



LE RAPPORT DE PRESENTATION DU SCOT DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ

TOME 1 – LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Approuvé par délibération n°2019/10/02-06


du 2 octobre 2019

PREAMBULE TECHNIQUE

Le diagnostic territorial de la révision du SCoT du Golfe de Saint-Tropez constitue un document de travail à destination des partenaires dans une perspective d'échanges continus et de compléments pour construire un diagnostic partagé.

Il s'appuie sur :

- Les éléments de connaissances recueillis à la suite des différents moments de participation organisés depuis le lancement de la révision (tournée des communes, ateliers, Rando SCoT, 1^{ère} phase de concertation publique, etc.) ;
- Le bilan de la mise en application du SCoT de 2006 et des travaux réalisés dans le cadre de la première mise en révision du SCoT pour intégrer le volet littoral et maritime ;
- Les travaux d'études des différents prestataires en charge du volet environnement et du volet énergétique du SCoT (MTDA sur les sujets environnementaux, Artelia sur les sujets relatifs à la transition énergétique et l'adaptation au changement climatique) ;
- Les échanges techniques avec les partenaires et notamment les membres de l'équipe projet au sein de la Communauté de communes qui ont permis le recueil de données.

Les éléments relatifs au volet maritime ont été intégrés directement dans le présent document. Repris du premier travail sur le volet maritime de BRLi initié en 2014, ils ont été mis à jour en collaboration avec l'Observatoire Marin. Ils sont signalés par le logo 

NB : Le diagnostic s'appuie sur les données disponibles au moment du lancement de la procédure de révision du SCoT en 2015. Ainsi l'essentiel des données INSEE sont millésimées 2012. Sur le volet démographique, une actualisation a été opérée sur les derniers millésimes disponibles en 2015 pour pouvoir déterminer au plus juste les perspectives d'évolution démographique du territoire.

TABLE DES MATIERES

préambule technique	2
Livre I	9
Approche contextuelle / générale.....	9
Un territoire au rayonnement international porté par des paysages, des sites d'exception et la mer	10
1. Les paysages préservés comme fondement de l'attractivité du territoire	10
Le mode d'occupation des sols du Golfe de Saint-Tropez	10
Un territoire majoritairement forestier	13
La mer et le littoral comme catalyseurs de l'attractivité du territoire.....	13
Zoom sur Les paysages sous-marins, composante essentielle de l'identité et de l'attractivité maritimes du territoire	14
L'agriculture.....	14
Une banalisation progressive des paysages urbains qui a gommé la typicité des villages du Golfe	15
2. LES 5 GRANDES ENTITES PAYSAGERES DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ.....	15
La corniche occidentale des Maures	17
La presqu'île de Saint-Tropez	17
La plaine de la Giscle	18
La corniche orientale des Maures	18
Le massif des Maures	19
3. UN ESPACE LITTORAL ET MARIN ORGANISE EN HUIT GRANDS SECTEURS GEOGRAPHIQUES..	20
La Corniche des Maures, des paysages littoraux et marins préservés comme fondement de l'attractivité du territoire	20
La Baie de Cavalaire, un espace nautique au cœur de l'attractivité touristique	20
Les Trois Caps, un écrin naturel d'exception.....	21
La Baie de Pampelonne, une vitrine économique balnéaire du territoire.....	21
Le Cap de Saint-Tropez, un espace naturel à l'entrée du Golfe	21
Le Golfe de Saint-Tropez, emblème du rayonnement international du territoire.....	21
La pointe des Sardioux, un espace naturel à l'entrée du Golfe.....	22
La Baie de Bougnon, un bassin nautique	22
LA STRUCTURATION TERRITORIALE ET les Dynamiques récentes	23
1. Un bassin de vie de proximité autonome entre les grandes aires métropolitaines régionales	23

Un territoire à l'écart des grandes infrastructures de transport et à 45 minutes des grands pôles urbains qui conforte cette autonomie	24
Une densité de peuplement qui reste relativement faible par rapport au reste du littoral régional mais un territoire très bâti	25
2. Une pression démographique globalement maîtrisée à l'échelle du Golfe.....	27
Un regain récent de la dynamique démographique du territoire après des périodes de pause..	27
Une attractivité résidentielle qui reste néanmoins moins importante que par le passé	29
Un vieillissement de la population qui s'accroît toujours plus, surtout sur le littoral	31
3. la structuration urbaine du Golfe de Saint-Tropez.....	34
Des centralités historiques affirmées.....	34
Une tendance confirmée aux déconnexions entre centralités historiques et nouveaux espaces attractifs	35
4. L'analyse de la consommation d'espace naturels agricoles et forestiers entre 2003 et 2014 .	36
Une dynamique d'artificialisation des sols de 61 ha/an entre 2003 et 2014	36
Une dynamique d'étalement urbain ancrée sur un modèle de développement autour de la maison individuelle.....	39
5. L'identification des espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation	40
Les périmètres de centralité.....	41
Les secteurs à proximité d'axes de transports collectifs.....	41
Les espaces d'activités économiques.....	42
7 secteurs stratégiques de renouvellement urbain	42
6. Analyse de la capacité d'accueil des communes littorales	43
Estimation de la capacité d'accueil spatiale.....	43
Estimation de la capacité des milieux et ressources.....	45
Analyse des réseaux, infrastructures et équipements.....	46
Résultats de l'estimation de la capacité d'accueil théorique du littoral.....	47
Livre II	49
Approches thématiques	49
L'accès au logement, une équation complexe dans un territoire touristique	50
1. Le profil démographique / Un parc de résidence ne correspondant pas toujours au profil démographique et social du territoire	50
Un poids important des ménages sans enfant.....	50
La taille moyenne des ménages en forte diminution.....	50
Des disparités de revenus importantes.....	53
Un niveau de pauvreté dans la moyenne départementale.....	55
2. Un parc de logements qui résulte d'un fort développement de l'habitat depuis les années 70 sous l'impulsion des résidences secondaires	58

Un parc de logements qui s'est fortement développé à partir des années 70 et qui compose un parc de logement relativement récent	58
Un développement du parc de logements porté par les résidences secondaires, majoritaires dans le parc de logements depuis les années 80	60
Des formes d'habitat qui se sont fortement diversifiées en faveur des logements collectifs pour devenir majoritaires dans les années 80.....	62
3. Une évolution récente du parc de logements qui n'a pas entraîné une croissance démographique du territoire	64
Une augmentation du parc de logements portée par les résidences principales sur la période récente, qui se traduit une baisse du poids des résidences secondaires.....	64
Une construction neuve dynamique qui ne se traduit pas toujours par un accroissement démographique	65
4. Un parc de résidences principales et des marchés du logement qui traduisent des blocages dans les parcours résidentiels des ménages actifs locaux	66
Un parc locatif social peu développé au regard des besoins locaux issus de ménages majoritairement actifs et familiaux, etc.....	66
, etc. et un marché de l'acquisition peu dynamique dont les prix élevés s'adressent principalement à des ménages extérieurs au territoire, etc.....	67
, etc. qui accentuent la pression sur le parc locatif privé sur lequel se reporte l'essentiel des ménages actifs locaux	73
Des blocages dans les parcours résidentiels qui impliquent de nouvelles stratégies de localisation des ménages actifs sur le territoire, etc.....	74
, etc. et peuvent aboutir au mal logement de certains ménages	76
5. Les problématiques du parc existant marquées par un potentiel de logements fortement consommateurs d'énergies et un phénomène de délaissement des centres villes touristiques.....	78
Un parc inconfortable ou potentiellement indigne peu fréquent	78
Une vacance faible et essentiellement de courte durée.....	79
Un parc semi-récent important (construit entre 1949 et 1975), potentiellement fortement consommateur d'énergies, source de précarité énergétique des ménages occupants	80
Une diminution de l'occupation en résidence principale des logements situés en centre ancien	81
UNE ECONOMIE LOCALE entraînée PAR LE TOURISME et l'ARTISANAT	82
1. Le profil socio économique des habitants du Golfe de Saint-Tropez.....	82
Une économie porteuse d'emploi à tous les âges par rapport au contexte varois	82
Une spécialisation des communes sur la répartition des actifs occupés et des retraités.....	85
Une faible proportion de diplômés de l'enseignement supérieur à tous les âges	86
Des artisans et des commerçants nombreux du fait de la structure économique du territoire ..	87
2. La dynamique de l'emploi	90
Une répartition des emplois qui fait apparaître des spécificités territoriales	90

Les dynamismes en termes d'emplois sur la période 2007 – 2012 sont inégaux,	93
3. Les GRANDS MOTEURS économiques du territoire	94
Le tourisme, pilier de l'attractivité du territoire en lien avec une très forte capacité d'hébergement et une clientèle relativement aisée.	94
Un territoire fortement tourné vers les activités présentielle : ¾ de ses emplois	97
L'artisanat, un poids majeur au cœur de l'économie locale	100
Nautisme et plages, deux grands moteurs économiques du territoire	102
La croisière, une activité qui semble se stabiliser après un essor important	106
Des nouvelles filières en développement sur le reste du territoire départemental mais qui peinent à prendre leur place dans le Golfe	108
4. La localisation des activités économiques.....	111
Les centralités : des espaces précieux, mais fragiles.....	112
Le tissu diffus : premier espace d'implantation des activités artisanales	112
Un réseau d'espaces dédiés spécifiquement aux activités	113
UN BASSIN DE VIE CONFORTE PAR UN BON NIVEAU D'EQUIPEMENT	115
1. Un niveau d'équipement Qui répond à la fois aux besoins des habitants et des touristes....	115
L'offre d'équipement diversifié met en valeur les polarités du territoire / L'accessibilité aux équipements : une polarisation des communes littorales sur le pourtour du Golfe	116
2. Un équipement commercial dense	118
3. L'armature d'équipements et de services publics	122
Une offre de formation qui s'arrête après le Bac.....	122
Une offre de services de santé globalement satisfaisante mais qui va devoir s'adapter au vieillessement attendu de la population.....	122
Un territoire sportif et avec une bonne dynamique culturelle	123
4. les équipements portuaires AU cœur DE L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE	124
Un territoire très attractif pour la plaisance	124
5. Une politique de valorisation des espaces naturels du littoral support d'attractivité touristique 138	
Les plages, des sites emblématiques support d'importantes activités nautiques et balnéaires	138
La randonnée pédestre, cheminements côtiers et sentier du littoral, un maillage incomplet du territoire	139
Les activités nautiques sportives (jet ski, surf, kite-surf, stand up paddle, etc.).....	142
Le littoral des Maures, haut lieu de plongée sous-marine.....	144
Une multiplicité d'usages en mer qui cohabitent mais qui occasionnent des sources de tensions saisonniers.....	148
INFRASTRUCTURES ET RESEAUX	149
1. L'équipement numérique.....	149
Etat des lieux de la couverture haut-débit et très haut-débit (THD)	149

Une couverture Très Haut-Débit (THD) en cours de déploiement mais avec encore des incertitudes sur certaines parties du territoire	151
Une couverture en téléphonie mobile performante mais qui reste à améliorer	153
2. L'équipement énergétique	154
Un réseau électrique insuffisant pour répondre à l'augmentation croissante des consommations énergétiques.....	154
Une vulnérabilité différente des communes vis-à-vis de l'appel de puissance électrique	155
Un potentiel de raccordement des projets EnR significatif	156
DES DIFFICULTES A SE DEPLACER SUR LE TERRITOIRE QUI ALTERENT LA QUALITE DE VIE	158
1. Une multiplication des déplacements sur le territoire tout au long de l'année	158
Des flux domicile-travail de courte distance : des actifs à moins de 8 km en moyenne de leur lieu de travail.....	158
L'évolution des flux domicile-travail internes au GST entre 2007 et 2012 : le poids de Saint-Tropez en baisse, Sainte-Maxime plus autonome, Cavalaire-sur-Mer et la Mole, destinations en forte hausse.....	158
Une forte augmentation des flux domicile-travail en provenance de l'extérieur du territoire..	161
Un vieillissement de la population qui marque profondément la mobilité sur le Golfe de Saint-Tropez.....	163
2. Une attractivité touristique entraînant une multiplication massive des flux de déplacements	163
3. Un plébiscite pour la voiture individuelle, source de saturation sur l'axe littoral et fortement consommateur d'énergie	164
Plus de 7 déplacements sur 10 réalisés en voiture	164
Des infrastructures de transport insuffisantes pour répondre aux besoins de l'ensemble des déplacements / Un réseau viaire en étoile qui converge vers le fond du Golfe.....	165
Un réseau viaire congestionné quotidiennement en haute saison, des temps de déplacements multipliés par 4.....	167
Une forte pression sur le réseau viaire entraînant un report du trafic routier sur des itinéraires secondaires.....	168
4. Une offre de transport alternative à la voiture attractive pour les flux longues distances et les flux touristiques mais peu utilisée pour les flux quotidiens des résidents	170
Une offre régulière de transports en commun à deux dimensions : terrestre et maritime	170
Une offre de transport en commun principalement utilisée par les scolaires et la population touristique	175
Une intermodalité et une offre de covoiturage qui restent à développer	178
Un réseau cyclable de qualité sur les grands itinéraires départementaux mais qui reste peu développé à l'échelle des communes.	179
5. Des modes de déplacement qui pèsent lourdement dans le bilan énergétique du territoire, les émissions de polluants et les nuisances.....	182
L'aéroport d'affaire de la Mole	182

Les déplacements particuliers en hélicoptère.....	182
42 % des consommations énergétiques et 57 % des émissions de GES du territoire sont dus aux déplacements.	183
Une mobilité électrique qui peine à se développer	184
Des ressources limitées/fragiles mais qui offrent des potentialités de valorisation importantes	185
1. Un territoire fortement dépendant de l’approvisionnement électrique extérieur et qui valorise peu ses ressources énergétiques locales.....	185
Consommation finale d'énergie : de l'ordre de 1200 GWh	185
Une production d'énergies renouvelables : de l'ordre de 70 GWh	188
Un potentiel de production de l'ordre de 277 Gwh.....	188
2. Le ressource en eau.....	189
3. LA VALORISATION ECONOMIQUE DES RESSOURCES NATURELLES LOCALES : L'AGRICULTURE ET LA PECHE.....	190
Une dynamique contrastée, entre espace agricole observé, exploité, réglementé et de quoi parle-t-on ?.....	190
Un espace agricole majoritairement mis en valeur par la viticulture	192
Entre agriculture de proximité et valorisation forestière, de nombreuses pistes de développement	192
Un espace agricole relativement contraint	194
Un potentiel de développement important, soutenu par les collectivités	197
Des initiatives à vocation environnementale qui impactent l'activité agricole	198
L'exploitation des ressources halieutiques	199
Un territoire vulnérable au changement climatique.....	208
Un territoire confronté à des phénomènes de submersion marine et d'érosion côtière	208
Livre III	220
SYNTHESE DES ENJEUX	220

LIVRE I

APPROCHE CONTEXTUELLE / GENERALE

UN TERRITOIRE AU RAYONNEMENT INTERNATIONAL PORTE PAR DES PAYSAGES, DES SITES D'EXCEPTION ET LA MER

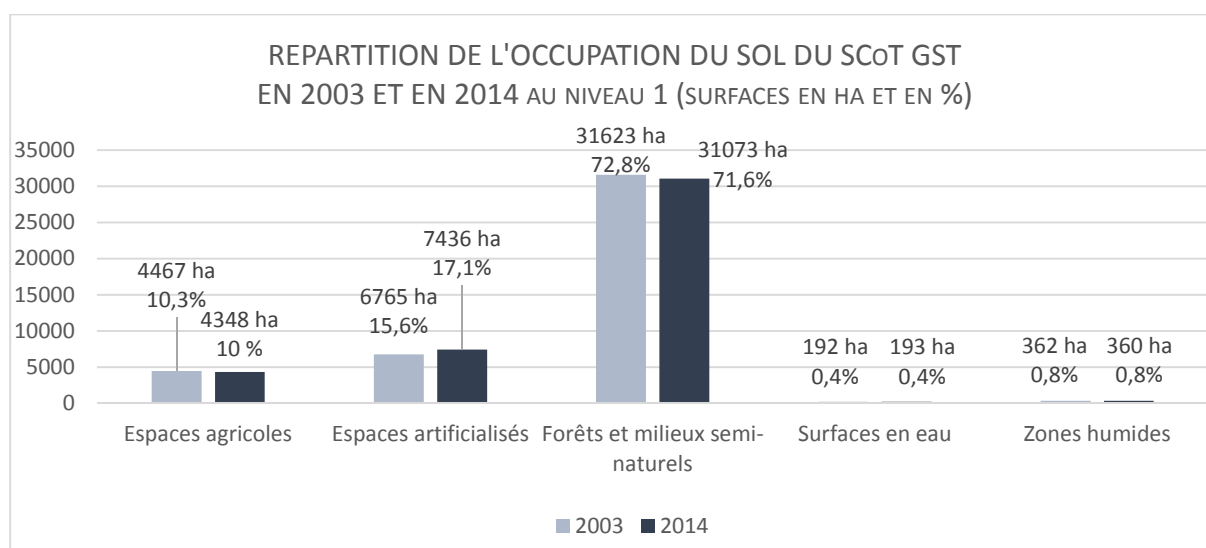
Associé au nom mythique de Saint-Tropez, les douze communes du Golfe constituent un ensemble cohérent porteur d'images connues et reconnues dans le monde entier, fondement majeur de l'attractivité touristique du territoire, de son développement économique et du cadre de vie de ses habitants.

Cette image internationale s'appuie sur une dimension qualitative, celle d'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.

1. LES PAYSAGES PRESERVES COMME FONDEMENT DE L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE

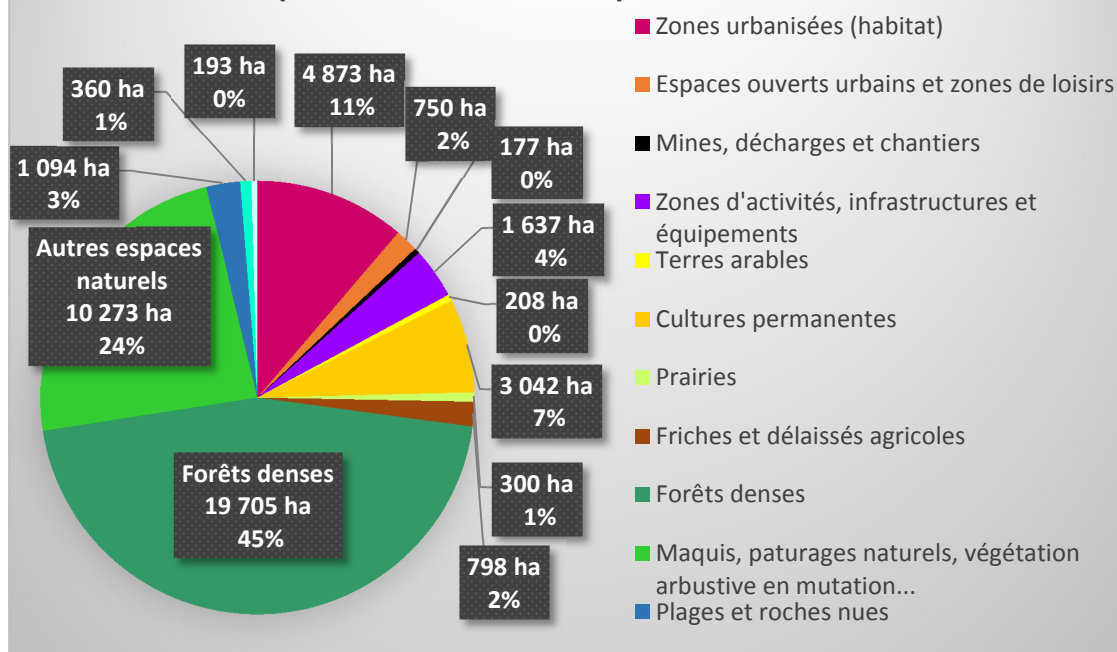
Le mode d'occupation des sols du Golfe de Saint-Tropez

En 2014, le territoire du SCoT du Golfe de Saint-Tropez d'une superficie totale de 43 410 ha est pour 72% de sa surface, occupé par des espaces naturels et forestiers (**31 073 ha**). Les espaces urbains, qui représentent **7 436 ha**, occupent 17% du territoire, soit une surface plus importante que celle des espaces agricoles qui ne représentent que **4 346 ha**, soit environ 10% du territoire. Enfin, 1% du territoire est occupé par **553 ha** de surfaces en eau et zones humides.

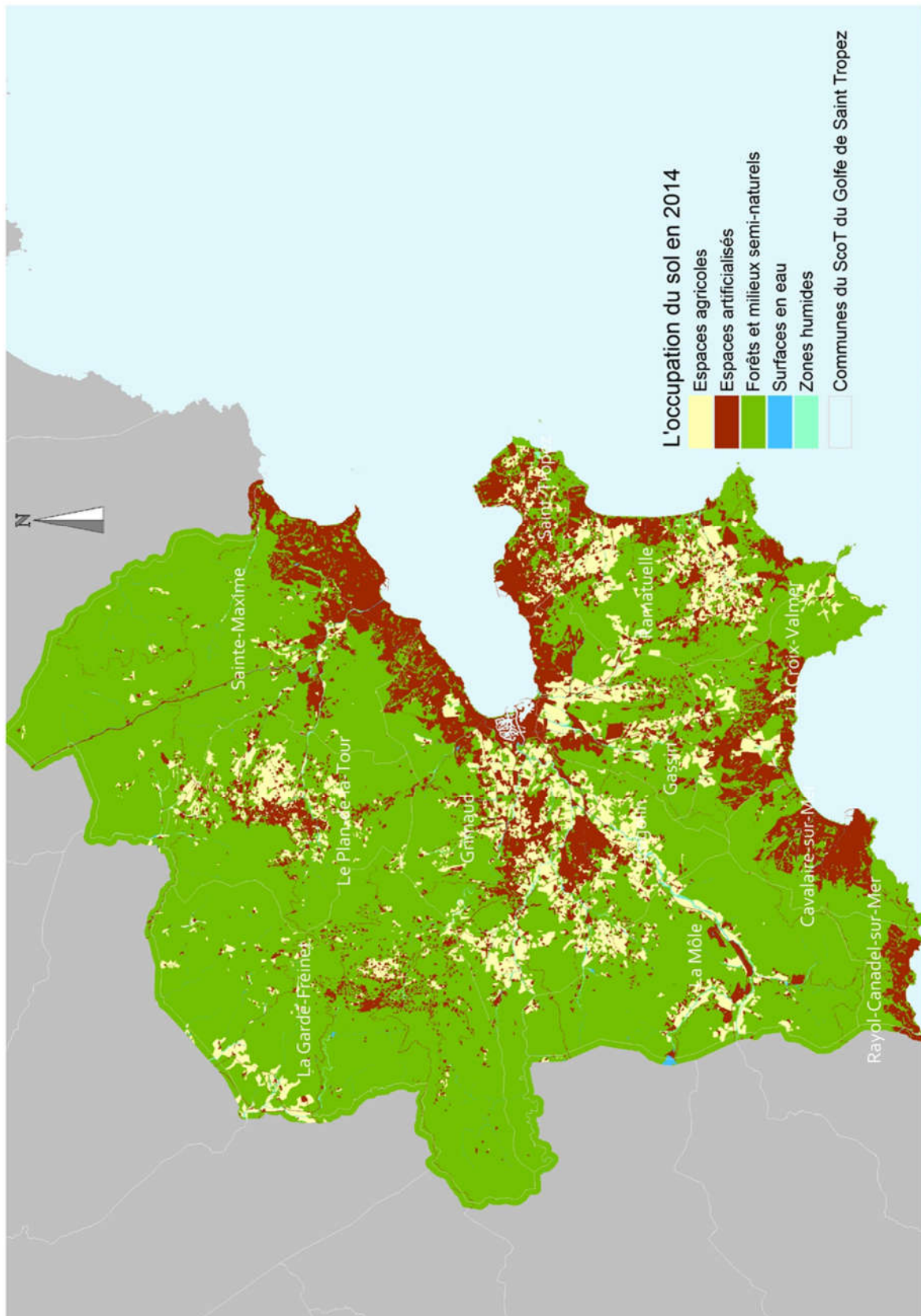


Source : MOS SCOT GST 2014 - Région PACA - CC GGST

STRUCTURE DE L'OCCUPATION DU SOL DU SCOT GST EN 2014 (SURFACES EN HA ET EN %) - DÉTAIL DE NIVEAU 2



Source : MOS SCOT GST 2014 – Rég



Un territoire majoritairement forestier

La forêt constitue l'élément majeur des paysages du Golfe de Saint-Tropez. Elle recouvre à elle seule près de 45% du territoire du Golfe, soit environ les ¾ des espaces naturels du Golfe. Elle est d'autant plus présente qu'elle couvre l'essentiel du massif des Maures. Le massif des Maures est la base du socle paysager du golfe de Saint-Tropez de par son relief marqué, culminant à 637m aux roches blanches à la Garde-Freinet. Le massif découpe le territoire en vallées, plaines, caps et baies, qui sont les principaux espaces habités du territoire. La forêt constitue donc une toile de fond paysagère permanente à toutes les communes qu'elles soient littorales ou à l'intérieur des terres.

