser l'essor des exploitations, mais sont constituées pour financer et réaliser les travaux connexes imposés par l'aménagement foncier agricole et forestier. Elles sont en général difficiles à faire vivre.

En revanche, il existe les associations foncières agricoles créées au titre de l'article L136-1 du code rural : elles sont constituées entre propriétaires de terrains à vocation agricole, pastorale ou forestière, et ont pour vocation de réaliser des travaux permettant la mise en valeur agricole, pastorale ou forestière des fonds, ou contribuant au développement rural. Ces associations peuvent effectivement favoriser l'essor des exploitations, et être encouragées par le SCOT.

En matière d'assainissement et de protection de la ressource en eau

Le rapport de présentation tome 1 – diagnostic territorial indique à la page 46 l'existence de 6 stations d'épuration sur le territoire du Golfe.

Le rapport de présentation tome 2 - état initial de l'environnement indique lui, aux pages 87 et 88, l'existence de 10 stations d'épuration.

Or, la base de données du Département, corroborée par celles de l'ARPE (<http://www.arpe-paca-sercad.org/index.php/eots/carto>) et de l'agence de l'eau (<https://sierm.eaurmc.fr/>), en recense 17 :

1. Cavalaire - La Croix-Valmer / Pardigon : 68 000 EH
2. Cogolin – Gassin / Font Mourier : 45 000 EH. Bien que la station soit performante, comme indiqué sur la carte page 88, le réseau de collecte associé est classé non conforme. Le système d'assainissement dans son ensemble n'est donc pas performant.
3. La Garde-Freinet / hameau des Plaines : 50 EH
4. La Garde-Freinet / hameau de la Moure : 150 EH
5. La Garde-Freinet / quartier des Vergers : 3 000 EH
6. Grimaud : 60 000 EH
7. La Môle / hameau des Cabris : 60 EH
8. La Môle / village : 1 200 EH
9. Plan de la Tour / hameau du Plan : 80 EH
10. Plan de la Tour / hameau du Revest : 80 EH
11. Plan de la Tour / hameau de Prat Bourdin : 80 EH
12. Plan de la Tour / les Gastons et Vayacs : 95 EH
13. Plan de la Tour / les Pierrons : 70 EH
14. Plan de la Tour / Village - Prés d'Icard : 4 400 EH
15. Ramatuelle / Bonne Terrasse : 21 000 EH
16. Saint Tropez / la Citadelle : 40 000 EH
17. Sainte Maxime / la Nartelle : 50 000 EH

~-----~