Faisant depuis des décennies l'objet d'une forte protection, la forêt apparaît aujourd'hui comme envahissante en colonisant les anciens espaces agricoles délaissés. Elle est désormais source de risques et plus particulièrement sur les espaces d'interfaces avec les espaces habités. Dès lors, le développement de politique de prévention impacte quelques fois le grand paysage à travers le débroussaillage et le développement des pistes de défense contre les incendies.



La mer et le littoral comme catalyseurs de l'attractivité du territoire



La mer constitue l'autre composante essentielle du paysage du Golfe de Saint-Tropez. Le découpage du littoral en golfe et baie, offre des situations de covisibilités permanentes et étendues. La mer devient dès lors un élément central du paysage.

Elle est d'autant plus essentielle qu'en tant qu'espace fortement utilisé par les pratiques nautiques et balnéaires, elle offre un recul paysager sur l'ensemble du littoral qui devient alors pleinement visible et perceptible.

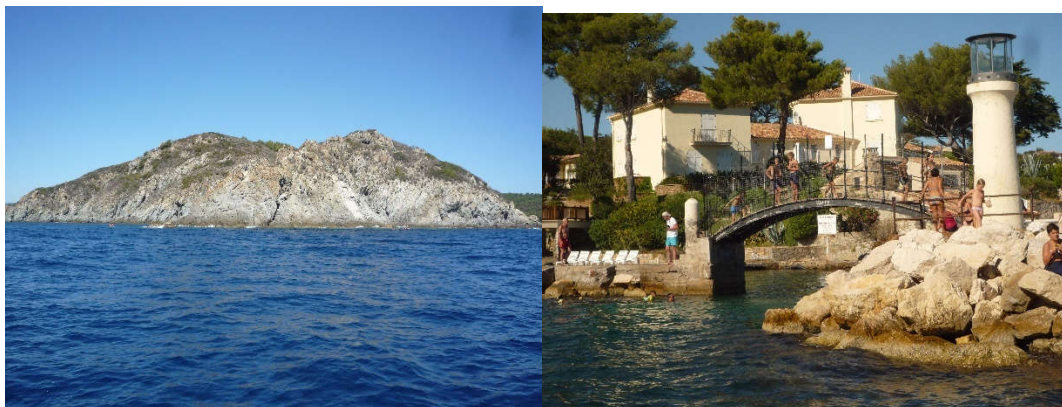
Le littoral comprend de nombreuses plages, dont la plupart sont de petites criques entre des rochers. Par contraste avec ces espaces encore sauvages, le littoral offre également quelques grandes plages très fréquentées.

Les plages offrent un accès majeur au plan d'eau. Il s'agit des sites les plus fréquentés par l'ensemble de la population du Golfe. Par ailleurs, la présence de sous-concessions d'exploitation des plages offre désormais de nombreuses activités pour profiter pleinement du plan d'eau. Les plages sont le poumon économique du territoire, en attirant la principale clientèle du territoire. Leur maintien est un enjeu fort face aux problématiques de gestion du milieu naturel et de l'érosion du littoral.

Le cas de la plage de Pampelonne

S'étirant sur plus de 4,5 kilomètres de sable fin et présentant une surface de 27 hectares, la plage de Pampelonne est devenue à partir des années 1950, un des hauts lieux du tourisme de la station balnéaire classée de Ramatuelle et de la presqu'île de Saint-Tropez. Cet archétype illustre bien les

enjeux qui se jouent au niveau des plages. La clientèle est à 40 % française, 42 % européenne et 18 % d'autres pays.



Zoom sur Les paysages sous-marins, composante essentielle de l'identité et de l'attractivité maritimes du territoire

Le littoral rocheux, les îles et ilots, ainsi que les hauts fonds ou « sèches » composent des paysages sous-marins remarquables et accessibles pour les plongeurs.

La beauté réside dans la diversité des reliefs, les tombants, les éboulis, les encorbellements coralligènes (variété d'éponges et de coraux), ainsi que dans l'omniprésence d'une vie marine très riche et spectaculaire (crustacés, poissons, faune et flore fixée).

La présence d'espaces protégés et de sites plus difficilement accessibles (Trois Caps) a favorisé le maintien de certaines espèces qui se sont accoutumées à la présence des plongeurs.

La beauté des reliefs sous-marins s'ajoute au plaisir de l'observation d'espèces emblématiques, telles que le Mérou, la Murène, d'espèces spectaculaires comme le Corb, les nudibranches et l'Araignée de mer, ou encore rares comme la Grande cigale et la Grande nacre.

Plusieurs grottes littorales, semi-immergées ou immergées sur la zone de la Corniche des Maures, les Sardaïnaux en particulier, représentent des sites particulièrement remarquables pour les plaisanciers, le kayak de mer ou la pratique de la découverte aquatique à la nage.

L'espace sous-marin du territoire recèle de nombreux vestiges avec près de 30 épaves. Colonisées par du coralligène (gorgones, éponges) et/ou des poissons (murènes, mérous, etc.), les épaves deviennent des sites de plongée dont certains sont de renommée internationale (Le Rubis et le Togo notamment avec près de 20 000 plongée par an).

L'agriculture

L'agriculture participe pleinement au caractère préservé des paysages. Elle se retrouve aujourd'hui cantonnée en grande majorité aux espaces de fond de vallée et de plaine. Les paysages agricoles du Golfe de Saint-Tropez sont largement dominés par les exploitations viticoles. Elles s'organisent autour de grands domaines marquant fortement les paysages par l'architecture des bâtiments et les alignements plantés.

Le territoire se caractérise également par la forte présence d'espaces de prairies et de prairies humides maintenant des espaces ouverts au cœur des plaines et plus particulièrement dans la vallée de la Mole, offrant un paysage singulier sur le littoral varois.

Une banalisation progressive des paysages urbains qui a gommé la typicité des villages du Golfe

Le territoire du Golfe de Saint-Tropez repose historiquement sur un réseau de villes et de villages, et de hameaux ancrés sur des terroirs agricoles (Grimaud, La Mole, Le Plan de la Tour, la Garde-Freinet, Gassin, Ramatuelle, Cogolin) ou sur les activités liées à la mer (Saint-Tropez, Sainte-Maxime). Ces ensembles urbains constituent un socle.

Le développement du tourisme littoral a fait émerger des villes nouvelles au début du 20^{ème} siècle centrées sur des hameaux historiques littoraux (Cavalaire, le Rayol-Canadel, la Croix-Valmer). La voie des chemins de fer de Provence et l'ouverture des corniches littorales constituèrent alors un axe support de développement.

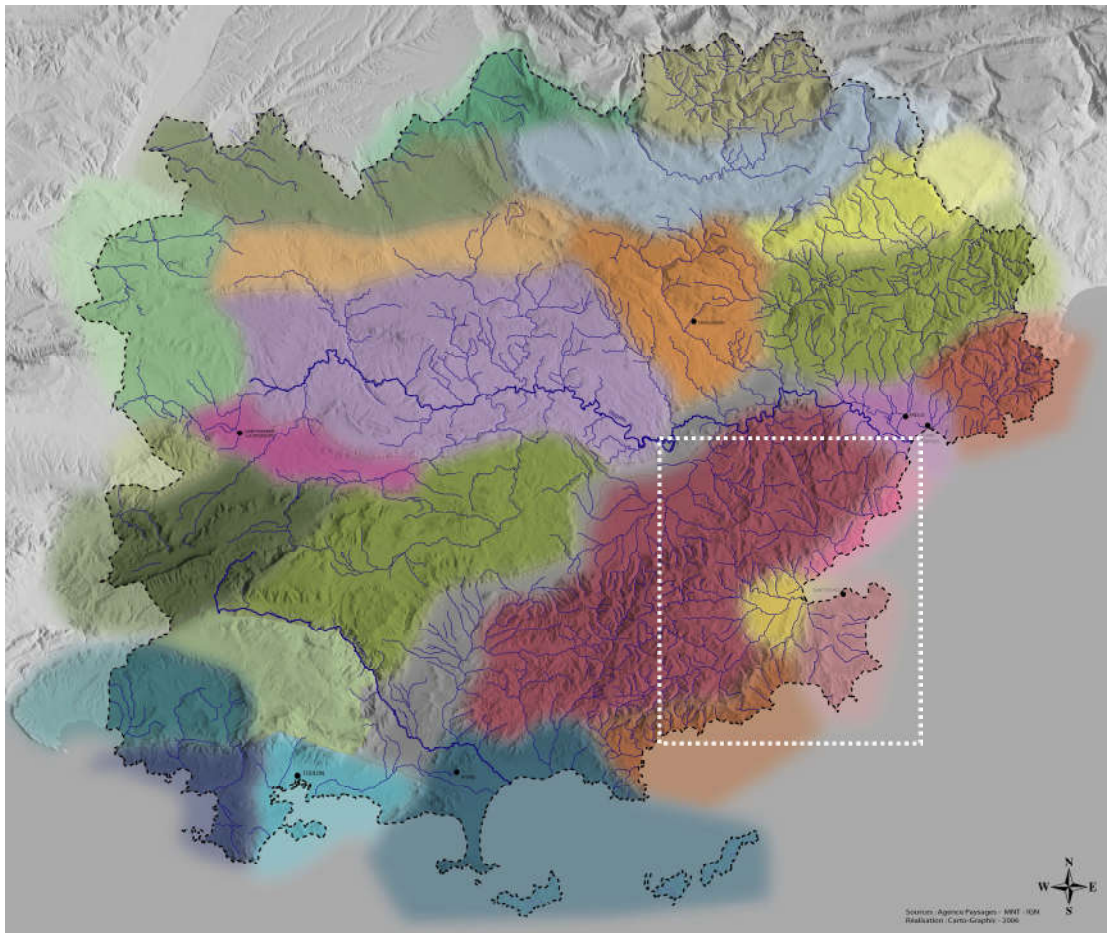
La deuxième moitié du 20^{ème} siècle s'est caractérisée par une très forte attractivité résidentielle et touristique. Les lotissements et l'habitat sous forme de maisons individuelles moins organisées se sont généralisés. S'ils ont permis de maintenir un caractère naturel aux paysages, cela a entraîné une urbanisation linéaire le long des routes principales et sur les versants vue sur mer, notamment sur le secteur du Golfe de Saint-Tropez. Cette urbanisation linéaire à peu à peu constitué un continuum urbain entre les villages et déstructurer les lisières entre les espaces agricoles, naturels et la ville (développement d'activités économiques et commerciales en entrée de ville).

Quelques opérations nouvelles ont néanmoins constitué de nouveaux paysages urbains aujourd'hui reconnus à travers la labellisation 20^{ème} siècle (Port Grimaud, Hameau du Merlier à Ramatuelle).



2. LES 5 GRANDES ENTITES PAYSAGERES DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ

Le territoire du Golfe de Saint-Tropez se situe sur cinq grands ensembles paysagers du département du Var identifiés dans l'atlas départemental du paysage. Une entité constitue une unité de cohérence paysagère de par sa géomorphologie, ses occupations et ses usages historiques qui ont construit au fil des temps une identité paysagère propre.



Carte des entités paysagères du département du Var (Source Atlas départemental du Paysage)

La corniche occidentale des Maures

La corniche occidentale des Maures se caractérise par une pente monumentale des lignes de crête vers la mer offrant une ouverture complète sur la mer Méditerranée et des vues uniques vers les îles d'Or. C'est dans cette série d'amphithéâtres naturels que s'est développée une typologie d'habitat largement dominée par un tissu pavillonnaire, organisé le long de la RD559 en une succession de lotissement paysagers où le végétal et l'habitat s'imbriquent. Ce développement s'est organisé à partir des hameaux historiques de Cavalaire, du Rayol et de la Croix-Valmer, détaché des villages rétro littoraux de Gassin et de la Mole.

Les vues sont une des composantes essentielles du paysage. La route et l'ancienne voie des chemins de fer de Provence organisées sous la forme d'une double corniche, structurent les mobilités sur cet espace offrant des points de vue remarquables sur la Méditerranée. Elles constituent des axes de découverte majeur.

Les pentes autrefois cultivées ont laissé place à l'habitat de villégiature. Des espace reliques persistent encore et maintiennent quelques paysages ouverts et des espaces de respiration dans le continuum urbain (Pardigon, Domaine de Tabarin, etc..).

La présence du végétal est ici importante et laisse apparaître un sentiment de vaste jardin aux essences exotiques au cœur des jardins privés. Le jardin remarquable du Rayol-Canadel en constitue le point d'orgue.

Cavalaire offre un paysage urbain plus marqué par l'essor du tourisme balnéaire d'après-guerre et la constitution d'un front de mer urbain bâti au bord de l'eau alors que les autres villages du Rayol-Canadel et de la Croix-Valmer se tiennent en retrait sur des positions en balcon.

La presqu'île de Saint-Tropez

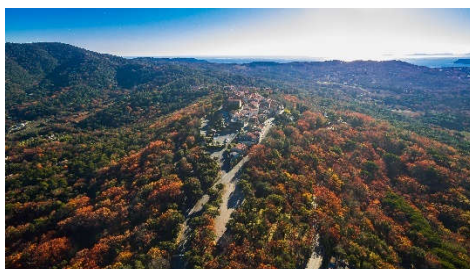
La presqu'île de Saint-Tropez constitue une avancée de terre dans la mer fermant la rive sud du golfe éponyme. Cet espace de succession collinaire en pente plus douce présente une mosaïque d'espaces naturels boisés préservés et d'espaces agricoles essentiellement viticoles. Des reconquêtes agricoles réinvestissent les pentes sous formes de restanques. Le pin parasol caractérise les paysages forestiers offrant un moutonnement.

Le bord de mer présente encore de vastes étendues de cotes sauvages et une succession de caps préservés, de plages et de criques naturelles.

La plus grande d'entre elle, Pampelonne, marque un paysage unique sur le territoire par son système dunaire. Elle est l'écrin du développement d'une activité économique balnéaire marquée par les établissements de plages.

Les silhouettes urbaines historiques sont encore fortement ancrées dans le paysage, que ce soit les villages perchés de Ramatuelle et Gassin, au socle préservé, ou encore le village de Saint-Tropez situé les pieds dans l'eau.

Les lotissements proches du littoral constituent des espaces d'urbanisation aérée où le végétal a su garder toute sa place. Les grandes villas, marquent également fortement le paysage de par leurs parcs arborés et des styles architecturaux éclectiques.



La plaine de la Giscle

La plaine de la Giscle constitue avec le Golfe de Saint-Tropez, son extension maritime, le plus vaste espace ouvert du territoire. Elle est composée par une vaste plaine agricole marquée par les ripisylves des principaux cours d'eaux qui la traverse (la Garde, La Mole et la Giscle).

Elle est dominée par les villages promontoires de Grimaud et de Cogolin qui se sont peu à peu étendus vers la plaine et sur les versants attenants.

De par sa position de carrefour, la plaine est occupée par les axes de liaisons majeures entre tous les villages du territoire du Golfe. De cette position de carrefour, s'en suit une dynamique d'urbanisation en situation de vitrine pour les activités commerciales, économique et de loisirs. Ces espaces ont constitué des polarités isolées, monofonctionnelles qui ont progressivement conduit à une banalisation des paysages d'entrée de ville (impacts des enseignes publicitaires, architecture, absence de traitement végétal, etc.). Cette tendance à l'urbanisation le long des routes a peu à peu fermé les vues paysagères vers les points de repères du territoire. La dynamique d'enfrichement marqué sur les espaces agricoles contribue également à la fermeture progressive des paysages.

Les marinas se sont développées sur les anciens marais littoraux aux embouchures des principaux cours d'eau du Golfe de Saint-Tropez. Elles constituent aujourd'hui des ensembles architecturaux et urbains qui rentrent progressivement dans le patrimoine touristique. Port Grimaud est aujourd'hui un site de visite touristique majeur du Golfe de Saint-Tropez.

La corniche orientale des Maures

La corniche orientale des Maures constitue la rive nord du Golfe de Saint-Tropez. Les crêtes moins marquées que sur la corniche des Maures offrent des pentes plus douces vers la mer. Cette partie du littoral est marquée par la route en corniche qui offre une situation unique de vitrine sur le village de Saint-Tropez et tout le golfe.

Sainte-Maxime constitue le point d’ancrage du développement urbain en bordure du Préconil. Les grands établissements touristiques historiques ont marqué le paysage par le développement de grands bâtiments hôteliers et des espaces de loisirs tels que les golfs. Aujourd’hui, ces silhouettes ont progressivement été noyées par le développement d’une urbanisation aérée continue. Quelques rares espaces de respiration constituent des ruptures paysagères (le saut du loup, la pointe des Sardinaux). Pour autant, le caractère aéré de l’urbanisation contribue au maintien d’un aspect naturel des versants.

Quelques éléments patrimoniaux constituent aujourd’hui des références et des images fortes du territoire (Pont du Préconil, tour Carrée).



Le massif des Maures

Le massif des maures constitue la plus vaste entité paysagère du Golfe de Saint-Tropez. Elle est caractérisée par un massif forestier omniprésent et préservé. Les occupations humaines se répartissent sur les trois villages de l’intérieur du territoire, la Garde-Freinet, Le Plan de la Tour et la Mole. Le reste du territoire n’était historiquement occupé que par quelques rares fermes isolées et par un réseau de hameaux agricoles. Le développement plus récent de l’urbanisation s’est fait sous une forme diffuse essentiellement à partir des villages de la Garde-Freinet, du Plan de la Tour et de leurs hameaux.

Les activités agricoles occupent généralement les fonds de vallée et les plans. Quelques vieilles exploitations arboricoles, notamment de châtaigneraies, ne marquent désormais plus que rarement un paysage qui s’est progressivement refermé.

Ce vaste ensemble regroupe des sous entités paysagères spécifiques :

- Le plan du Plan de la Tour fortement marqué par la viticulture ;
- La vallée de la Mole qui contraste avec le reste du territoire par une forte présence de zones et prairies humides, et les ripisylve de la Mole et de la Verne ;
- La plaine du Préconil.

3. UN ESPACE LITTORAL ET MARIN ORGANISE EN HUIT GRANDS SECTEURS



GEOGRAPHIQUES

L'espace littoral et marin du Golfe de Saint-Tropez est organisé en huit grands secteurs qui se distinguent par leurs qualités physiques et naturelles différenciées, ainsi que par la spécificité des usages dont leurs espaces maritimes et littoraux font l'objet.

La Corniche des Maures, des paysages littoraux et marins préservés comme fondement de l'attractivité du territoire

La corniche des Maures, de la plage de Pramousquier à la plage de Bonporteau (entre les communes du Rayol-Canadel et de Cavalaire) est la rencontre entre le massif forestier des Maures et la Méditerranée. Sur ces falaises abruptes, trônent d'emblématiques domaines du Conservatoire du littoral (le jardin du Rayol et la maison Foncin). Face aux îles d'Or, la corniche des Maures est une des dernières fenêtres vertes sur le littoral de la Provence siliceuse. Site Natura 2000, site classé, ZNIEFF marine, domaines du Conservatoire du littoral, aire maritime adjacente du Parc National de Port-Cros, etc. l'espace littoral et marin recèle une grande richesse d'habitats et d'espèces, en bon état de conservation, reconnue et préservée.

Les espaces littoraux de la corniche des Maures sont caractérisés par la présence d'activités balnéaires, de loisirs et de plaisance (navires au mouillage). L'espace marin au large de la Corniche des Maures est un lieu privilégié pour la pêche professionnelle.

La Baie de Cavalaire, un espace nautique au cœur de l'attractivité touristique

La Baie de Cavalaire, du Cap Cavalaire à la pointe du Brouis (entre les communes de Cavalaire et de La Croix-Valmer) marque une transition morphologique du faciès littoral, où alternent des noyaux d'urbanisation denses avec des zones naturelles relativement vastes. Le trait de côte s'incurve, les zones urbanisées se massent au bord de l'eau et remontent progressivement sur le versant du massif. La baie se caractérise par un vaste herbier de posidonies, il s'agit d'ailleurs d'une ZNIEFF marine de type 2. De densité normale, l'herbier connaît cependant des dégradations, notamment dans la partie ouest.

Vaste bassin nautique en développement, la baie de Cavalaire concentre une multitude d'activités de loisirs variés (différents sports et loisirs nautiques motorisés et non motorisés, baignade, mouillage). Deux parties se distinguent cependant au sein de la baie : la partie ouest, comprenant le port de Cavalaire et la plage du centre-ville, tournée vers les loisirs nautiques motorisés et la partie est, côté La Croix-Valmer, plus préservée, tournée vers les loisirs nautiques non motorisés ; le site du Togo au large de la pointe des Brouis est très reconnu pour la plongée sous-marine. La prégnance des navires au mouillage est forte, et il est observé depuis ces dix dernières années une évolution croissante des mouillages des plus grosses unités en baie de Cavalaire.

L'espace marin au large de la baie de Cavalaire est un lieu privilégié pour la pêche professionnelle.

La reconnaissance de la baie au sein du site Natura 2000 Corniche Varoise et de l'aire maritime adjacente du Parc National de Port-Cros est un marqueur de cette qualité.

Les Trois Caps, un écrin naturel d'exception

Le site naturel des Trois Caps (Cap Lardier, Cap Taillat, Cap Camarat - entre les communes de La Croix-Valmer et Ramatuelle) est quasiment vierge de toutes constructions. La côte y est découpée, sauvage, battue par les vents, conférant à la végétation des aspects torturés par les embruns. Le Cap Taillat, relié à la côte par un fragile isthme sableux et présentant des fonds marins en bon état de conservation, constitue à lui seul un attrait touristique recherché par le public.

Site Natura 2000, site classé, ZNIEFF marine, domaine du Conservatoire du littoral, Parc National de Port-Cros, etc. le secteur des Trois Caps est un site d'exception qui participe à la renommée touristique du territoire pour les loisirs terrestres (randonnée) et les loisirs marins (loisirs nautiques et plongée sous-marine). Autour du Cap Taillat, les baies de Briande et de Bonporteau sont très fréquentées par le mouillage des navires de plaisance. La plage et le petit port de l'Escalet au sein de la baie de Bonporteau, dotent le secteur des Trois Caps d'équipements qui permettent l'accès au site naturel. L'espace marin au large des Trois Caps est un lieu privilégié pour la pêche professionnelle.

La Baie de Pampelonne, une vitrine économique balnéaire du territoire

La baie de Pampelonne à Ramatuelle (de Bonne Terrasse à la pointe de Capon) est l'un des derniers cordons sableux qui s'étend sur près de cinq kilomètres : à cet endroit, le trait de côte devient linéaire. La végétation d'arrière plage est préservée, malgré une urbanisation diffuse sous les pins parasols. Véritable espace remarquable au titre de la Loi Littoral, la plage et les fonds marins sont reconnus par la présence du site Natura 2000 Corniche Varoise, du Parc National de Port-Cros et d'une ZNIEFF.

Par la présence de nombreux établissements de plages, de campings, etc. elle constitue un haut lieu du tourisme balnéaire. Fortement fréquentée par le mouillage des navires de plaisance, et notamment par des unités de grandes tailles, la baie est également un élément fondamental de l'attractivité de la plaisance et de la renommée internationale du territoire.

Le Cap de Saint-Tropez, un espace naturel à l'entrée du Golfe

Le Cap de Saint-Tropez, de la plage des Salins à la pointe de la Rabiou (sur la commune de Saint-Tropez) est une avancée rocheuse d'apparence sauvage qui marque l'entrée sud du Golfe de Saint-Tropez. Egalement soumis à la puissance des éléments, la végétation y est basse, et plonge littéralement dans la mer. De la Moutte à la Rabiou, une urbanisation résidentielle peu dense marque le Cap. La présence du Site Natura 2000 Corniche Varoise et d'une ZNIEFF marine est un marqueur de cette qualité. Le vaste espace marin qui borde le Cap de Saint-Tropez est peu fréquenté par les activités de loisirs hormis la plongée sous-marine (pointe de la Rabiou), il est un lieu de pêche professionnelle.

Le Golfe de Saint-Tropez, emblème du rayonnement international du territoire

Le Golfe de Saint-Tropez de la baie des Canoubiers au port de Sainte-Maxime (entre les communes de Saint-Tropez, Gassin, Cogolin, Grimaud et Sainte-Maxime) est l'emblème du rayonnement international du territoire. Les fonds marins sont fortement impactés par les activités en mer.

Il est l'espace de forte intensité et de diversité des usages où se côtoient les activités touristiques, le yachting et la croisière, les activités traditionnelles de baignade et la pêche professionnelle. Le Golfe concentre les 4 ports principaux du territoire port de Saint-Tropez, Marines de Cogolin, Port Grimaud et port de Sainte-Maxime. La présence de la grande voire très grande plaisance est très marquée dans le Golfe (en baie des Canoubiers et devant le port de Saint-Tropez notamment).

La pointe des Sardinaux, un espace naturel à l'entrée du Golfe

La pointe des Sardinaux de la calanque de la Madrague à la plage de la Nartelle à Sainte-Maxime est une presqu'île habitée sous couvert végétal. C'est un site naturel préservé représentatif de la richesse du milieu littoral ; elle marque l'entrée nord du Golfe de Saint-Tropez. Ce site est concerné par une ZNIEFF marine.

Non fréquentée par le mouillage des navires de plaisance, la calanque de la Madrague offre un espace serein pour les activités dites « douces » (baignade et loisirs nautiques non motorisés). La Pointe des Sardinaux et la sèche à huile sont un spot de plongée sous-marine qui participe au rayonnement touristique du territoire.

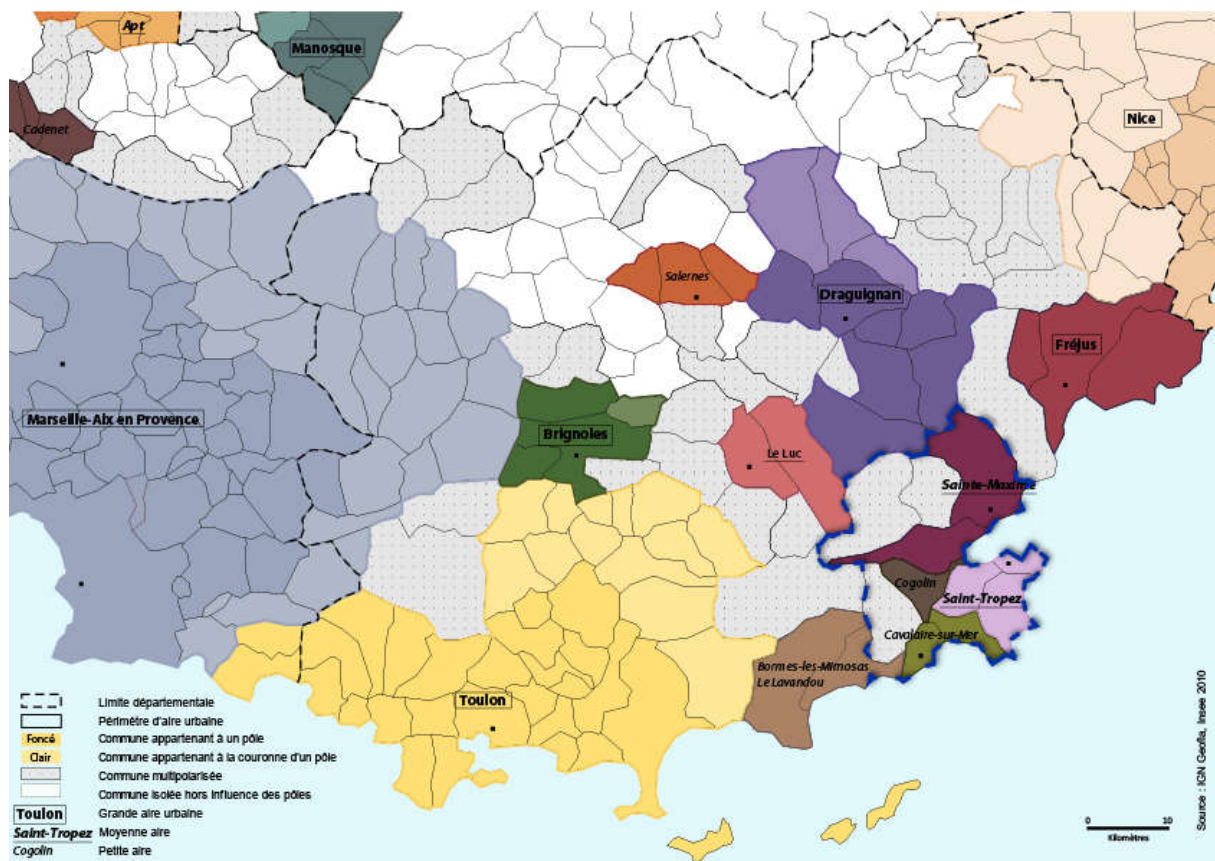
La Baie de Bougnon, un bassin nautique

La Baie de Bougnon sur le littoral maximois est composée des plages de la Nartelle, des Eléphants, et de la plage de la Garonnette. Bordée par l'espace urbain de Sainte-Maxime, la baie bénéficie d'un paysage en arrière-plan à dominante naturelle du fait d'urbanisation diffuse sous couvert végétal.

Le littoral est support de toutes sortes d'activités nautiques : voile, jet-ski, location de bateaux, pêche en mer, mouillage des navires de plaisance, etc. La baie de Bougnon constitue un bassin nautique en partie tourné vers le territoire Var Estérel Méditerranée (Les Issambres).

LA STRUCTURATION TERRITORIALE ET LES DYNAMIQUES RECENTES

1. UN BASSIN DE VIE DE PROXIMITE AUTONOME ENTRE LES GRANDES AIRES METROPOLITAINES REGIONALES



Le territoire du Golfe de Saint-Tropez constitue un ensemble relativement autonome et de petite taille, par rapport aux grandes aires urbaines périphériques et aux grands espaces métropolitains de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il se développe sur le territoire de 12 communes sur une superficie d'environ 43 000 ha.

Selon l'INSEE, cet ensemble se compose de 3 pôles urbains intercommunaux Sainte-Maxime, Saint-Tropez et Cavalaire et d'un pôle urbain communal, Cogolin. Les communes rétro littorales sont multipolarisées vers ces pôles urbains.

Seule la commune du Rayol-Canadel est comprise dans un pôle urbain extérieur au territoire du Golfe de Saint-Tropez, celui de Bormes-les-Mimosas / Le Lavandou. A noter que selon les critères de l'INSEE, l'appartenance du Rayol au pôle de Bormes-Lavandou prend essentiellement naissance dans la continuité d'urbanisation.

Un territoire à l'écart des grandes infrastructures de transport et à 45 minutes des grands pôles urbains qui conforte cette autonomie

Grande accessibilité du Golfe de St-Tropez

Desserte autoroutière, ferroviaire, maritime et aéroportuaire



— Réseau autoroutier (A8/A57)

□ Echangeurs autoroutiers

— Réseau ferroviaire

● Aire urbaine / population 2013

☛ Croisiéristes - nombre de passagers (prévisionnel 2016)

✈ Aéroport - nombre de passagers en 2015

🚆 Gare TGV - nombre de voyages en 2015



DIAGNOSTIC - SCoT Golfe de Saint-Tropez

Situé à 45 minutes des grands pôles urbains d'Hyères-les-Palmiers, Fréjus, Saint-Raphaël, Draguignan, et à 1 heure de Toulon, Cannes et Antibes, le Golfe de Saint-Tropez est un territoire difficilement accessible depuis l'extérieur. Il n'est desservi ni par le réseau autoroutier, ni par un réseau de voies rapides, ni par le réseau ferroviaire TER et TGV. Les échangeurs autoroutiers de l'A8 et l'A57 se situent dans le meilleur des cas à 30 minutes du fond du Golfe tous comme les gares TGV des Arcs et de Saint-Raphaël. Le territoire dispose d'une desserte aéroportuaire avec l'aéroport de La Mole/Saint-Tropez, mais qui reste faiblement dimensionné par rapport aux aéroports voisins de Toulon-Hyères et Nice situés à plus de 45 minutes en voiture.

Ce déficit d'accessibilité et cet éloignement des grands pôles participent à faire du Golfe de Saint-Tropez un territoire autonome pour l'accès à l'emploi, aux commerces, aux équipements entraînant des déplacements quotidiens essentiellement localisés au sein du Golfe.

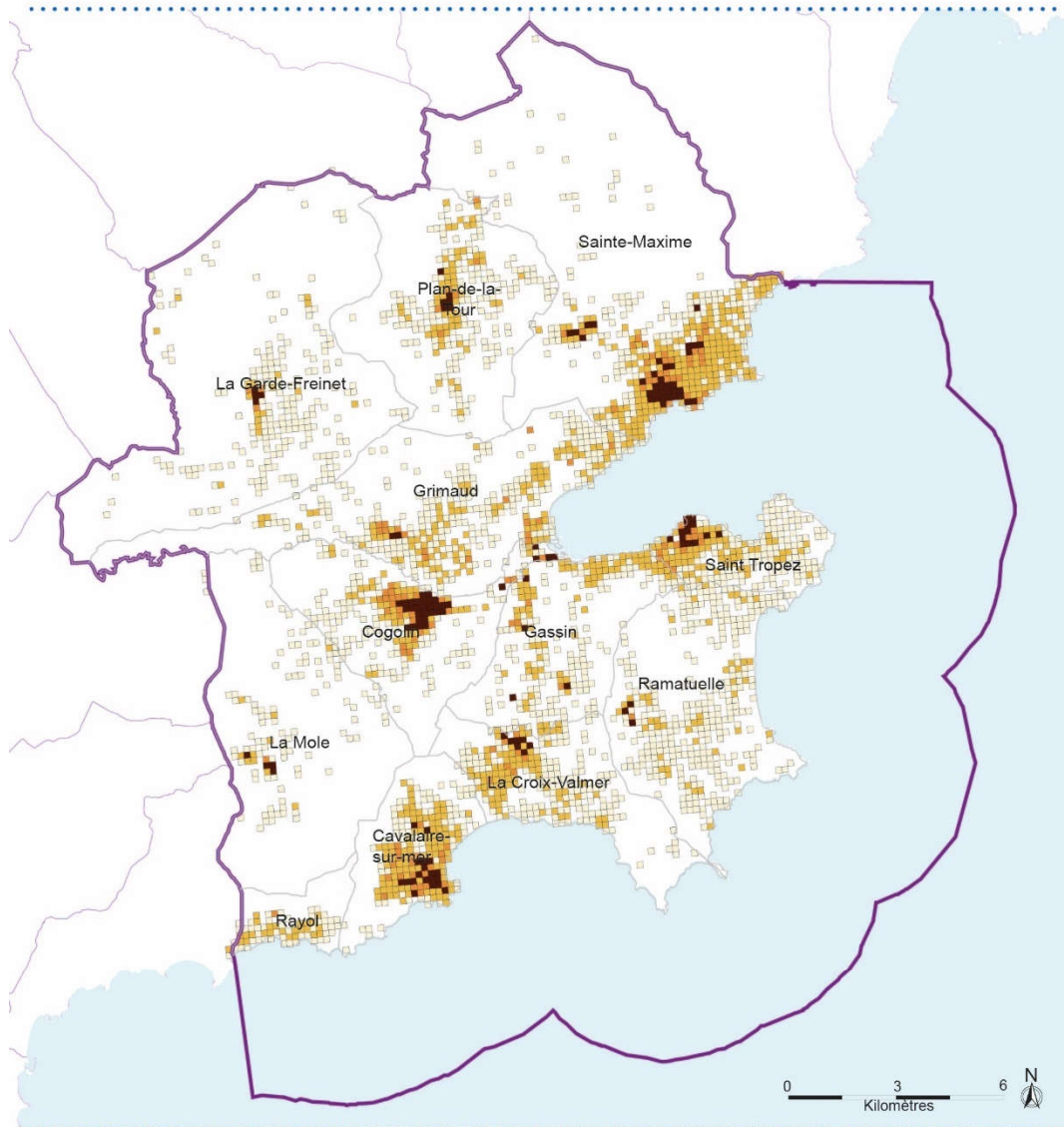
Une densité de peuplement qui reste relativement faible par rapport au reste du littoral régional mais un territoire très bâti

Au 1^{er} janvier 2015, le Golfe de Saint-Tropez compte 57 591 habitants, soit environ 5 % des résidents du Var, qui se répartissent sur 430 km². La densité est ainsi de 134 habitants au km², contre 176 pour le département dans son ensemble.

Sainte-Maxime (14 289 habitants) et Cogolin (12 387) sont les deux communes les plus peuplées, alors que Le Rayol-Canadel, la Mole et La Garde-Freinet sont celles présentant les populations les plus faibles, comptant moins de 2 000 habitants. De façon générale, les communes situées sur le littoral ont une densité bien plus importante que les autres.

A partir de l'analyse des données carroyées de l'INSEE, le littoral du Golfe de Saint-Tropez apparaît comme la zone de densité de peuplement la plus étendue. Si certaines communes voient leur centre-ville concentrer une grande partie de leurs habitants (Cogolin, Plan-de-la-Tour, La Garde-Freinet), d'autres montrent un peuplement beaucoup plus diffus (Ramatuella, Gassin, Grimaud) réparti le long des infrastructures ou au cœur des massifs forestiers.

LE NOMBRE D'HABITANTS DANS LES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



Nombre d'habitants au 31 décembre 2010

- Plus de 100
- De 50 à 100
- De 10 à 50
- Moins de 10



Sources : IGN BD TOPO 2010, INSEE- Données carroyées

2. UNE PRESSION DEMOGRAPHIQUE GLOBALEMENT MAITRISEE A L'ECHELLE DU GOLFE

Un regain récent de la dynamique démographique du territoire après des périodes de pause

En trente-trois ans, le Golfe de Saint-Tropez a gagné près de 21 000 habitants, passant d'une population de 36 000 personnes en 1982 à plus de 57 000 en 2015. Néanmoins, cette croissance n'a pas été linéaire. En effet, si le territoire a connu une forte augmentation de son nombre de résidents entre 1982 et 2007 (taux de croissance annuel moyen de 1,8 % sur la période, contre 1,4 % pour l'ensemble du Var), de 2007 à 2012 c'est une légère baisse du nombre d'habitants du périmètre qui a été enregistrée. La dynamique s'est nettement accentuée dans la dernière période avec un taux de croissance annuel moyen de 1,1% (soit environ 616 habitants supplémentaires chaque année), contre 0,8% pour l'ensemble du Var entre 2010 et 2015. Ce taux de croissance reste supérieur à celui des deux autres SCoT littoraux Varois.

Les évolutions sont très contrastées selon les communes :

- A Cogolin, Sainte-Maxime, La Croix-Valmer et La Mole, le niveau de croissance de la population est resté relativement élevé durant toute la période 1982-2015. Pour La Mole, le taux de croissance annuel moyen de la population a été de 5,5 % entre 2010 et 2015, sous l'effet notamment d'un rythme de construction important depuis 2000 ;
- Gassin, Grimaud et Le Plan-de-la-Tour ont connu une évolution similaire à celle du SCoT dans son ensemble, avec des taux de croissance annuels moyens plutôt élevés entre 1982 et 2010 et un net fléchissement par la suite ;
- La Garde-Freinet, Ramatuelle, Saint-Tropez et Le Rayol-Canadel-sur-Mer et ont eu durant toute la période des augmentations relatives de population moindres que celles mesurées pour l'ensemble du SCoT, voire des diminutions sur certaines périodes.

Evolution démographique de la population du périmètre SCoT Golfe de Saint-Tropez entre 1982 et 2015 (source INSEE-RP)

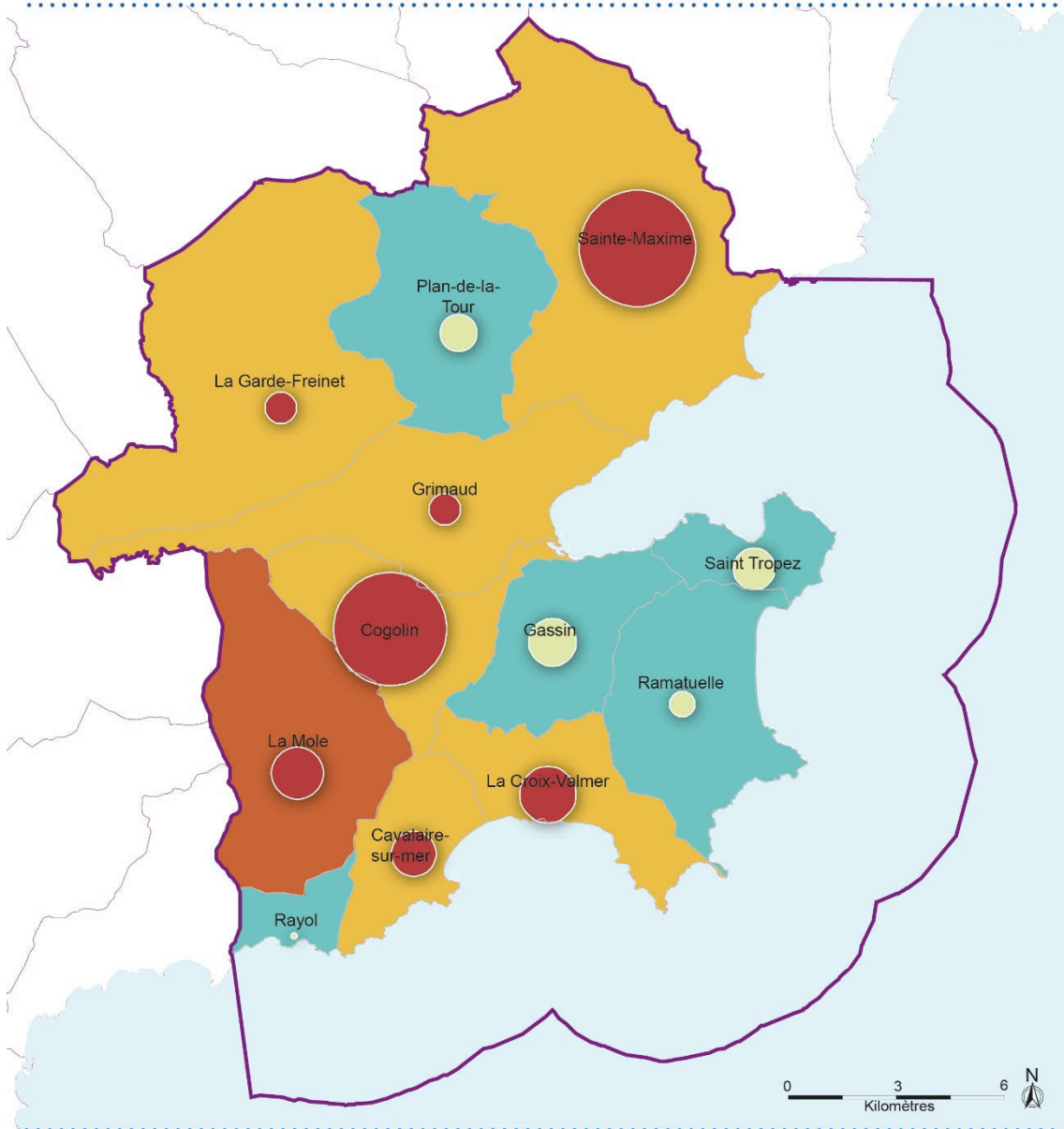
	Nombre d'habitants					Taux de croissance annuel moyen de la population			Nombre d'habitants supplémentaires (moyenne annuelle)
	1982	1990	1999	2010	2015	1982-2015	1982-2010	2010-2015	2010-2015
SCoT du Golfe de Saint-Tropez	35 943	43 399	48 396	54 513	57 591	1,4%	1,5%	1,1%	616
SCoT Provence Méditerranée	454 452	492 233	521 081	552 931	564 106	0,7%	0,7%	0,4%	2 235
SCoT Var Est	67 274	85 830	97 252	107 480	111 657	1,5%	1,7%	0,8%	835
Var	708 331	815 449	898 441	1 008 183	1 048 652	1,2%	1,3%	0,8%	8 094

Evolution annuelle moyenne du nombre d'habitants et de ménages entre 2009 et 2014 (source INSEE-RP)

	Nombre d'habitants supplémentaires (moyenne annuelle)	Nombre de ménages supplémentaires (moyenne annuelle)
SCoT Golfe de Saint-Tropez	394	292
SCoT Provence Méditerranée	731	1 706
SCoT Var Est	389	403
Var	6 182	4 880

L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION ENTRE 2010 ET 2015

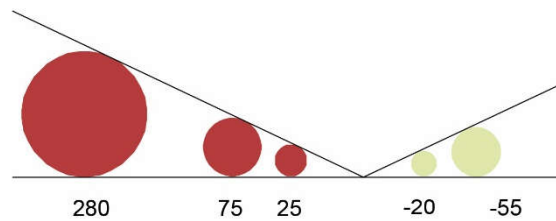
DES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



Taux de croissance annuel moyen de la population entre 2010 et 2015

- 2,5 % et plus
- De 0 à 2,5 %
- De -2,5 à 0 %
- Moins de -2,5 %

Evolution annuelle moyenne du nombre d'habitants entre 2010 et 2015



Sources : IGN BD TOPO 2010, INSEE-RP

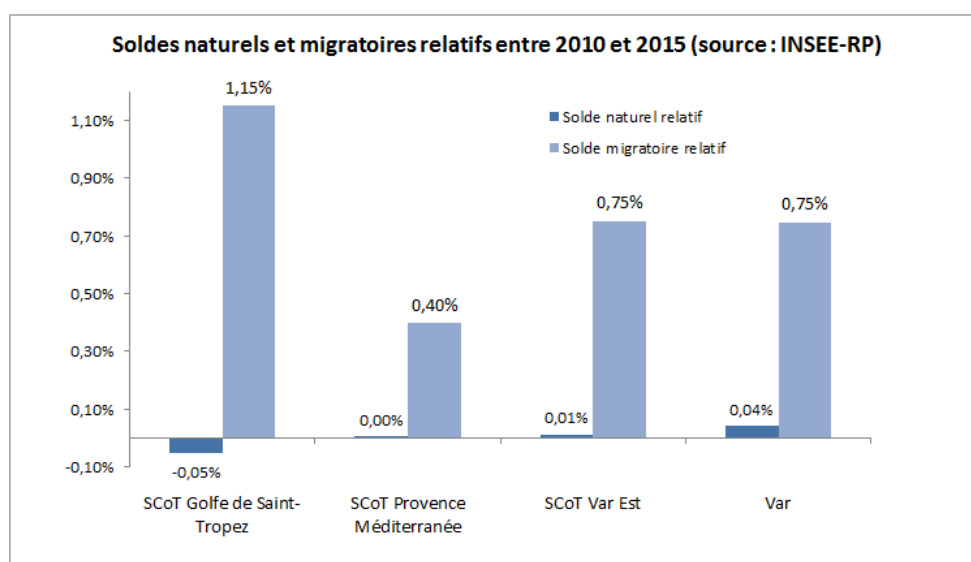
Une attractivité résidentielle qui reste néanmoins moins importante que par le passé

Entre 2010 et 2015, le territoire a gagné 3 224 habitants dans les échanges migratoires après une perte de 164 habitants dans les échanges migratoire entre 2007 et 2012. Cette hausse va ainsi compenser un solde naturel négatif (-146) et expliquer l'augmentation de la population du SCoT durant les cinq années de référence. Si les deux autres SCoT littoraux du département ont également connu un accroissement naturel très faible sur la même période, les échanges migratoires leur ont moins fait gagner d'habitants.

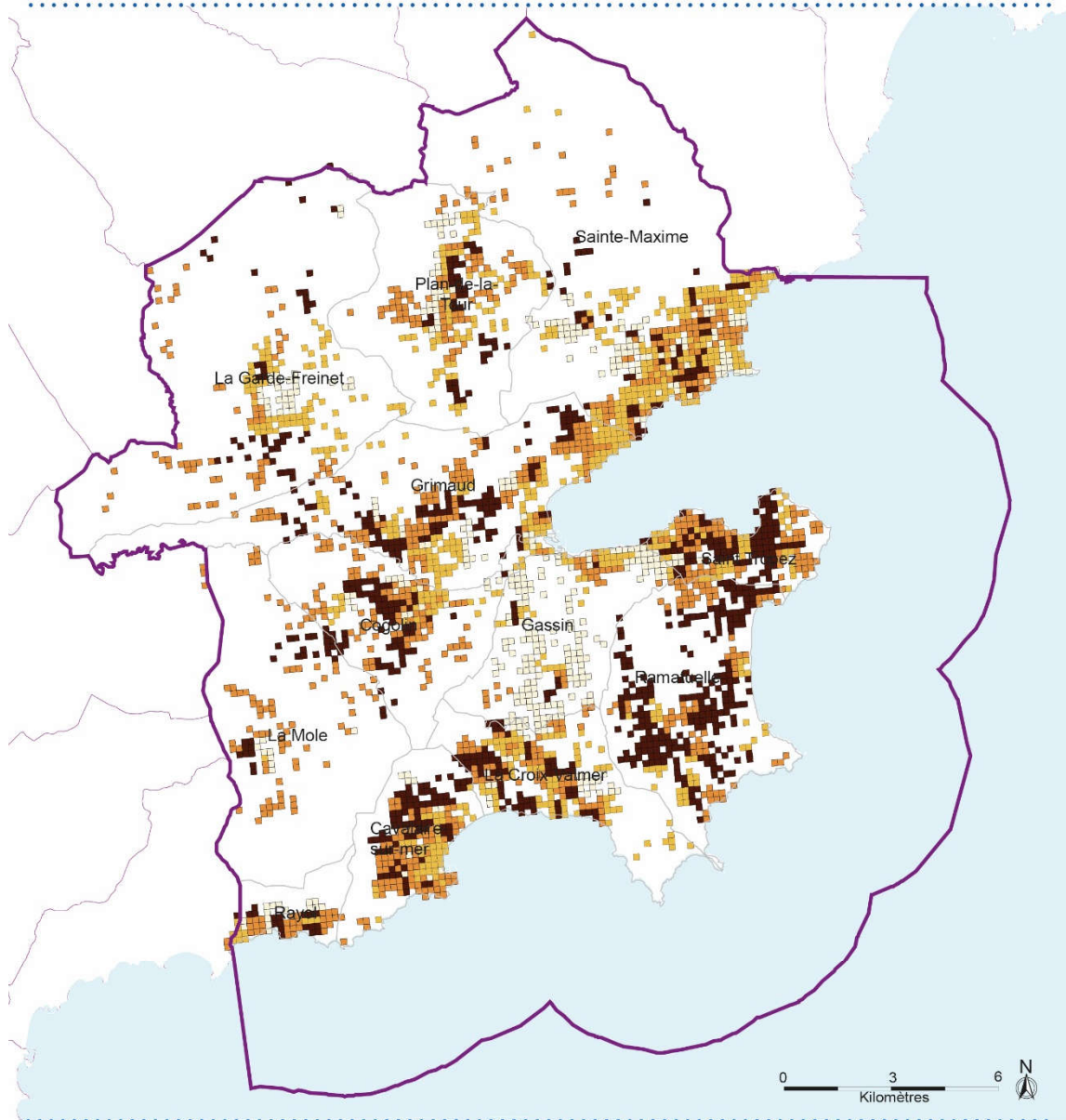
La commune de La Mole a connu des soldes naturel et migratoire relatifs élevés comparés aux autres (respectivement 1,07% et 4,29%). La Croix-Valmer et Sainte-Maxime ont aussi un solde migratoire relatif élevé mais qui a compensé un solde naturel déficitaire. Sainte-Maxime est la commune qui a gagné le plus d'habitants avec 270 habitants en moyenne entre 2010 et 2015. A l'inverse, Gassin a perdu 55 habitants en moyenne par an du fait d'un solde migratoire et naturel négatifs.

Le Golfe de Saint-Tropez se démarque clairement des deux autres SCoT littoraux varois en matière de soldes migratoires par groupe d'âges. En effet, le territoire apparait très attractif pour les personnes âgées de 25 à 49 ans, mais moins pour les 50 ans ou plus. Entre 18 et 24 ans, faute d'établissement d'enseignement supérieur notamment, le déficit migratoire est très prononcé. Avant 18 ans, le solde migratoire est nettement favorable, les générations correspondant aux enfants des 25-49 ans.

Les données diffusées par l'INSEE offrent la possibilité d'avoir une idée du lieu de résidence un an auparavant des habitants du Golfe de Saint-Tropez. Parmi les personnes résidant dans le Golfe en 2014 mais ayant changé de résidence en 2013, 35 % vivaient auparavant hors de la région, ce qui constitue une proportion plutôt élevée (31 % pour l'ensemble du Var). Le poids des migrants venus d'une autre région de France métropolitaine ou de l'étranger est notamment assez élevé. Les communes du littoral sud sont assez attractives pour ces catégories de personnes. A l'inverse, Cogolin, Grimaud, La Garde-Freinet, La Mole et Le Plan-de-la-Tour attirent davantage les Varois.



LA MOBILITE RESIDENTIELLE DANS LES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



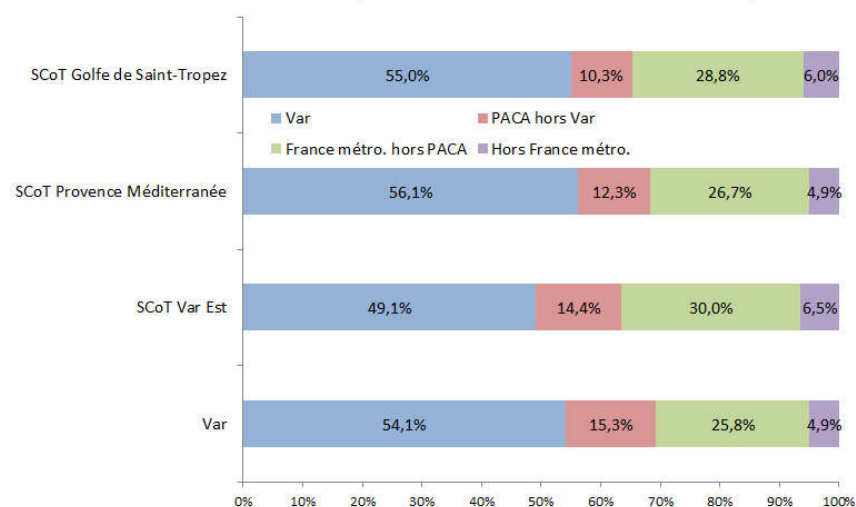
Proportion de ménages présents depuis 5 ans ou plus dans leur logement actuel au 31 décembre 2010

- 70 % et plus
- De 55 à 70 %
- De 40 à 55 %
- Moins de 40 %



Sources : IGN BD TOPO 2010, INSEE- Données carroyées

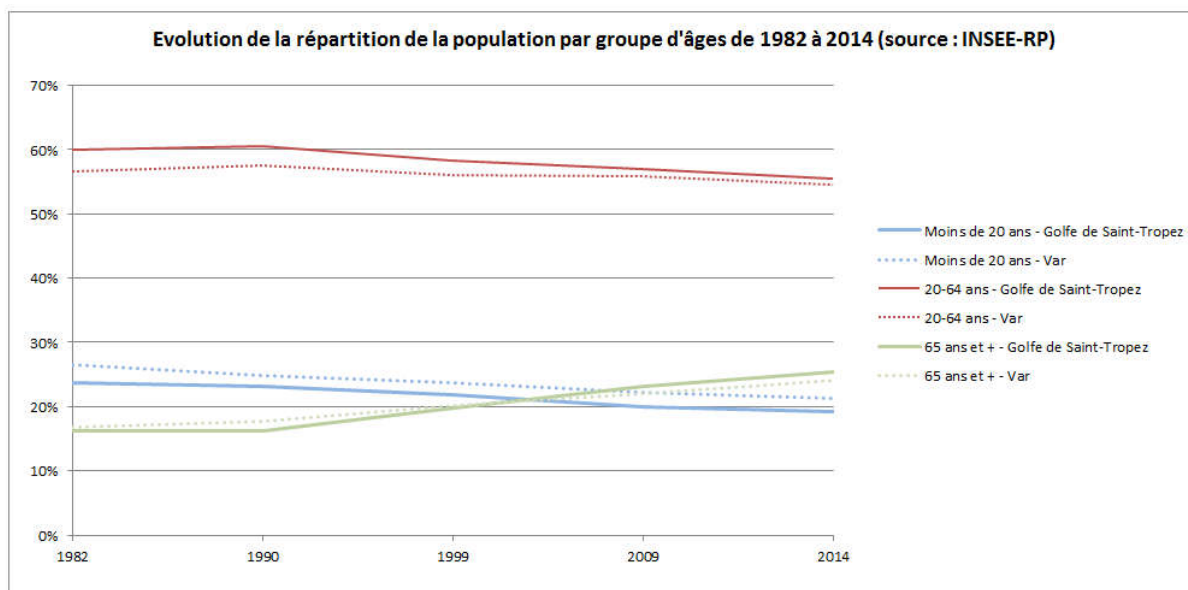
Lieu de résidence antérieur des personnes recensées dans le Golfe de Saint-Tropez en 2014 et arrivé sur le territoire en 2013 (source : INSEE-RP)



Un vieillissement de la population qui s'accroît toujours plus, surtout sur le littoral

Un quart de la population du Golfe de Saint-Tropez a 65 ans ou plus. La proportion est inférieure à ce qui est mesuré sur le territoire de la CAVEM (29 %), mais supérieure à la moyenne départementale (24 %). Les 35-49 ans et les 50-64 ans apparaissent également surreprésentés dans le périmètre. Les proportions de moins de 18 ans et de 18-24 ans sont, à l'inverse, plutôt faibles (18 et 6 % contre 19 et 7%).

Le territoire suit la même tendance que le département avec un basculement des âges qui s'opère à partir des années 90 mais avec une tendance nette plus marquée sur le Golfe notamment sur l'évolution positive des 65 ans ou plus.

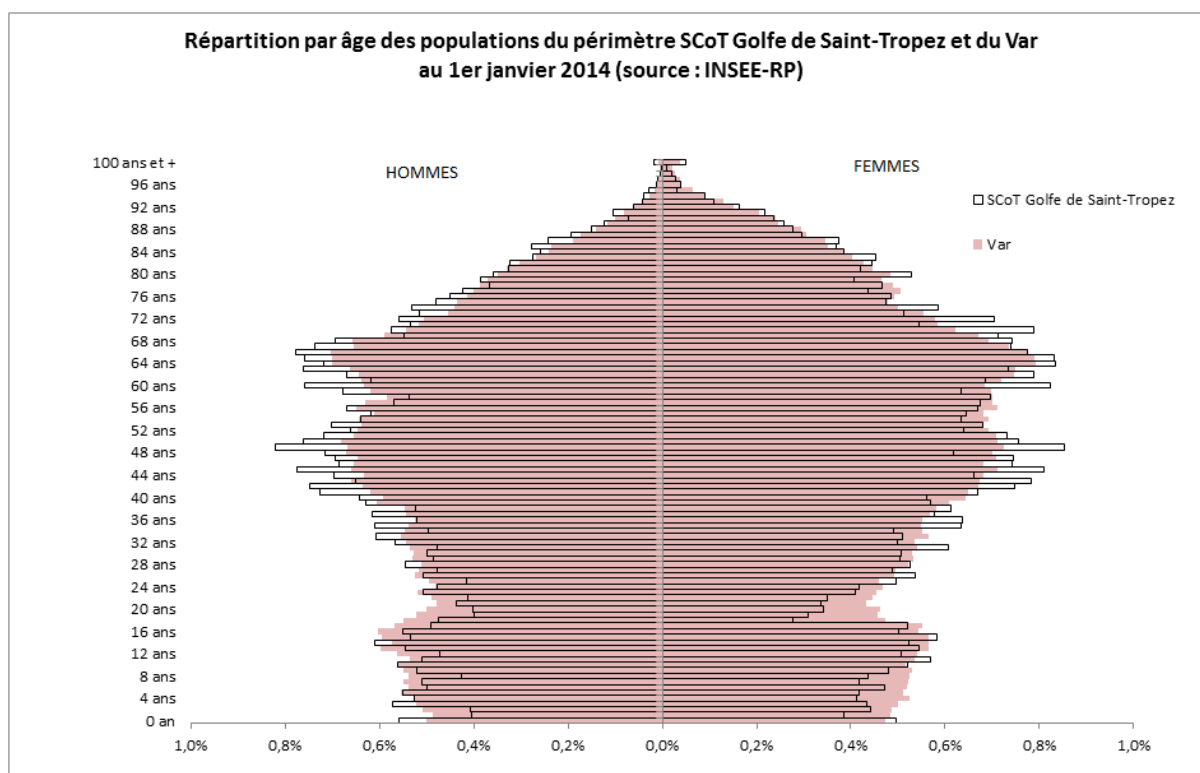


La surreprésentation des personnes âgées est particulièrement forte sur le littoral, notamment au sud du territoire. A l'inverse, dans l'arrière-pays, la structure par âge apparaît plus équilibrée. Ainsi, les communes du Golfe peuvent se partager en trois groupes distincts en termes de structure par âges, dessinant des oppositions est/ouest et nord/sud assez nettes :

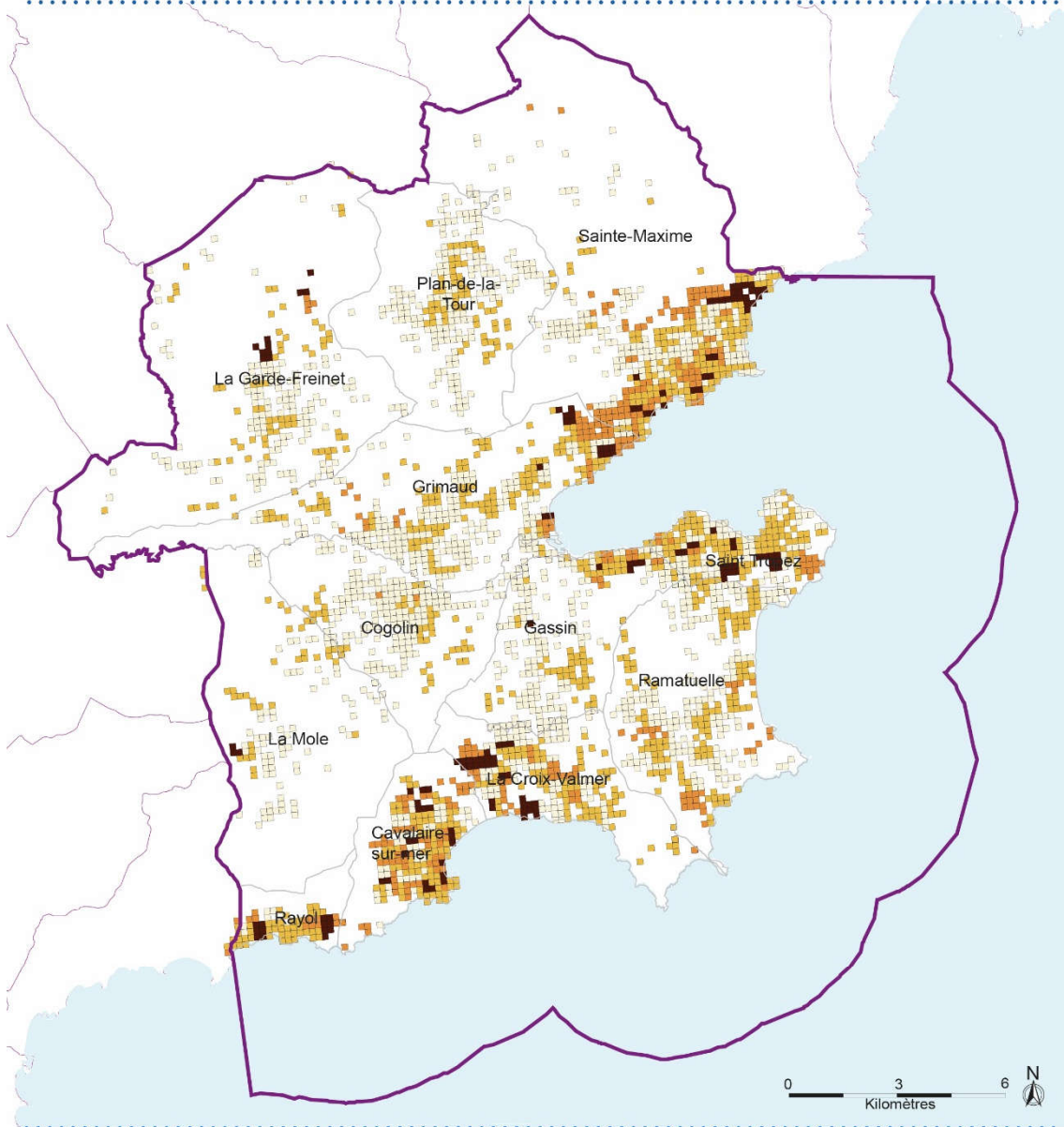
- Les communes littorales, où le poids des personnes âgées est particulièrement élevé (Rayol-Canadel-sur-Mer, Cavalaire-sur-Mer, Sainte-Maxime, Saint-Tropez et Ramatuelle) ;
- Celles présentant un potentiel de vieillissement important dans les années à venir, avec une surreprésentation des 50-64 ans mais des proportions plutôt faibles de 65 ans ou plus (La Garde-Freinet, Grimaud, Le Plan-de-la-Tour) ;
- Celles où les moins de 18 ans et les générations des parents, les 25-49 ans, sont surreprésentées (Cogolin, La Garde-Freinet, Le Plan-de-la-Tour et La Mole).

Entre 2009 et 2014, la proportion des 65 ans ou plus dans le SCoT a augmenté de 2,1 points, soit une tendance similaire à celle du Var dans son ensemble (hausse de 2,2 points). Mécaniquement, le poids de toutes les autres tranches d'âges a diminué ou est nul, la baisse la plus importante concernant les 50-64 ans (-1,1 point, contre 0 point pour le Var). Si le vieillissement a été continu dans le Var depuis le début des années 1980, il n'a réellement démarré qu'une dizaine d'années plus tard dans le Golfe de Saint-Tropez. Ainsi, depuis 1990, la part des 65 ans ou plus dans la population du SCoT a gagné 9 points, contre 6 points pour le département.

Durant la période 2009-2014, les communes de Gassin, Ramatuelle et Rayol-Canadel-sur-Mer ont enregistré des hausses très nettes de leurs proportions de 65 ans ou plus. Dans la majorité des communes, la proportion de moins de 20 ans est moins importante en 2014 qu'elle ne l'était cinq ans auparavant. La commune de La Mole constitue une exception notable, le poids de la tranche d'âges y ayant gagné 6 points, sous l'effet de l'augmentation de la proportion de couples avec enfants.



L'INDICE DE VIEILLESSE DANS LES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



Nombre d'individus âgés de 65 ans et plus pour 100 individus âgés de moins de 25 ans au 31 décembre 2010

- 500 et plus
- De 250 à 500
- De 100 à 250
- Moins de 100

3. LA STRUCTURATION URBAINE DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ

La définition de l'armature urbaine permet de comprendre l'organisation du territoire et les interrelations entre communes et polarités d'un bassin de vie. Cette caractérisation des polarités s'appuie sur une analyse croisée de la démographie, de l'offre en équipements et services, des emplois.

Des centralités historiques affirmées

1/ Sainte-Maxime, Cogolin et Saint-Tropez : des polarités majeures qui structurent le fonctionnement du territoire du Golfe.

- ⇒ Des centralités économiques concentrant l'essentiel des équipements du territoire ;
- ⇒ Deux centralités historiques (Cogolin et Saint-Tropez) et une plus récente en plein essor (Sainte-Maxime) ;
- ⇒ Saint-Tropez et Sainte-Maxime, deux centralités touristiques très fortement marquées par la saisonnalité ;
- ⇒ Cogolin, une centralité à l'année moins marquée par la saisonnalité ;
- ⇒ Saint-Tropez, un cas atypique par le dimensionnement de son niveau d'offre de service et son offre commerciale à destination à la fois des habitants et des touristes.

2/ Les pôles touristiques : Grimaud / Gassin / Ramatuelle / La Croix-Valmer / Cavalaire

- ⇒ Des centres d'activités économiques et touristiques importants qui se caractérisent par une très forte variabilité de la population et de l'emploi ;
- ⇒ Une concentration d'équipements publics de rayonnement intercommunal sur Gassin ;
- ⇒ Des cœurs de villages essentiellement touristiques qui peinent à maintenir une attractivité pendant les saisons creuses ;
- ⇒ Grimaud, un espace d'activité économique important autour de la zone du Grand Pont ;
- ⇒ Des fonctions commerciales essentiellement de proximité.

3 / Les pôles de proximité résidentiels et touristiques : Le Plan de la Tour, La Garde-Freinet, La Mole, Le Rayol Canadel

- ⇒ Des communes résidentielles marquées ;
- ⇒ Une dynamique forte d'accueil résidentiel pour les communes rétro littorales ;
- ⇒ Un fort poids de la résidence principale sur les communes rétro littorales ;
- ⇒ Des communes qui connaissent un déficit relatif d'équipement ou d'offre commerciale ;
- ⇒ Une problématique de maintien du niveau d'offre de service et d'équipement sur le Rayol ;
- ⇒ Des communes rétro littorales plus attractives pour les jeunes ménages et les actifs.

Une tendance confirmée aux déconnexions entre centralités historiques et nouveaux espaces attractifs

Au cours des dernières décennies, le développement du Golfe de Saint-Tropez a été caractérisé par l'émergence de polarités nouvelles déconnectées des noyaux villageois historiques. Ces polarités ont émergé le long des grands axes de communication ou en fond de plaine plus accessible. Autrefois monofonctionnelles, elles se sont peu à peu consolidées en se diversifiant et accueillant à la fois de l'emploi, des habitants à l'année et des équipements publics.

Ces nouveaux espaces se développent le plus souvent à l'articulation de plusieurs communes. Répondant à des logiques d'opportunité foncière, ils entraînent des problématiques nouvelles de gestion et de coordination des politiques communales.

4 secteurs de ce type sont identifiés sur le territoire :

1 – Le secteur du fond du golfe

- ⇒ Près de 2 000 habitants à l'année soit plus que certains cœurs villageois du Golfe ;
- ⇒ Un équipement commercial qui s'est développé de manière importante (Centre commerciale de la Foux, développement commercial linéaire le long de la RD98 à Cogolin, etc.) ;
- ⇒ Une population estivale qui se démultiplie, en lien notamment avec les grands complexes touristiques de Port Grimaud, Port Cogolin et des Marines de Gassin ;
- ⇒ Une concentration d'emplois aussi importante en lien avec les équipements publics et commerciaux, ainsi que le site de NAVAL Group à proximité.

2 – L'entrée Nord du territoire à Sainte-Maxime

- ⇒ Un développement urbain qui tend à se renforcer sur ce secteur autour des RD25 et RD 74 ;
- ⇒ Une offre commerciale qui se développe ;
- ⇒ Un développement résidentiel conséquent en lien avec des grandes opérations immobilières ;
- ⇒ Des équipements de rayonnement intercommunal (Carré Gaumont).

3 – Les abords de la RD 559 à Gassin

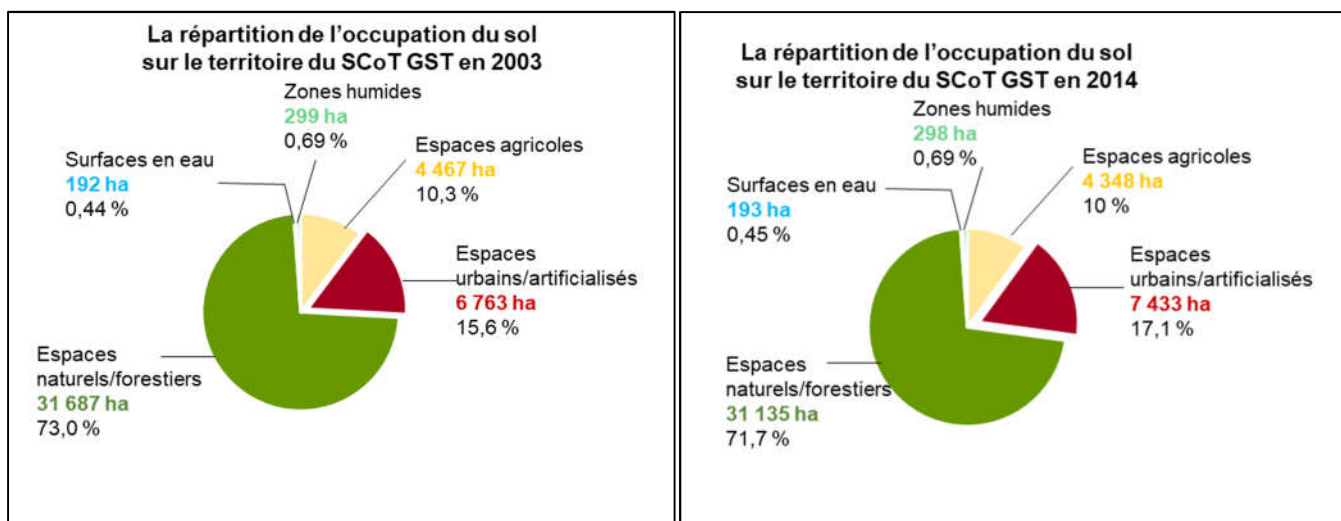
- ⇒ Une forte concentration d'équipements publics (hôpital et clinique, collège, lycée) et une concentration d'emplois associés ;
- ⇒ Une polarité résidentielle en lien avec les secteurs de lotissements et les parcs résidentiels de tourisme.

4 – Le Sud de Grimaud

- ⇒ Une forte concentration d'emploi en lien avec la zone d'activités économiques de Grand Pont ;
- ⇒ L'émergence de développement commercial ou de restaurants le long des routes départementales traversant la plaine ;
- ⇒ Des équipements publics sportifs autour du complexe des Blaquières.

4. L'ANALYSE DE LA CONSOMMATION D'ESPACE NATURELS AGRICOLES ET FORESTIERS ENTRE 2003 ET 2014

Une dynamique d'artificialisation des sols de 61 ha/an entre 2003 et 2014



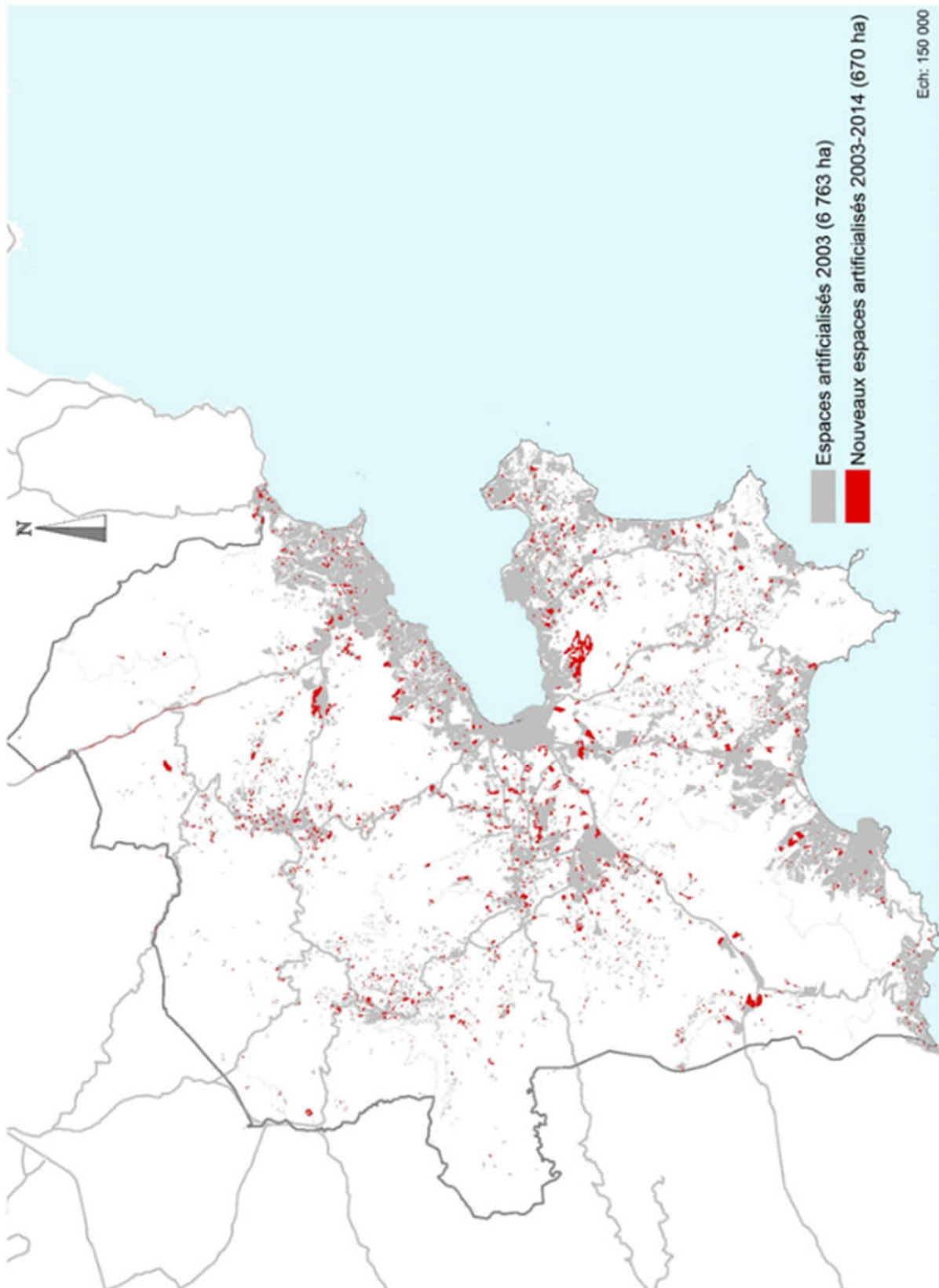
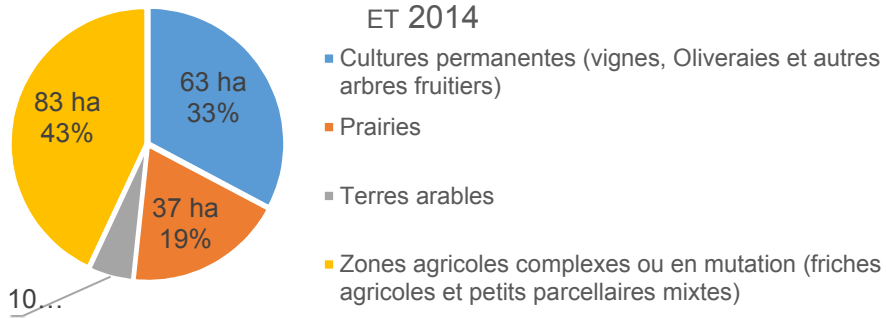
Les espaces artificialisés du territoire de SCoT se sont étendus de 670 ha, soit 10% d'évolution entre 2003 et 2014 (11 ans). Cette progression qui représente 1,55% de la surface totale du territoire s'est faite à un rythme d'environ 61ha par an, soit un taux d'évolution annuel moyen de 0,86%.

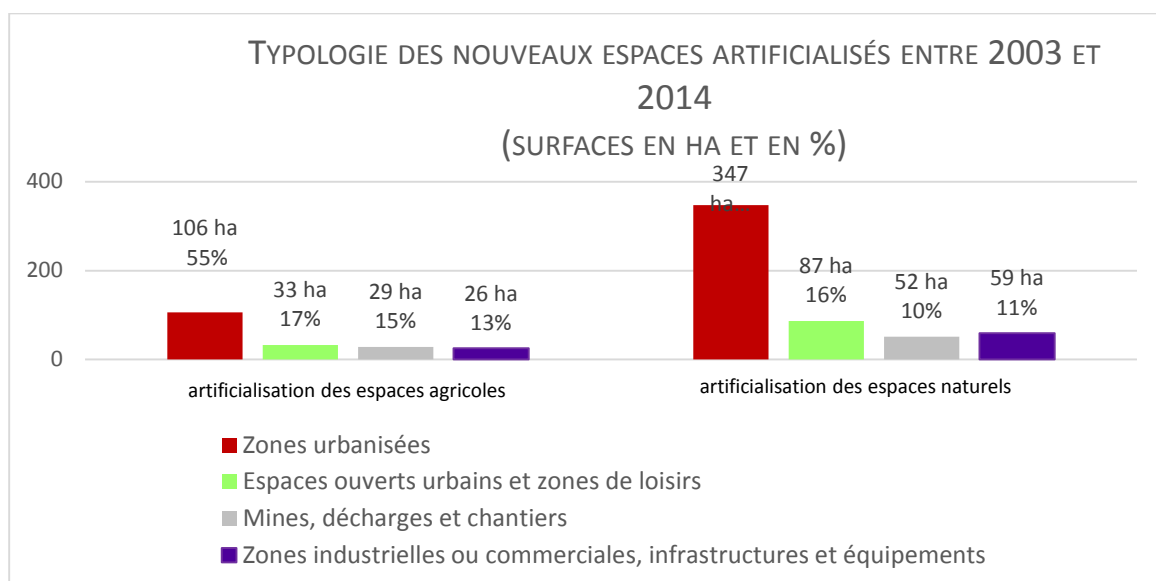
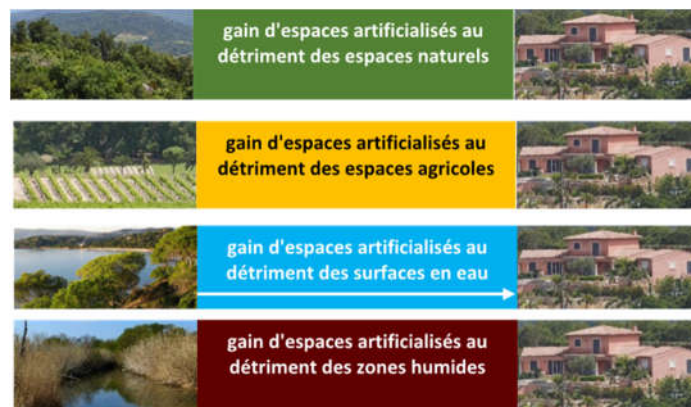
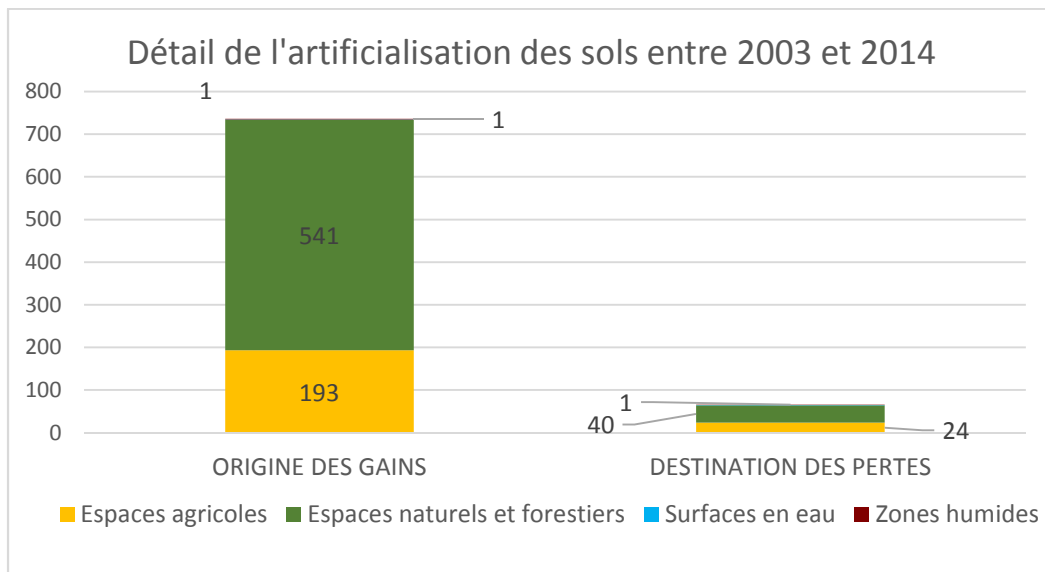
La principale destination de l'artificialisation des sols en 2003 et 2014 sur le territoire du SCoT du Golfe de Saint-Tropez concerne les zones urbanisées, c'est à dire celles dédiées principalement à l'habitat.

La dynamique d'artificialisation s'est faite en majorité au détriment des espaces naturels et forestiers, à savoir 541 ha contre 196 hectares sur les espaces agricoles. De manière globale, l'impact de l'artificialisation des terres agricoles a été en grande partie compensé, à hauteur de 60%, par la dynamique de reconquête agricole sur les espaces naturels.

En ce qui concerne les espaces agricoles, ce sont les espaces complexes et de friches qui constituent le principal gisement d'artificialisation. En effet, alors que ces espaces ne représentent que 17 % de la superficie du territoire, ils représentent à eux seuls 43% des espaces artificialisés sur les espaces agricoles entre 2003 et 2014.

TYPOLOGIE DES ESPACES AGRICOLES PERDUS AU PROFIT DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS ENTRE 2003 ET 2014

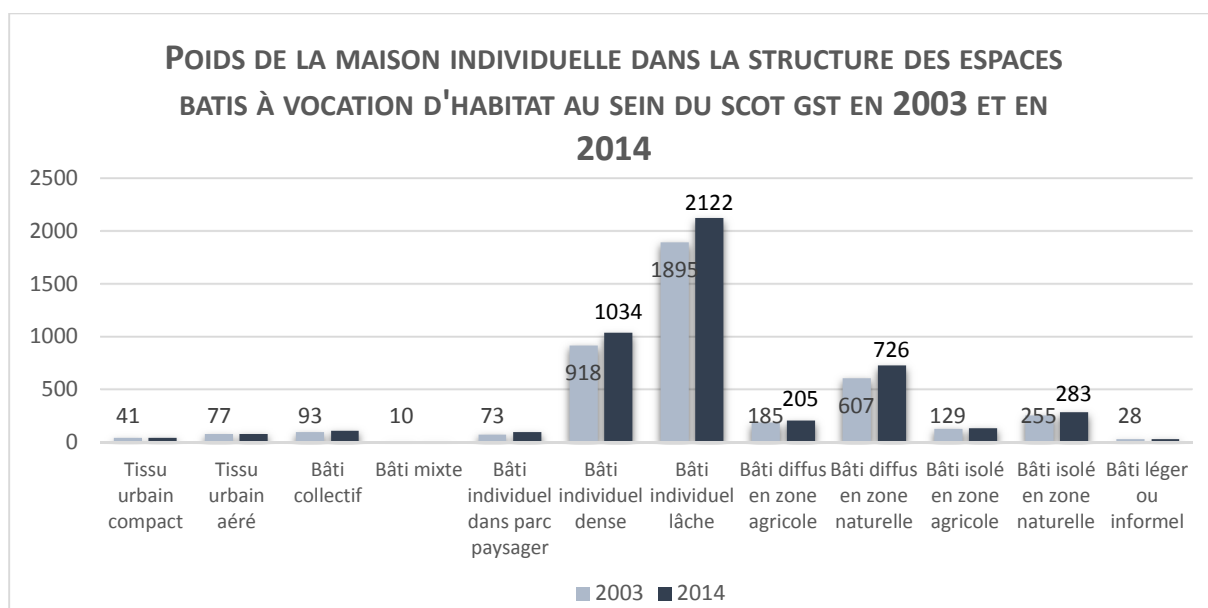




Une dynamique d'étalement urbain ancrée sur un modèle de développement autour de la maison individuelle.

La dynamique extensive a été majoritairement réalisée au profit de formes urbaines peu denses. La densité résidentielle produite entre 2003 et 2014 est de 15 logt/ha en moyenne à l'échelle du Golfe.

La maison individuelle reste entre 2003 et 2014 le modèle dominant de l'artificialisation des sols.



Les pôles majeurs de Sainte-Maxime, Cogolin et Saint-Tropez enregistrent cependant une dynamique des densités produites moyenne de 22 logements par hectare alors que la densité résidentielle moyenne était de l'ordre de 19 logt/ha en 2003. Les pôles d'équilibre se sont plutôt développés de manière moins dense alors que les densités résidentielles moyenne en 2003 étaient de 17 logt/ha avec une nouvelle urbanisation produite avec des densités résidentielles moyenne de 16 logt/ha. Les pôles de proximité maintiennent quant à eux leur densité résidentielle moyenne.

Niveau de Polarité	Densité résidentielle moyenne des logements produits entre 2003 – 2014 logt/ha
Golfe	15 (moyenne)
Majeur	22
Equilibre	16
Proximité	9

Sources : fichiers fonciers et analyse de l'occupation du sol

Enfin, cette consommation d'espace s'est réalisée globalement de manière extensive. En effet, seulement 13 % de l'artificialisation s'est réalisée à l'intérieur de l'enveloppe urbaine déjà constituée en 2003, par artificialisation de reliquats agricoles et naturels entourés d'une urbanisation déjà constituée.

L'extension de l'enveloppe urbaine de 2003 représente 8% de l'artificialisation. Ces extensions constituent désormais l'enveloppe urbaine 2014.

En définitive, la majorité de la dynamique d'artificialisation (49%) s'est réalisée en déconnexion de l'enveloppe urbaine de 2003 sous forme d'habitat diffus, d'extension, en comblement et extension des zones d'habitat diffus existantes en 2003 ou par extension des constructions existantes et l'augmentation des équipements loisirs (piscines, courts de tennis, etc.).

5. L'IDENTIFICATION DES ESPACES DANS LESQUELS LES PLANS LOCAUX D'URBANISME DOIVENT ANALYSER LES CAPACITES DE DENSIFICATION ET DE MUTATION

Le Code de l'urbanisme stipule dans l'article L141-3 que « [le rapport de présentation du SCoT] identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L. 151-4. ».

Pour rappel, l'article L151-4 stipule que :

Il [le rapport de présentation du PLU] analyse [, etc.] la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. »

Les notions de « densification » et de « mutation » mise en avant par le Code sont définies par le SCoT comme suit :

- la **densification** entraîne un développement urbain supplémentaire (logements, locaux d'activités) sur un espace déjà bâti.
- la **mutation** suppose un changement de la vocation d'un espace. La mutation peut aboutir à une situation d'une nouvelle vocation unique (par exemple, des bureaux transformés en logements) ou aboutir à une situation de multi-vocation, pouvant éventuellement conforter en partie la vocation ancienne (par exemple, un immeuble de bureaux qui se transforme en un programme mixte logements – bureaux – commerces).

Enfin, densification et mutation ne sont pas antinomiques : une opération de densification peut aussi s'accompagner d'une mutation de l'espace.

L'identification de ces secteurs potentiels de mutation et de densification visent à répondre aux enjeux et aux besoins en matière de logements, d'activités économiques et d'équipements et services issu du présent diagnostic tout en s'inscrivant dans une logique de limitation de la consommation d'espace, de lutte contre l'étalement urbain, de réduction des consommations énergétiques et d'émissions de gaz à effet de serre et de préservation des paysages. Elle tient compte également du territoire projeté avec notamment une amélioration de l'offre de transport collectif.

Le SCoT identifie trois types de secteurs au sein desquels les documents d'urbanisme devront évaluer le potentiel de renouvellement urbain :

- les périmètres de centralité ;
- les secteurs à proximité des axes de transports collectifs ;
- les espaces d'activités économiques.

Les périmètres de centralité

Les périmètres de centralité constituent un premier gisement de potentiels de densification et de mutation. En effet, ces espaces constituent les lieux de concentration actuelles de l'habitat et des toutes les fonctions urbaines. Ces espaces ont donc vocation à pouvoir continuer à structurer l'organisation et le fonctionnement du territoire. Le périmètre de centralité inclus soit le centre-ville historique et/ou fonctionnel de la commune. Il inclue des espaces adjacents directement au contact du centre-ville. Ces périmètres sont à préciser dans les PLU. Ils correspondent à l'ensemble des espaces accessibles dans un temps de l'ordre de 15min à pied.

- Les 12 centres villes et villages du Golfe de Saint Tropez sont identifiés.

Les secteurs à proximité d'axes de transports collectifs

Le SCoT propose la création d'une nouvelle offre de transport collectif attractive pour les résidents et les touristes. Il identifie ainsi dans le schéma de l'armature des transports collectifs des liaisons structurantes internes à créer.

Dans le cadre de la cohérence urbanisme transport et en lien avec les objectifs de préservation des paysages, le SCoT localise dans le schéma de l'accueil du développement futur des secteurs préférentiels d'accueil du développement dans l'aire d'influence des axes TC.

Ainsi au sein des limites à l'urbanisation et des agglomérations existantes, le SCoT localise :

- Les abords de la RD559 sur l'agglomération du Rayol Canadel ;
- Les abords de la RD559 sur l'agglomération de Cavalaire ;
- Les abords de la RD559 sur l'agglomération de la Croix-Valmer ;
- Les abords de la RD559 sur l'agglomération de Font-Mourier les Martins ;
- Les abords nord de la RD98 sur l'agglomération de Cogolin ;
- Les abords Est de la RD98 sur l'agglomération du fond du Golfe ;
- Les abords de la RD559 de part et d'autre de la centralité de Grimaud ;
- Les abords de la RD25 sur l'agglomération de Sainte Maxime au nord du périmètre de centralité de Sainte-Maxime ;

- Les abords de la RD44 sur l'agglomération de Camp Ferrat.

Au sein de ces secteurs préférentiels d'accueil des résidences principales (objectif 33), le SCoT identifie des densités résidentielles minimales à atteindre en fonction du niveau d'armature (objectif 34). Les documents d'urbanisme quantifient le potentiel constructible de ces espaces qui constituent les secteurs d'analyse du potentiel de renouvellement urbain et de densification.

Lors de l'élaboration du PLU, chaque commune précise le périmètre de centralité (objectif 23).

Les espaces d'activités économiques

Face au peu de potentiel d'extension des zones d'activités économiques existantes ou de création de nouvelles zones d'activités, le SCoT identifie le renouvellement des zones d'activités économiques comme moyen de création et d'optimisation de foncier économique.

Les documents d'urbanisme identifient le potentiel de densification des 11 espaces d'activités économiques suivants :

- Le pôle technologique de Gassin ;
- Le Grand Pont à Grimaud ;
- Saint-Maur à Cogolin ;
- Le Fenouillet à Cavalaire ;
- Valensole à Cogolin ;
- Le Gourbenet à la Croix-Valmer ;
- L'Estagnet à Saint-Tropez ;
- La Garonette à Sainte-Maxime ;
- Camp Ferrat à Sainte-Maxime
- Saint-Claude à Saint-Tropez ;
- Saint-Exupéry à la Mole.

7 secteurs stratégiques de renouvellement urbain

Le SCoT cible 7 secteurs significatifs de développement par renouvellement urbain dans le schéma d'accueil du développement futur. Ces sites répondent aux critères précédents et présentent une capacité de mutation plus significative au regard de leurs caractéristiques actuelles (équipement ou quartier vieillissant, mutation déjà en cours, localisation stratégique).

- Le nord du centre-ville de Sainte Maxime ;
- Les stades à Cogolin ;
- L'ancien hippodrome ;
- Le pôle technologique de Gassin ;
- L'esplanade du port de Saint-Tropez ;
- Le centre-ville de Cavalaire ;
- La frange sud du centre-ville de Saint-Tropez.

6. ANALYSE DE LA CAPACITE D'ACCUEIL DES COMMUNES LITTORALES

La capacité d'accueil détermine ce que le territoire peut supporter comme activités et usages sans qu'il ne soit porté atteinte à son identité physique, économique, socioculturelle et aux équilibres écologiques. Elle prend en compte le niveau général d'équipement du territoire.

La loi Littoral pose comme base préalable à l'élaboration des documents d'urbanisme et de planification qui y sont soumis une estimation de la capacité d'accueil.

Ainsi,

“Pour déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, les documents d'urbanisme doivent tenir compte : - de la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article L. 146-6 ; - de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes ; - des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés. Dans les espaces urbanisés, ces dispositions ne font pas obstacle à la réalisation des opérations de rénovation des quartiers ou de réhabilitation de l'habitat existant, ainsi qu'à l'amélioration, l'extension ou la reconstruction des constructions existantes”.

Dans le cadre du territoire Golfe de Saint-Tropez, le littoral joue un rôle majeur dans l'organisation et la structuration urbaine en concentrant notamment les niveaux de polarités les plus structurantes à l'échelle du bassin de vie du Golfe, les pôles majeurs et les pôles d'équilibre regroupant à eux seuls près de 78% de la population du territoire, 84% des emplois. C'est pourquoi, les communes littorales, en adéquation avec les principes généraux du développement durable, ont une responsabilité particulière vis-à-vis de l'accueil du développement futur.

L'estimation de la capacité d'accueil du littoral s'appuie sur 3 axes d'analyse :

- La préservation du socle paysager et des espaces de richesse environnementale ;
- La préservation des ressources et leur diversification ;
- L'équipement actuel du territoire et les capacités à en projeter de nouveaux.

Pour ce faire, l'estimation s'appuie sur les constats actuels et les enjeux auxquels le SCoT doit impérativement répondre, ainsi que les mesures d'accompagnement à développer.

Estimation de la capacité d'accueil spatiale

a) Identification des espaces et milieux à forte valeur écologique, paysagère et culturelle, notamment ceux mentionnés à l'article L. 121-21 et L. 121-22

L'identification des espaces remarquables et des coupures d'urbanisation permet de préserver l'exceptionnelle richesse écologique, paysagère et culturelle du littoral du Golfe de Saint-Tropez.

Sur les 27 242 ha que constituent les 9 communes littorales, environ 5 660 ha constituent des espaces remarquables. Ces espaces sont identifiés et localisés dans le DOO. Par ailleurs, 11 coupures d'urbanisation sont identifiées sur le littoral. Les principaux massifs littoraux et caps du littoral sont préservés, constituant également des coupures d'urbanisation.

Au-delà des espaces remarquables et coupures d'urbanisation, d'autres espaces agro naturels littoraux et des corridors écologiques, participant également au grand cadre paysager ou constituant des espaces de solidarités écologiques, seront à préserver par le SCoT et à prendre en considération pour déterminer la stratégie d'accueil du développement futur.

⇒ *L'enjeu dans le cadre du SCoT est la stricte préservation de ces espaces et l'encadrement des conditions de leur fréquentation.*

a) Identification des espaces et milieux nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes

Concernant l'agriculture, les bassins agricoles les plus structurants et/ou les plus emblématiques ont été identifiés comme des espaces à préserver dans leurs fonctions agricoles et sont au cœur du projet de développement économique et du projet paysager portés par le SCoT. Il s'agit notamment de la plaine de la Giscle et de ses affluents, des espaces agricoles de la presqu'île de Saint-Tropez et les rives du Préconil sur Sainte-Maxime

Les espaces supports d'une activité pastorale et forestière prennent appui sur le Massif des Maures, classé dans sa majeure partie comme espace à préserver du développement.

Concernant les activités maritimes, le chapitre individualisé Littoral du SCoT définit les espaces et milieux dédiés aux différentes activités maritimes, ainsi que la vocation dominante des principaux bassins maritimes du SCoT.

Ainsi de manière générale, ce sont près de 20 000 ha, soit environ 73% de la superficie des communes littorales qui font l'objet d'une préservation du développement urbain

⇒ *L'enjeu dans le cadre du SCoT est la stricte préservation de ces espaces.*

b) Analyse des risques naturels

Sur le littoral, les risques naturels (incendie, inondation, érosion, submersion) constituent une réelle composante contraignante, sources de difficultés à organiser dans les meilleures conditions l'accueil de population et d'activités économiques. Des investissements sont actuellement programmés dans le cadre du PAPI pour diminuer la vulnérabilité des biens et des personnes. 27.3% du territoire des communes littorales est soumis aux risques naturels rouges et 0.72% aux risques bleus. Pour autant, ces espaces se superposent la plupart du temps avec d'autres critères de préservation, notamment au titre de la préservation des espaces agricoles et/ou naturels et forestiers. De fait, ces espaces interrogent essentiellement les capacités de développement par renouvellement urbain, notamment sur les zones soumises aux aléas les plus forts.

Le territoire du Golfe de Saint-Tropez n'est pas soumis à des risques technologiques.

⇒ *L'enjeu du SCoT réside dans la capacité à lutter contre la vulnérabilité des biens et des personnes de manière générale et de lutter plus particulièrement contre l'aggravation des risques par le modèle de développement et d'aménagement choisi.*

Estimation de la capacité des milieux et ressources

a) Analyse de la disponibilité de la ressource en eau et l'alimentation en eau potable

Concernant les ressources en eau et l'alimentation en eau potable, le territoire du Golfe de Saint-Tropez bénéficie actuellement d'infrastructures de sécurisation d'eau potable récemment mises en œuvre, permettant à la fois de pallier la fermeture de captage du Préconil et de développer une politique de préservation de la ressource locale.

- *L'enjeu sur la disponibilité de la ressource en eau réside dans la poursuite de la lutte contre le gaspillage de l'eau, la poursuite de recherche de sources de diversification en réutilisant les eaux en sortie de station d'épuration notamment, ainsi que le partage de la ressource entre les différentes activités et plus particulièrement vis-à-vis des potentialités de développement de maraîchage.*

b) Analyse de la disponibilité de la ressource en granulats

Concernant les ressources en granulats, le territoire du Golfe de Saint-Tropez dispose de ressources en matériaux de très bonne qualité sur l'espace retro littoral dans la vallée de la Mole, permettant d'assurer de manière durable la croissance du territoire. Par ailleurs, des activités de traitement des déchets du BTP sont présentes sur le territoire et leur présence est à y conforter.

- ⇒ *L'enjeu porte sur le maintien de ces capacités d'approvisionnement local de ressource en granulats.*

c) Analyse des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés

Le SCoT reste un document de planification qui ne permet pas d'estimer de manière précise la capacité de charge ou la capacité d'absorption des écosystèmes du Golfe de Saint-Tropez. Toutefois, les principaux espaces naturels du littoral plus particulièrement attractifs font l'objet de plan de gestion par le Conservatoire du Littoral. Ces plans permettent de garantir la juste adéquation entre l'ouverture au public et la préservation de milieux particulièrement riches d'un point de vue environnemental.

- Le site des 3 caps fait l'objet d'un plan de Gestion et d'une protection au titre de Natura2000 ;
- Le site de Pardigon à Cavalaire fait l'objet d'un plan de gestion ;
- La plage de Pampelonne fait l'objet d'un schéma d'aménagement de plage qui adapte les capacités d'accueil en fonction de la sensibilité environnementale de cet espace remarquable ;
- Le reste du Massif des Maures sur les communes du Rayol-Canadel et de Cavalaire ne font pas l'objet d'une ouverture particulière au public ;
- Le secteur de la Garonette fait l'objet d'une protection au titre de Natura 2000.

Sur la mer, l'inscription d'un chapitre individualisé valant SMVM permet de mieux organiser les usages en mer.

- ⇒ *L'enjeu porte donc essentiellement sur les pratiques et les usages sur les autres espaces naturels présentant une richesse environnementale et notamment les réservoirs de biodiversité.*

Analyse des réseaux, infrastructures et équipements

a) Analyse des réseaux de transports, voiries, stationnement, déplacement

Les incertitudes liées au délai de mise en œuvre des infrastructures de déplacements programmées obèrent aujourd'hui les capacités du territoire à développer des mobilités alternatives à la voiture individuelle. C'est pourquoi la poursuite de la tendance démographique du SCoT de 2006 ne paraît pas aujourd'hui envisageable.

- ⇒ *L'enjeu du SCoT est de redéfinir un taux de croissance démographique acceptable et de réorganiser la répartition en fonction de l'armature territoriale.*

b) Analyse des réseaux et équipements d'assainissement

Les dimensionnements actuels et les performances des 6 stations d'épuration sont calibrées de manière à absorber les pics de fréquentation du Golfe de Saint-Tropez et n'obèrent donc pas directement des capacités à absorber une population supplémentaire à l'année.

- ⇒ *La capacité d'accueil du territoire sera plus particulièrement conditionnée à une plus forte maîtrise des flux touristiques sur les périodes de pointe de fréquentation.*

c) Analyse des équipements liés à la gestion des déchets

Le territoire du Golfe de Saint-Tropez a récemment adhéré au SITTMAT pour organiser la gestion de ces déchets à travers notamment des solutions de valorisation énergétique.

- ⇒ *La capacité d'accueil du territoire sera conditionnée aux capacités à poursuivre la structuration d'une filière complète de gestion des déchets ménagers.*

d) Analyse des services et des équipements publics

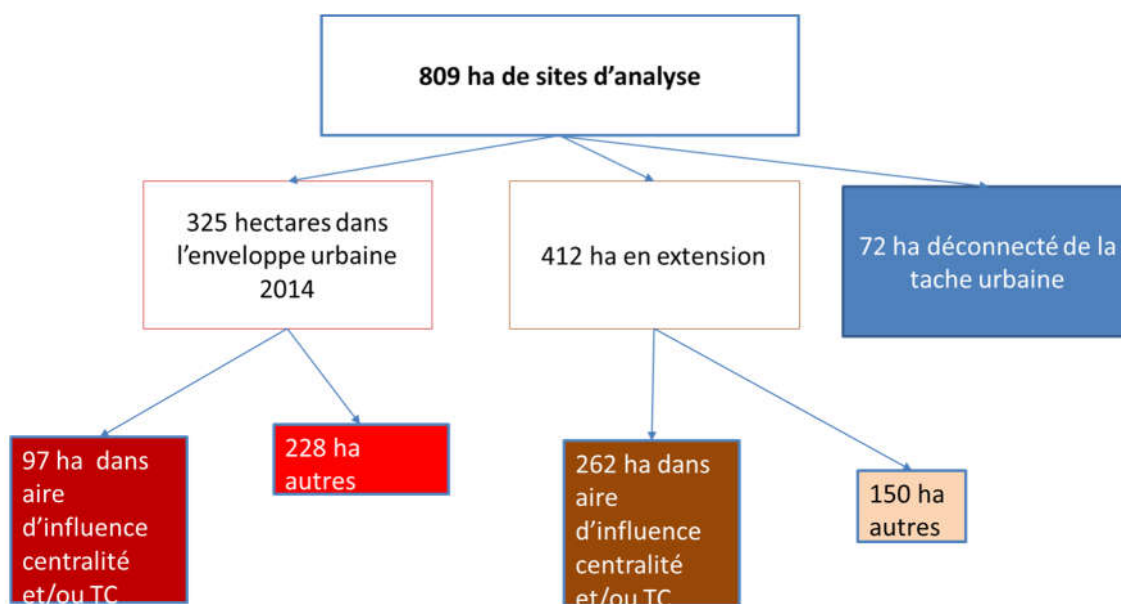
Concernant les équipements et services publics, globalement le territoire du Golfe de Saint-Tropez apparait suffisamment équipé en tant que bassin de vie local à l'articulation entre l'aire métropolitaine Toulonnaise et les grandes agglomérations régionales de l'Est Var (Fréjus / Draguignan).

⇒ L'enjeu du SCoT est la préservation de ce niveau d'équipement en identifiant les compléments nécessaires.

Résultats de l'estimation de la capacité d'accueil théorique du littoral

La capacité d'accueil spatiale offerte au moment de la révision du SCoT par les documents d'urbanisme locaux se traduit par une capacité théorique d'environ 737 hectares sur les 9 communes littorales, soit moins de 3 % de la superficie totale du territoire. Cette capacité tient compte des dents creuses à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante et des potentiels en extension directe de l'agglomération existante, seules opportunités. Il est proposé de ne pas retenir les sites déconnectés de l'enveloppe urbaine existante pour l'analyse, soit 72ha.

Synthèse du croisement entre les documents d'urbanisme et le mode d'occupation du sol



Cette capacité théorique porte à environ 6764 résidences principales supplémentaires selon un scénario fil de l'eau, en reproduisant la densité résidentielle moyenne et la dynamique de répartition entre résidences principales et résidences secondaires. La projection en termes de population théorique est de l'ordre de 14 000 habitants supplémentaires en l'état d'analyse des documents d'urbanisme en vigueur.

NB : cette analyse ne tient pas compte des phasages de développement. En effet, les zones 2AU n'ont pas de programmation dans le temps.

Globalement, le territoire est très contraint d'un point de vue spatial, du fait de l'exceptionnelle richesse patrimoniale écologique et agro-naturel du littoral, du dynamisme de l'activité et de l'économie agricoles de certaines communes littorales et dans une moindre mesure, par les contraintes liées aux risques. Pour autant le SCoT de 2006 et son application dans les documents d'urbanisme ont permis de définir clairement les espaces à préserver.

La disponibilité actuelle des ressources en eau (en qualité et en quantité) ne constitue pas un facteur limitant (exception faite du coût de l'eau) pour la croissance du territoire pour les années à venir. Toutefois, pour raisons de sécurité, la diversification des ressources et les économies d'eau font parties intégrantes des orientations du SCoT du Golfe de Saint-Tropez. De la même manière, les ressources en matériaux, du fait qu'elles se situent à proximité du littoral, ne sont pas un frein au développement des communes littorales.

La gestion des déchets et son coût pourront, dans les années à venir, être des facteurs limitant de l'accueil résidentiel et touristique.

Enfin, à défaut de définir précisément la capacité de charge des milieux en terme de fréquentation, et en sachant que la capacité d'accueil d'un espace varie beaucoup selon la manière dont il est géré, le SCoT préconise que la gestion et la mise en valeur des espaces agro naturels, et donc les conditions de fréquentation par le public, prennent en compte « la sensibilité écologique des espaces », le DOO préconise ainsi de généraliser les approches type plan de gestion sur les milieux les plus sensibles.

Aujourd'hui le principal facteur limitant de la capacité d'accueil concerne les infrastructures de déplacements. En effet, le retard dans la réalisation des contournements de Sainte-Maxime obère fortement la qualité des déplacements sur le Golfe et les capacités à développer une offre de transport collectif (Cf. analyse des mobilités dans la suite du diagnostic territorial). C'est pourquoi toute la révision du SCoT s'est construite autour de la perspective de diminuer significativement le rythme de croissance démographique et de le contenir d'ici 2030 à 0.3% /an.

Ainsi, au regard des éléments exposés, l'analyse de l'estimation de la capacité d'accueil montre que les 9 communes littorales sont en mesure d'accueillir aussi bien en renouvellement urbain qu'en extension maîtrisée, une part significative de la perspective de croissance démographique projetée dans le cadre du SCoT.

LIVRE II

APPROCHES THEMATIQUES

- ⇒ *Logements*
- ⇒ *Economie*
- ⇒ *Equipements*
- ⇒ *Infrastructures et réseaux*
- ⇒ *Mobilités*
- ⇒ *Ressources*
- ⇒ *Risques / Changement climatique*

L'ACCES AU LOGEMENT, UNE EQUATION COMPLEXE DANS UN TERRITOIRE TOURISTIQUE

1. LE PROFIL DEMOGRAPHIQUE / UN PARC DE RESIDENCE NE CORRESPONDANT PAS TOUJOURS AU PROFIL DEMOGRAPHIQUE ET SOCIAL DU TERRITOIRE

Un poids important des ménages sans enfant

La proportion de ménages sans enfant est plutôt élevée dans le Golfe de Saint-Tropez. Ainsi, 36 % des ménages sont composés d'une personne vivant seule, contre 35 % pour le Var. A l'inverse, les couples avec enfant(s) comptent pour 23 % de l'ensemble (24 % dans le département). La répartition des ménages du Golfe par type apparaît assez proche de celle du SCoT Var Est.

Le poids des couples avec enfant(s) apparaît très élevé dans les communes de La Mole et du Plan-de-la-Tour (respectivement 39 et 32 % de l'ensemble), communes se distinguant par une part importante de grands logements dans le parc et par des prix faibles dans le contexte du territoire. Les ménages avec enfant(s) sont également proportionnellement nombreux dans la commune de Cogolin mais cette commune se caractérise davantage par une proportion importante de familles monoparentales (environ 10 %). Les municipalités littorales de Cavalaire-sur-Mer, Grimaud, La Croix-Valmer, La Garde-Freinet, Rayol-Canadel-sur-Mer et Sainte-Maxime affichent des parts élevées de ménages sans enfant, et notamment de couples sans enfant dans les cas de Cavalaire-sur-Mer, de La Croix-Valmer et du Rayol-Canadel-sur-Mer. C'est également le cas pour Gassin et Ramatuelle qui ont une part importante de couples sans enfant mais qui ont vu leur proportion de familles monoparentales diminuer fortement depuis 2009, passant ainsi de 10 à 5% pour les deux communes. Enfin, Saint-Tropez présente un profil particulier, avec une grande proportion de personnes vivant seules (41 %) mais aussi de familles monoparentales (13 %).

Répartition des ménages selon le type, au 1^{er} janvier 2014 (source : INSEE-RP)

	Personnes seules	Plusieurs personnes sans famille	Couples sans enfant	Couples avec enfant(s)	Familles monoparentales
SCoT Golfe de Saint-Tropez	35,5%	2,6%	30,9%	22,6%	8,4%
SCoT Provence Méditerranée	37,4%	2,5%	28,1%	22,1%	9,8%
SCoT Var Est	35,4%	2,3%	32,6%	21,3%	8,4%
Var	34,7%	2,5%	29,8%	23,7%	9,3%

La taille moyenne des ménages en forte diminution

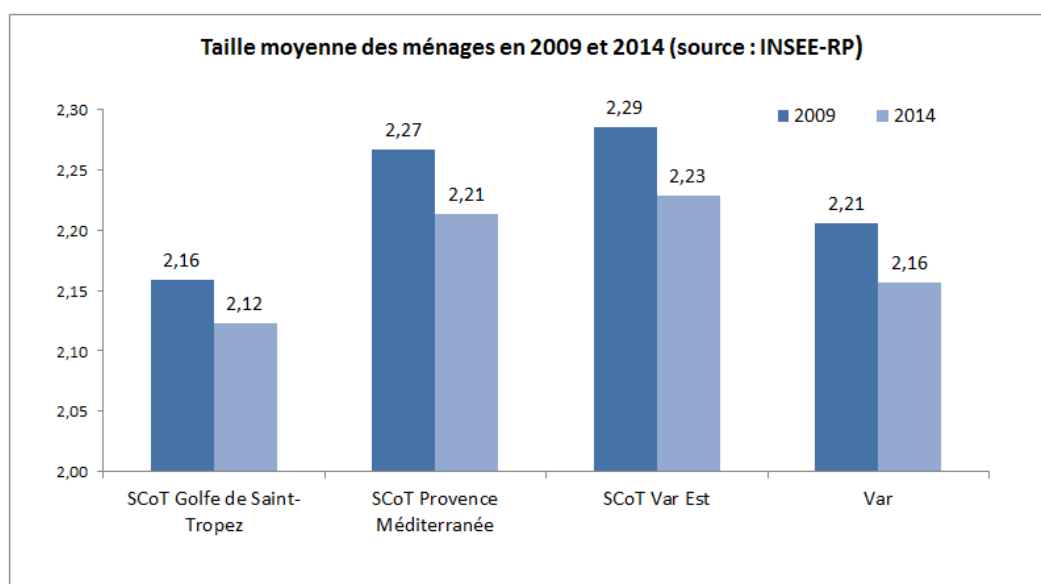
En termes d'évolution, le poids des personnes vivant seules a augmenté entre 2009 et 2014, gagnant 1,9 point, là où la hausse pour l'ensemble du département a été de 1,5 point. La proportion de familles monoparentales a également augmenté, quand la part des couples sans enfant a perdu 1,4 point et celle des couples avec enfant(s) a perdu 0,6 point.

Illustration de ces tendances, la taille moyenne des ménages du SCoT a diminué, passant de 2,13 à 2,09 personnes de 2009 à 2014. Le SCoT Var Est a connu exactement la même évolution. Ce desserrement implique des besoins supplémentaires en logement.

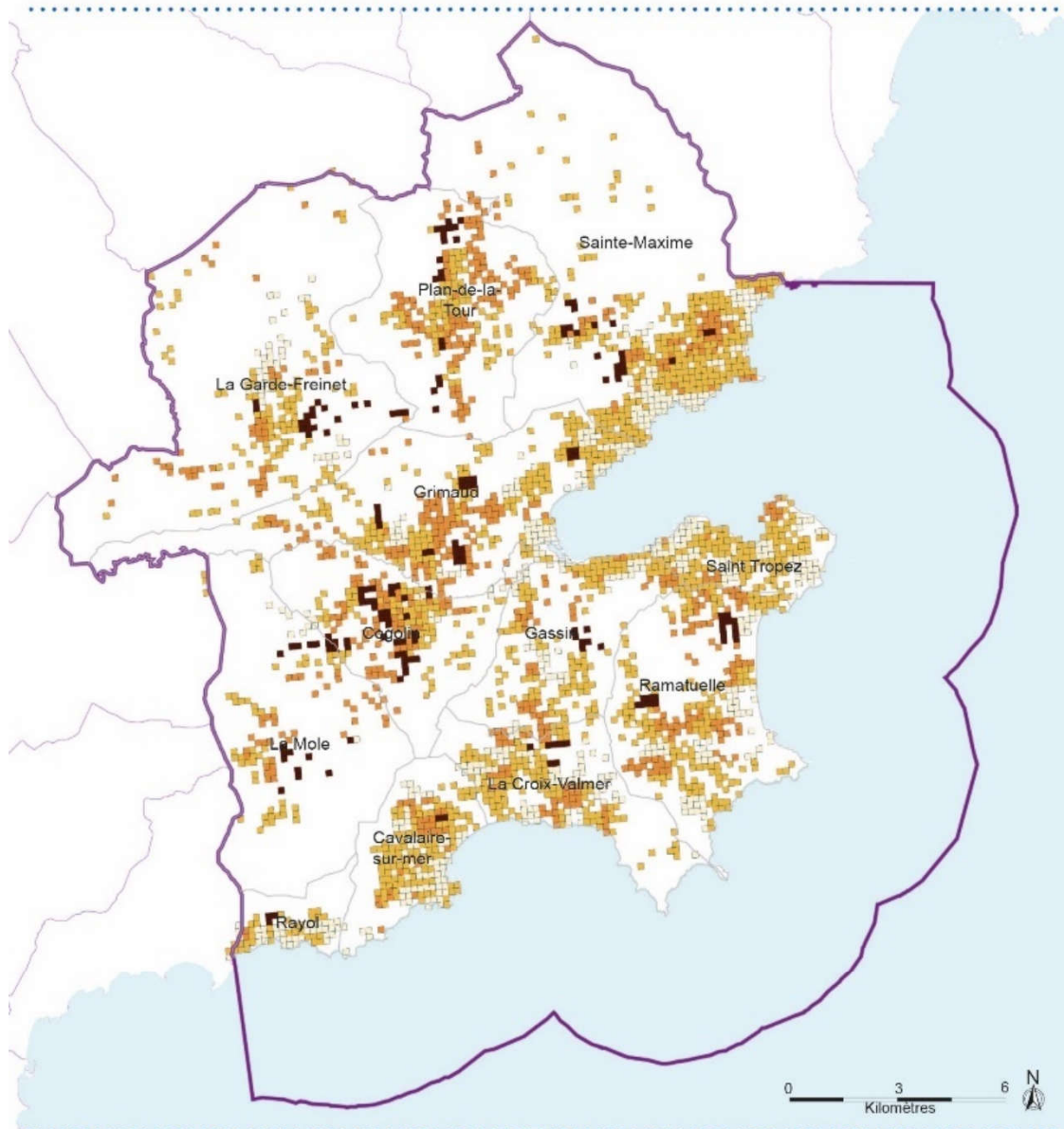
La taille des ménages est particulièrement réduite sur le littoral. A l'inverse, elle est importante dans les communes de Cogolin, La Mole ou Plan-de-la-Tour, ou dans des espaces en retrait des côtes dans les communes littorales (Sainte-Maxime, Ramatuelle, Grimaud).

La baisse de la taille moyenne des ménages a notamment été très prononcée dans les communes de Ramatuelle, Gassin et Grimaud. Celles-ci ont connu entre 2009 et 2014 une forte diminution du poids des couples avec enfant(s) accompagnée d'une hausse de la part des personnes seules.

Seules les communes de La Mole et La Garde-Freinet ont vu leurs valeurs de l'indicateur augmenter entre 2009 et 2014, passant respectivement de 2,40 à 2,51 et de 2,10 à 2,12. Le poids des couples avec enfant(s) a augmenté dans ces communes, ces ménages étant peut-être attirés par une offre locative plus importante qu'ailleurs dans le territoire, portant particulièrement sur des logements de grande taille (4 pièces ou plus).



LA TAILLE DES MENAGES DANS LES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



Taille des ménages en nombre de personnes au 31 décembre 2010

- 3 et plus
- De 2,5 à 3
- De 2 à 2,5
- Moins de 2



Sources : IGN BD TOPO 2010, INSEE- Données carroyées

Des disparités de revenus importantes

Le niveau de vie¹ médian du Golfe de Saint-Tropez est de 20 261 € en 2014 (soit 1 688 € par mois). Cette valeur est supérieure à la moyenne départementale (20 119 €) et inférieure à celle mesurée pour la CAVEM (20 466 €).

Le territoire présente des disparités assez importantes en termes de revenus : ainsi, la valeur du neuvième décile du niveau de vie est 4,1 fois supérieure à la valeur du premier décile (41 533 € contre 10 240 €)². A titre de comparaison, l'écart interdécile est de 3,5 pour l'ensemble du département, et de 3,7 pour la CAVEM. Dans les deux cas, l'ampleur est réduite par un neuvième décile de niveau de vie bien moins élevé que dans le Golfe de Saint-Tropez. Dans les communes, le rapport interdécile est supérieur à 5 à Ramatuelle, Grimaud.

On peut également constater des disparités spatiales quant au niveau de vie médian : il y a ainsi plus de 6 000 € d'écart entre la valeur affichée par Rayol-Canadel-sur-Mer (22 932 €), l'une des communes les plus favorisées du département, et La Garde-Freinet (16 732 €). Les niveaux de vie médians mesurés à Ramatuelle, Saint-Tropez et Rayol-Canadel-sur-Mer sont également élevés par rapport au contexte varois. De façon générale, il y a une opposition entre les communes situées sur le littoral et les autres, le revenu médian apparaissant plus élevé dans les premières, mais aussi entre le Nord et le Sud du périmètre, la situation de ce dernier étant plus favorable.

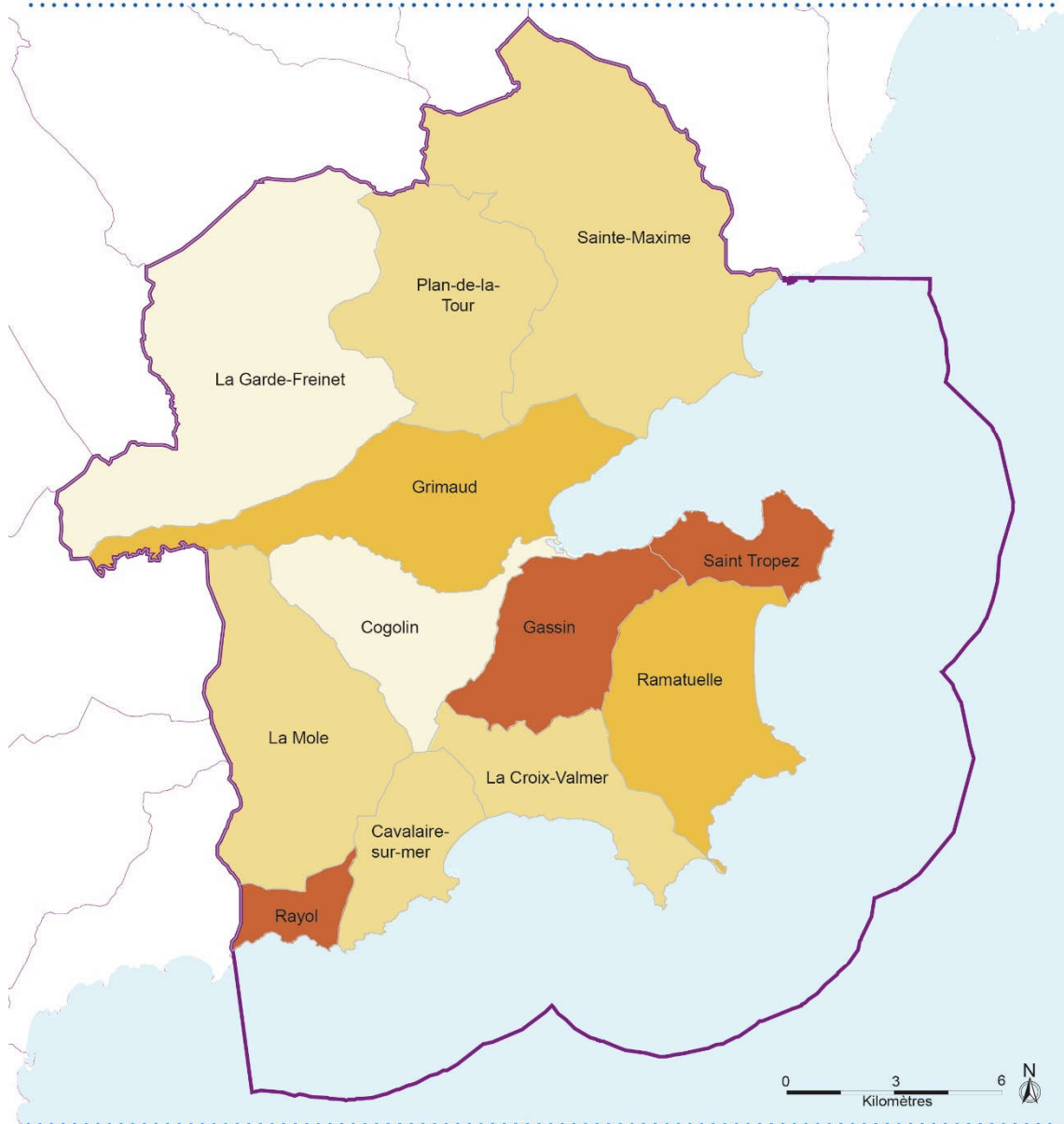
Indicateurs de distribution du niveau de vie en 2014 (source : INSEE-FiLoSoFi)

	Médiane du niveau de vie	Premier décile du niveau de vie	Neuvième décile du niveau de vie	Ecart interdécile
SCoT Golfe de Saint-Tropez	20 261 €	10 240 €	41 533 €	4,1
SCoT Var Est	20 466 €	10 486 €	38 681 €	3,7
Var	20 119 €	10 308 €	36 371 €	3,5

¹ Il est calculé en rapportant le revenu disponible du ménage au nombre d'unités de consommation qui le composent. Toutes les personnes rattachées au même ménage fiscal ont le même revenu disponible par UC (ou niveau de vie). « Le revenu disponible est le revenu à la disposition du ménage pour consommer et épargner. Il comprend les revenus d'activités, indemnités de chômage, retraites et pensions, revenus fonciers, les revenus financiers (imputés pour ceux qui ne sont pas soumis à déclaration : livrets exonérés, PEA, LEP, CEL, PEL, produits d'assurance vie) et les prestations sociales reçues (prestations familiales, minima sociaux et prestations logements). Au total de ces ressources, on déduit les impôts directs (impôt sur le revenu, taxe d'habitation) et les prélèvements sociaux : contribution sociale généralisée (CSG), contribution au remboursement de la dette sociale (CRDS). » (définition INSEE)

² 10 % des personnes vivent dans un ménage ayant un niveau de vie supérieur à 41 533 € (neuvième décile) en 2014, et 90 % vivent dans un ménage ayant un niveau de vie inférieur à 41 533 €. Inversement, 10 % des personnes vivent dans un ménage ayant un niveau de vie inférieur à 10 240 € (premier décile) en 2014, et 90 % vivent dans un ménage ayant un revenu supérieur à 10 240 €.

LES REVENUS DANS LES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ

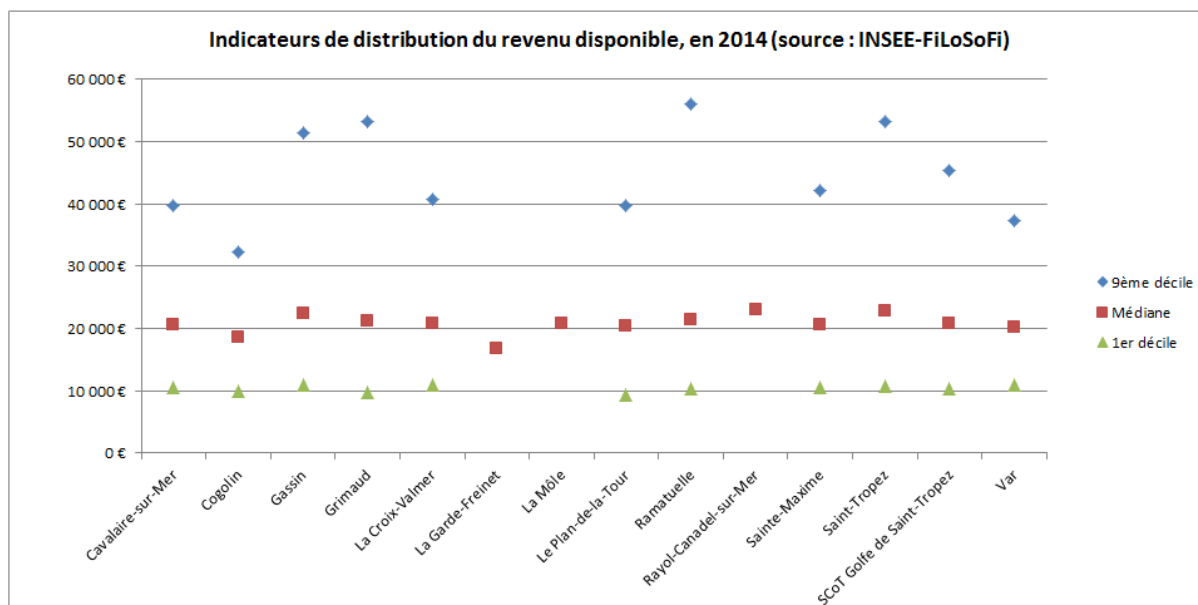


Niveau de vie médian en 2014

- 22 000 euros et plus
- De 21 000 à 22 000 euros
- De 20 000 à 21 000 euros
- Moins de 20 000 euros



Sources : IGN BD TOPO 2010, INSEE-Dgrip



Un niveau de pauvreté dans la moyenne départementale

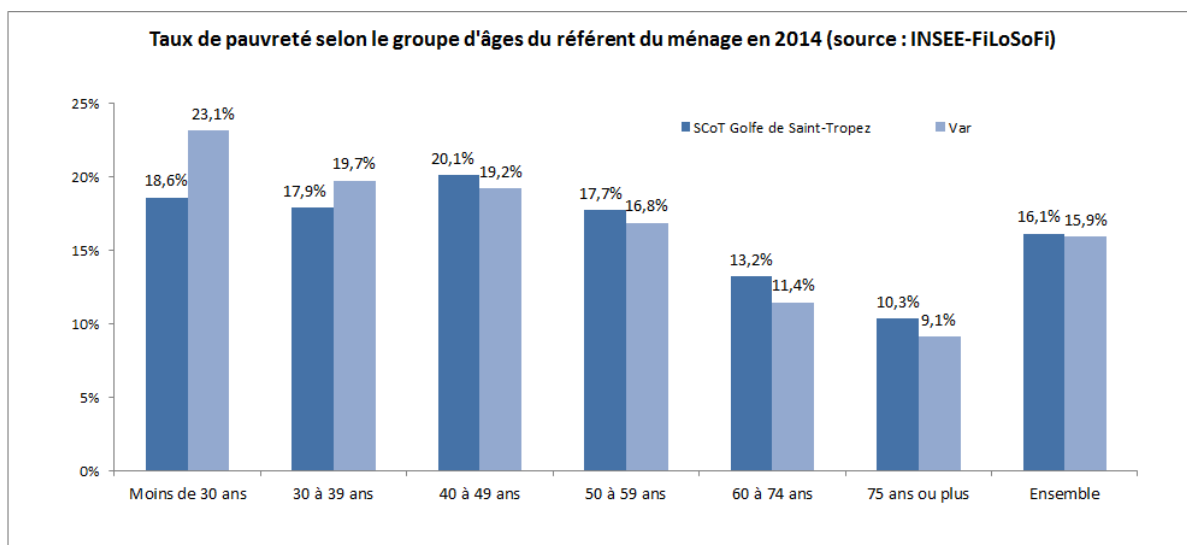
Le taux de pauvreté dans le Golfe de Saint-Tropez est de 16,1%³, un niveau voisin de la moyenne départementale (15,9%). Selon les données de FiLoSoFi, ce sont donc environ 9 400 résidents du périmètre qui vivaient en situation de pauvreté en 2014.

Les taux de pauvreté selon le groupe d'âges du référent fiscal présentent toutefois certaines particularités. En effet, dans la majeure partie des territoires, les ménages les plus jeunes sont les plus concernés par la pauvreté. C'est ce qu'on constate pour le Var dans son ensemble ou pour la CAVEM, mais ce n'est pas le cas dans le Golfe de Saint-Tropez. Cela semble notamment être dû au coût élevé du logement, qui contraindrait une proportion plus forte qu'ailleurs de jeunes adultes à rester dans le domicile parental, ou à aller résider dans des espaces où les prix du logement sont plus abordables pour eux. Ainsi, ce sont les ménages dont le référent a entre 40 et 49 ans qui affichent les taux de pauvreté les plus élevés. Les valeurs apparaissent également importantes entre 60 et 74 ans, au regard à la moyenne départementale.

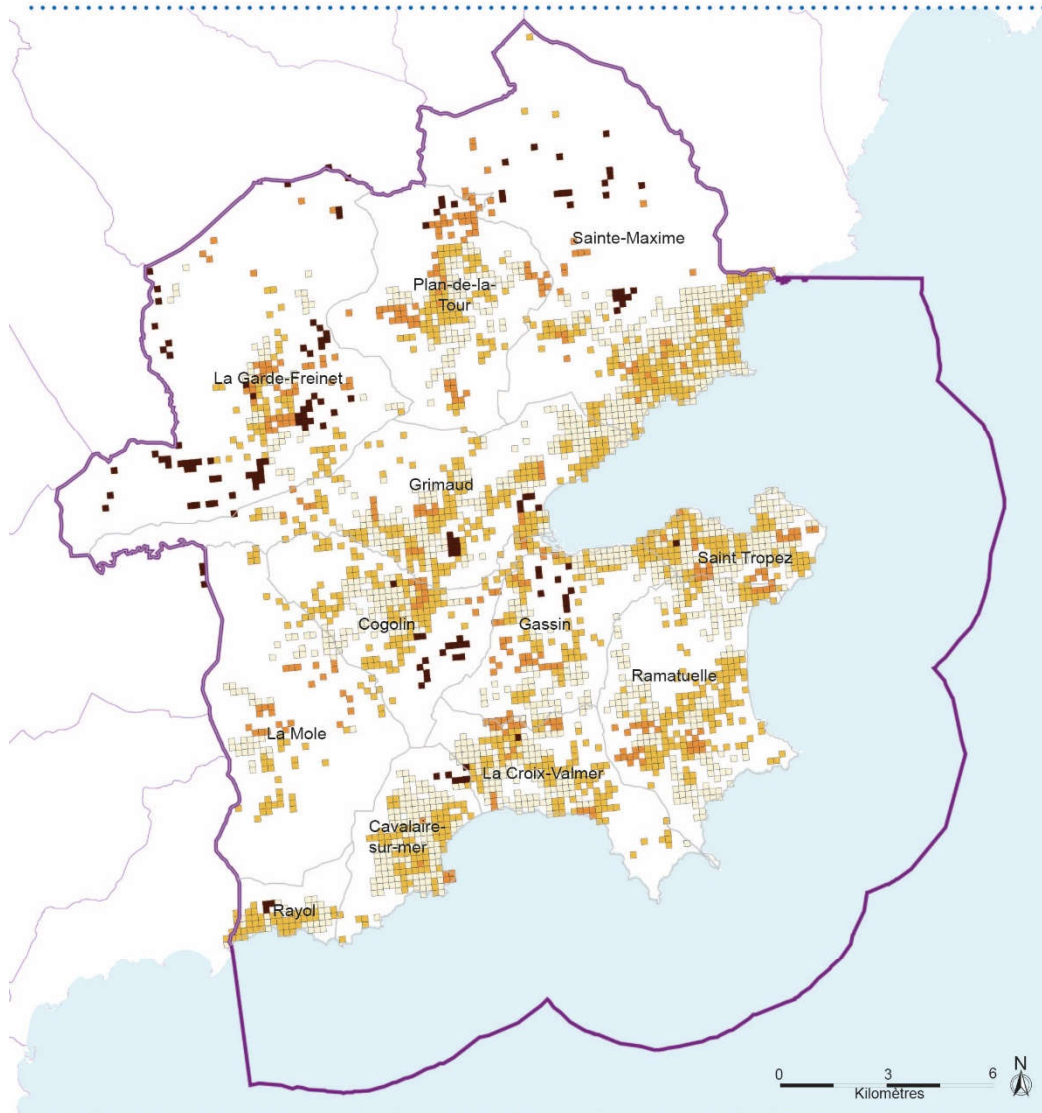
Au niveau des communes, les taux de pauvreté n'ont pas été diffusés pour La Mole, La Garde-Freinet et Rayol-Canadel-sur-Mer. Ces zones comptent moins de 2 000 habitants et se situent ainsi sous le seuil de diffusion des données de l'INSEE sur les revenus. Il est néanmoins possible de déterminer qu'elles cumulent à elles trois près de 800 personnes en situation de pauvreté, soit 20% de leur population. La Mole et La Garde-Freinet regroupant plus de 80% des habitants des trois communes, l'hypothèse peut-être émise que l'une de ces deux localités, voire les deux, constitue un ou des foyers de pauvreté à l'échelle du Golfe. Les difficultés économiques sont d'ailleurs davantage fréquentes dans l'intérieur des terres et dans la moitié nord du périmètre : ainsi, le taux de pauvreté le plus important diffusé est celui du Plan-de-la-Tour (18,4%). Suivent Cogolin (18,2%), Grimaud (17,2%) et Sainte-

³ Correspond à la proportion d'individus dont le niveau de vie est inférieur pour une année donnée au seuil de pauvreté (exprimé en euros). Dans l'approche en termes relatifs, le seuil de pauvreté est déterminé par rapport à la distribution des niveaux de vie de l'ensemble de la population. En France et en Europe en général, le seuil de 60 % du niveau de vie médian est utilisé. Pour 2014, sa valeur était de 1 010 € par mois. 16,1 % des résidents du SCoT Golfe de Saint-Tropez vivaient donc en 2014 dans un ménage dont le niveau de vie était inférieur à 1 010 € par mois.

Maxime (15,3%). Les valeurs les plus faibles sont mesurées à Saint-Tropez (13,6%), La Croix-Valmer (14,2%) et Gassin (14,3%).



LE NIVEAU DE PAUVRETE DANS LES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



Proportion de ménages dont le revenu fiscal par unité de consommation est en dessous du seuil de bas revenu au 31 décembre 2010

- 45 % et plus
- De 30 à 45 %
- De 15 à 30 %
- Moins de 15 %



Sources : IGN BD TOPO 2010, INSEE- Données carroyées

2. UN PARC DE LOGEMENTS QUI RESULTE D'UN FORT DEVELOPPEMENT DE L'HABITAT DEPUIS LES ANNEES 70 SOUS L'IMPULSION DES RESIDENCES SECONDAIRES

Un parc de logements qui s'est fortement développé à partir des années 70 et qui compose un parc de logement relativement récent

L'analyse de l'évolution du parc de logements depuis 1915 permet d'identifier les dynamiques de développement du parc de logements dans le Golfe de Saint-Tropez.

Estimation du taux d'évolution annuelle du parc de logements

	1915-1948	1949-1975	1975-1998	1999-2013
--	-----------	-----------	-----------	-----------

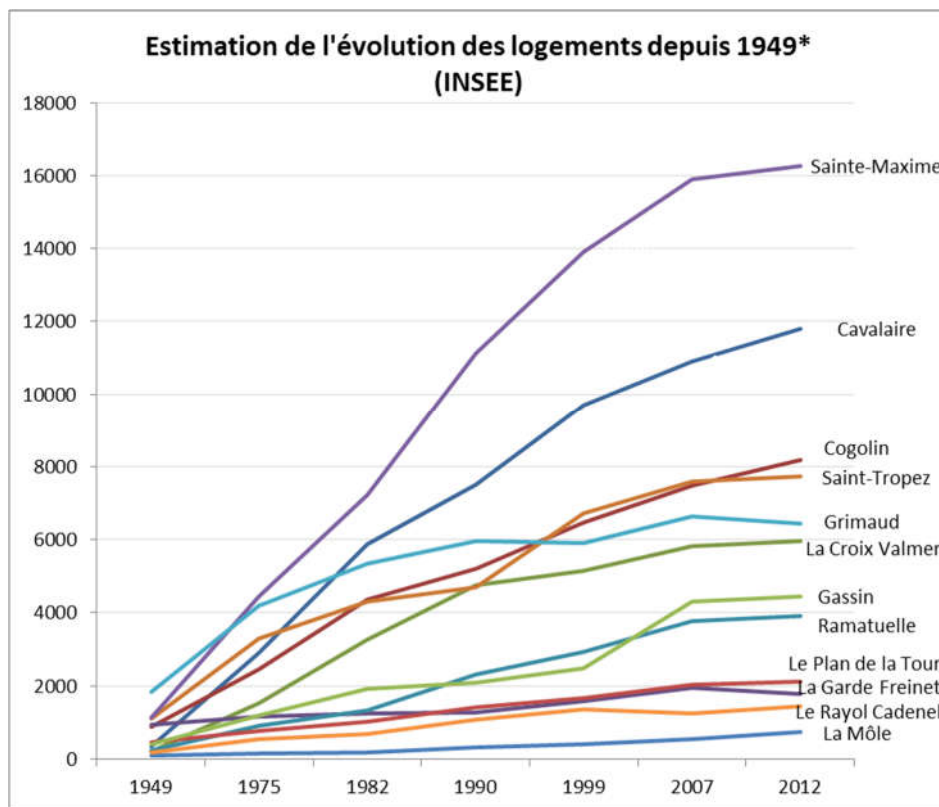
Source : FILOCOM, données issues de l'ODH

	1915-1948	1949-1975	1975-1998	1999-2013
Cavalaire-sur-Mer	3,6%	8,2%	4,9%	1,3%
Cogolin	0,3%	3,5%	4,1%	1,7%
La Croix-Valmer	2,4%	7,0%	4,9%	1,2%
La Garde-Freinet	0,0%	1,2%	1,5%	1,5%
Gassin	0,6%	5,0%	3,8%	1,9%
Grimaud	0,7%	5,9%	2,8%	1,1%
La Mole	0,0%	1,7%	4,3%	4,4%
Le Plan-de-la-Tour	0,1%	1,5%	3,5%	1,8%
Ramatuelle	0,6%	3,8%	2,6%	0,9%
Sainte-Maxime	2,7%	5,3%	3,9%	1,5%
Saint-Tropez	0,9%	2,7%	1,8%	0,3%
Rayol-Canadel-sur-Mer	4,6%	4,7%	3,0%	0,6%
CCGST	1,0%	4,3%	3,5%	1,3%
Var	0,8%	3,2%	2,6%	1,2%

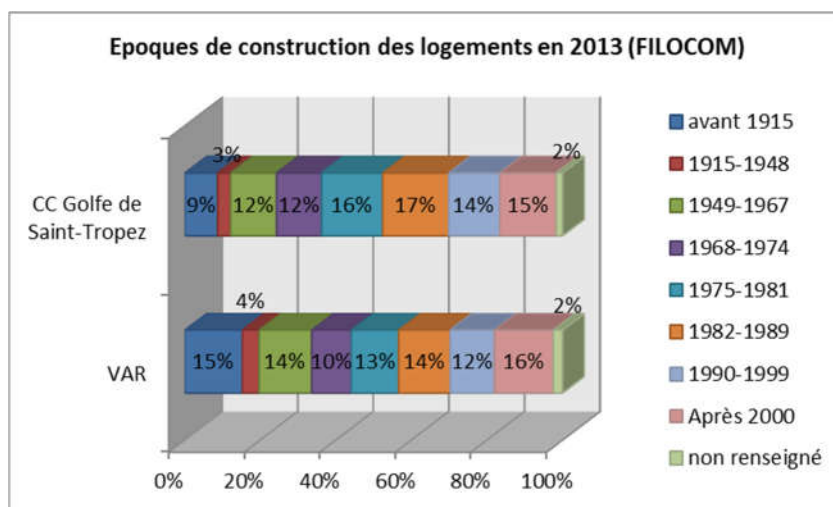
- **Avant 1949, l'habitat se concentrait principalement dans les centres anciens** des communes. L'évolution du parc de logements entre 1915 et 1949 est assez modérée et proche de l'évolution départementale (+1%/an et 0,8%/an dans l'ensemble du Var). La croissance du parc de logements est alors portée par moins de la moitié des communes (Cavalaire, La Croix-Valmer, Sainte-Maxime et le Rayol-Canadel) ;
- **De 1949 à 1974, le développement du parc de logements s'accélère à l'image du département mais de manière plus prononcée** (+4,3%/an, contre +3,2%/an dans l'ensemble du Var). **Le parc de logements se développe alors dans l'ensemble des communes du territoire, et « explose » même dans les communes de Grimaud (+5,9%/an), de La Croix-Valmer (+7%/an) et de Cavalaire (+8,2%/an) ;**
- **De 1975 à 1998, le parc de logements continue son développement sur un rythme soutenu et supérieur à la tendance départementale** (+3,5%/an, contre 2,6% dans le Var). La croissance du parc de logements touche également l'ensemble des communes du territoire et continue d'apparaître très soutenu à La Croix-Valmer (+4,9%/an) et à Cavalaire (+4,9%/an). Notons que

sur cette période la croissance du parc est particulièrement importante dans les années 80 et diminue par la suite durant la décennie 90 ;

- **A partir de 2000, le développement du parc de logements ralentit fortement (+1,3%/an jusqu'en 2013)** et devient équivalent à celui du département (+1,2%/an). Le taux de croissance du parc de logements est alors plus important dans les communes rétro-littorales du Plan de la Tour (+1,8%/an) et de La Môle (+4,4%/an).



* selon les époques de construction jusqu'en 1990 (hors logements disparus avant 2008)



Le parc de logements dans le Golfe de Saint-Tropez s'étant fortement développé à partir des années 70, il forme aujourd'hui un parc relativement récent au regard du département : 62% des logements en 2013 ont été construits après 1975 contre 53% dans l'ensemble du Var. Notons que 47% des logements dans le Golfe de Saint-Tropez ont été construits entre 1975 et 1999 (39% dans le Var).

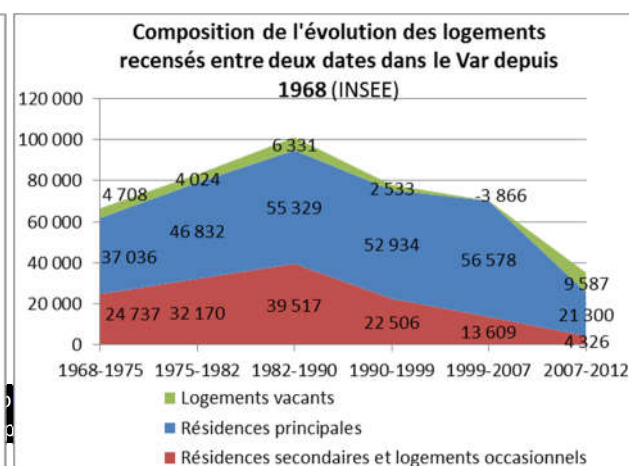
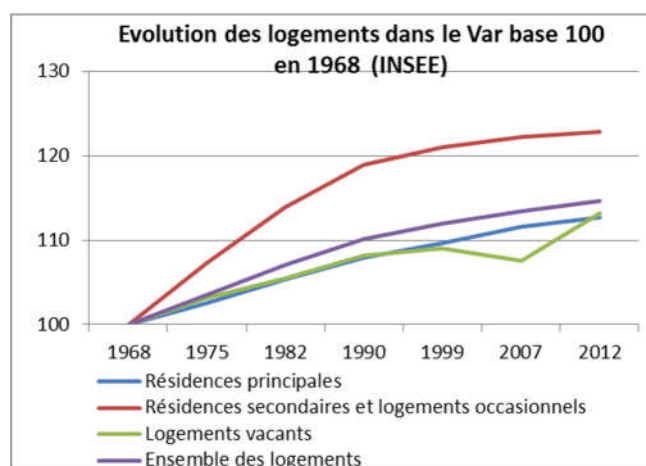
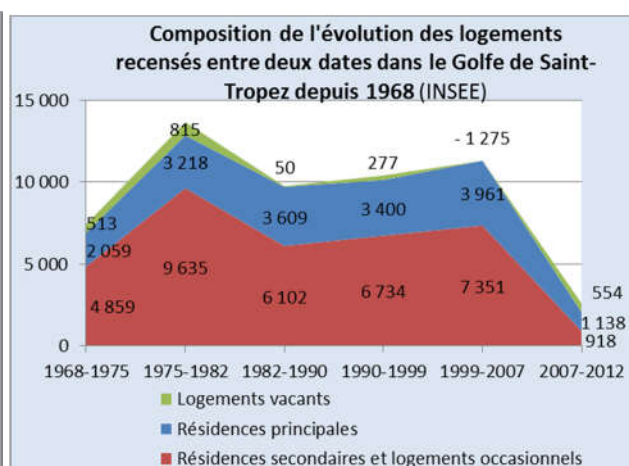
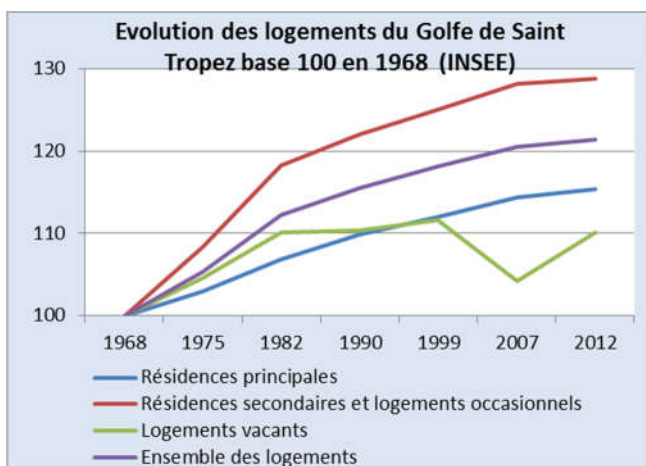
Epoques de construction des logements en 2013

Source : FILOCOM 2013, données issues de l'ODH

Epoques de construction des logements en 2013	avant 1949	1949-1974	1975-1999	après 2000
Cavalaire-sur-Mer	3%	23%	57%	16%
Cogolin	13%	19%	52%	14%
La Croix-Valmer	5%	22%	59%	13%
La Garde-Freinet	40%	15%	23%	20%
Gassin	9%	23%	46%	21%
Grimaud	10%	34%	41%	12%
La Mole	14%	7%	34%	46%
Le Plan-de-la-Tour	24%	11%	46%	18%
Ramatuelle	18%	28%	39%	12%
Sainte-Maxime	8%	24%	49%	18%
Saint-Tropez	30%	29%	31%	5%
Rayol-Canadel-sur-Mer	13%	31%	47%	8%
CC GST	12%	24%	47%	15%
	20%	24%	38%	16%

Un développement du parc de logements porté par les résidences secondaires, majoritaires dans le parc de logements depuis les années 80

L'évolution des logements depuis 1968 illustre le lien étroit dans le Golfe de Saint-Tropez entre le développement du parc de logements et celui des résidences secondaires.



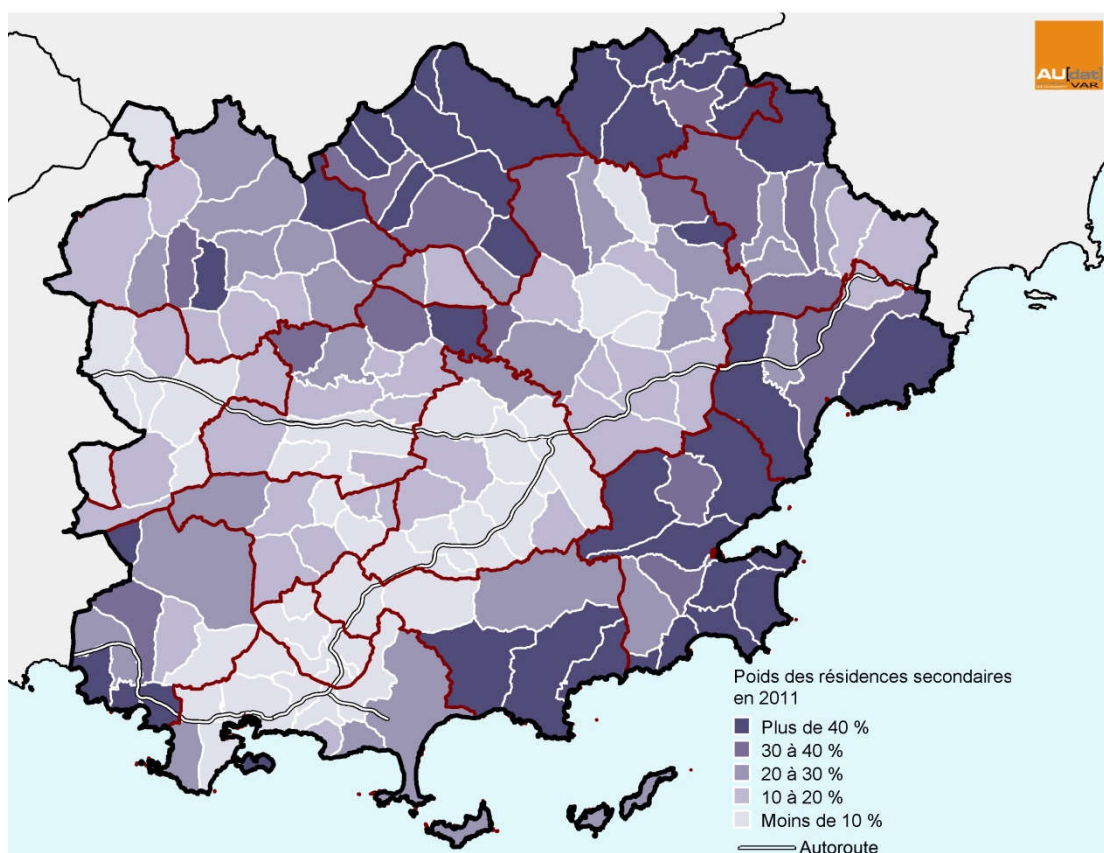
En effet, dans le territoire comme dans l'ensemble du Var, les taux de croissance sont particulièrement soutenus pour les résidences secondaires. Néanmoins à l'échelle départementale, les résidences principales sont le principal moteur de la croissance du parc. En effet, dans le Var, depuis 1968, les résidences principales composent plus de la moitié de l'augmentation du nombre de logements. Cependant dans le Golfe de Saint-Tropez, les résidences secondaires jouent un rôle essentiel dans l'augmentation du parc de logements puisque de la période intercensitaire 1968-1975 jusqu'à celle de 1999-2007, celles-ci représentent plus de 60% des nouveaux logements.

Ainsi depuis le recensement de 1975, le parc de logements du Golfe de Saint-Tropez compte plus de résidences secondaires (47%) que de résidences principales (46%), et depuis le recensement de 1982, les résidences secondaires composent plus de la moitié des logements du territoire (55%). Notons que cette surreprésentation des résidences secondaires dans le parc de logements s'est accentuée jusqu'en 2007 pour atteindre près de 60% des logements.

Au dernier recensement de 2012, le parc de logements du Golfe de Saint-Tropez se composait ainsi de 59% de résidences secondaires, de 37% de résidences principales et de 3% de logements vacants.

<i>Types d'occupation des logements en 2012</i>	Résidences principales	Résidences secondaires	Logements vacants
<i>Source : INSEE</i>			
Cavalaire-sur-Mer	29%	68%	2%
Cogolin	65%	27%	8%
La Croix-Valmer	27%	72%	1%
La Garde-Freinet	48%	42%	10%
Gassin	33%	66%	1%
Grimaud	24%	73%	2%
La Mole	66%	28%	6%
Le Plan-de-la-Tour	56%	37%	7%
Ramatuelle	23%	76%	2%
Sainte-Maxime	41%	57%	2%
Saint-Tropez	36%	62%	3%
Rayol-Canadel-sur-Mer	23%	71%	6%
<i>CC GST</i>	37%	59%	3%
<i>Var</i>	68%	26%	6%

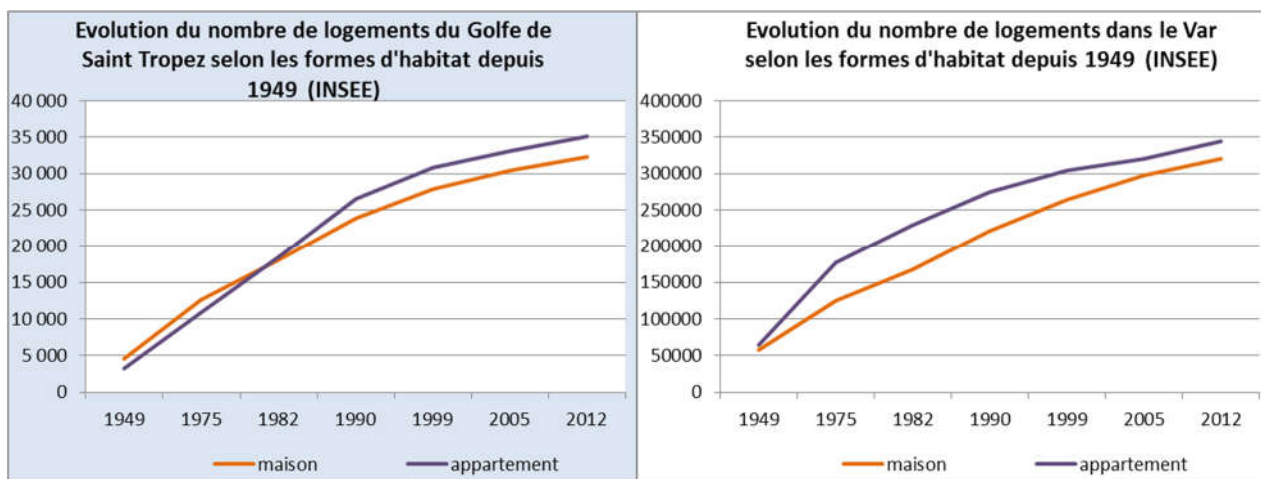
Cette composition du parc de logements souligne ainsi une surreprésentation de résidences secondaires par rapport au département (26% de logements dans le Var sont des résidences secondaires). Le Golfe de Saint-Tropez apparaît d'ailleurs comme l'EPCI varois où le poids des résidences principales est le plus faible.



Des formes d'habitat qui se sont fortement diversifiées en faveur des logements collectifs pour devenir majoritaires dans les années 80

Les formes d'habitat dans le Golfe de Saint-Tropez se sont fortement diversifiées au fur et à mesure du développement du parc de logements et de l'augmentation des résidences secondaires.

Alors que le parc de logements était majoritairement composé de logements individuels en 1949 (à contrario de l'ensemble du département), depuis le recensement de 1975 les logements collectifs sont devenus majoritaires.



En 2012, les logements collectifs représentent 52% des logements du Golfe de Saint-Tropez, soit un poids équivalent à l'ensemble du Var. Notons cependant que contrairement à l'ensemble du Var, où le poids des logements collectifs a fortement diminué depuis les années 80 passant de 58% des logements en 1982 à 52% en 2012, le poids des logements collectifs dans le Golfe de Saint-Tropez s'est stabilisé depuis les années 80 autour de 52% des logements.

Formes d'habitat des logements en 2012

Source : INSEE

	Logements de type maisons	Logements de type appartements
Cavalaire-sur-Mer	33%	67%
Cogolin	36%	64%
La Croix-Valmer	62%	38%
La Garde-Freinet	75%	25%
Gassin	79%	21%
Grimaud	60%	40%
La Mole	73%	27%
Le Plan-de-la-Tour	79%	21%
Ramatuelle	81%	19%
Sainte-Maxime	37%	63%
Saint-Tropez	35%	65%
Rayol-Canadel-sur-Mer	69%	31%
CC GST	48%	52%
Var	48%	52%

3. UNE EVOLUTION RECENTE DU PARC DE LOGEMENTS QUI N' A PAS ENTRAINE UNE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE DU TERRITOIRE

Une augmentation du parc de logements portée par les résidences principales sur la période récente, qui se traduit une baisse du poids des résidences secondaires

Avec 70 807 logements en 2012 (INSEE), le parc du Golfe de Saint-Tropez a augmenté de 522 logements par an en moyenne depuis 2007.

Evolution du parc de logements 2007-2012	Evolution annuelle des logements	dont résidences secondaires	dont résidences principales	dont logements vacants
<i>Source : INSEE</i>				
<i>CC GST</i>	+ 522 / an	+ 184 / an	+ 228 / an	+ 111 / an
<i>Var</i>	+ 7 043 / an	+ 865 / an	+ 4 260 / an	+ 1 917 / an

L'évolution du parc de logements dans la période intercensitaire 2007-2012 montre un changement de dynamique par rapport aux périodes précédentes :

- L'augmentation du parc de logement est portée par les résidences principales (43% de l'augmentation du parc entre 2007 et 2012), contrairement aux périodes précédentes où l'augmentation des logements était majoritairement composée de résidences secondaires ;
- Si les résidences secondaires continuent à augmenter en volume (+228 / an entre 2007 et 2012), leur poids a légèrement diminué puisqu'elles représentent 59,5% des logements en 2012, contre 60,4% en 2007 ;
- A noter également une dynamique de conversion naturelle des résidences secondaires en résidences principales et inversement dans le parc de logements existants.

Evolution des résidences secondaires 2007-2012	Poids des résidences secondaires en 2007	Poids des résidences secondaires en 2012
<i>Source : INSEE</i>		
<i>CC GST</i>	60%	59%
<i>Var</i>	27%	26%

A l'intérieur de la Communauté de communes, ce changement de dynamique apparaît particulièrement marqué à Cogolin et à La Garde-Freinet, où les résidences secondaires ont diminué en poids et également en volume entre 2007 et 2012. Cependant, dans une partie des communes, cette nouvelle dynamique n'est pas encore à l'œuvre. Le poids des résidences secondaires continue ainsi à augmenter à Gassin, Ramatuelle et Saint-Tropez.

Une construction neuve dynamique qui ne se traduit pas toujours par un accroissement démographique

Depuis 2004, on compte environ 400 logements neufs commencés par an, soit un peu plus de 7 logements neufs pour 1000 habitants. Bien qu'en baisse par rapport aux années 90, comme dans l'ensemble du Var, la construction neuve récente de logements dans le Golfe de Saint-Tropez apparaît relativement dynamique en comparaison au département :

- compte tenu d'une augmentation des volumes de production entre 2004-2008 et 2009-2013, contrairement au Var où les volumes sont en baisse ;
- au regard du taux de logements neufs pour 1000 habitants supérieur dans le Golfe de Saint-Tropez à celui observé dans le Var. Ce taux est par ailleurs en augmentation alors qu'il a fortement baissé dans le Var.

Source : SITADEL2, données issues de l'ODH

Evolution de la construction neuve	Moyenne annuelle des logements commencés hors résidence 2004-2008	Logements neufs pour 1000 habitants en 2008	Moyenne annuelle des logements commencés hors résidence 2009-2013	Logements neufs pour 1000 habitants en 2013
<i>Cavalaire-sur-Mer</i>	28	4,2	40	5,6
<i>Cogolin</i>	52	4,7	93	8,0
<i>La Croix-Valmer</i>	66	20,0	30	8,2
<i>La Garde-Freinet</i>	18	9,9	23	12,5
<i>Gassin</i>	14	4,8	15	5,3
<i>Grimaud</i>	51	12,0	39	9,7
<i>La Mole</i>	42	43,3	22	17,1
<i>Le Plan-de-la-Tour</i>	28	10,0	54	19,5
<i>Ramatuelle</i>	6	2,6	2	1,0
<i>Sainte-Maxime</i>	60	4,4	60	4,4
<i>Saint-Tropez</i>	18	3,3	25	5,7
<i>Royal-Canadel-sur-Mer</i>	10	15,2	9	12,8
<i>CC GST</i>	391	7,0	412	7,3
<i>Var</i>	6 389	6,4	5 636	5,5

La construction neuve dans le Golfe de Saint-Tropez ne s'est pas traduite par une augmentation démographique du territoire.

En effet, l'estimation de la destination de la construction neuve au regard des besoins en logements liés au desserrement des ménages (à population égale), au renouvellement du parc (création ou destruction au sein du parc existant) et à la variation du nombre de résidences secondaires et de logements vacants, montre que la construction neuve de logements entre 2006 et 2010 est insuffisante pour permettre l'accueil de nouveaux habitants sur cette même période. La construction neuve apparaît même insuffisante pour maintenir la population.

A l'intérieur de la Communauté de communes, si la construction neuve a permis une croissance démographique sur la majorité des communes, celle-ci n'a pas été suffisante à Gassin, Grimaud, Ramatuelle et Saint-Tropez, qui ont toutes perdu des habitants entre 2007 et 2012.

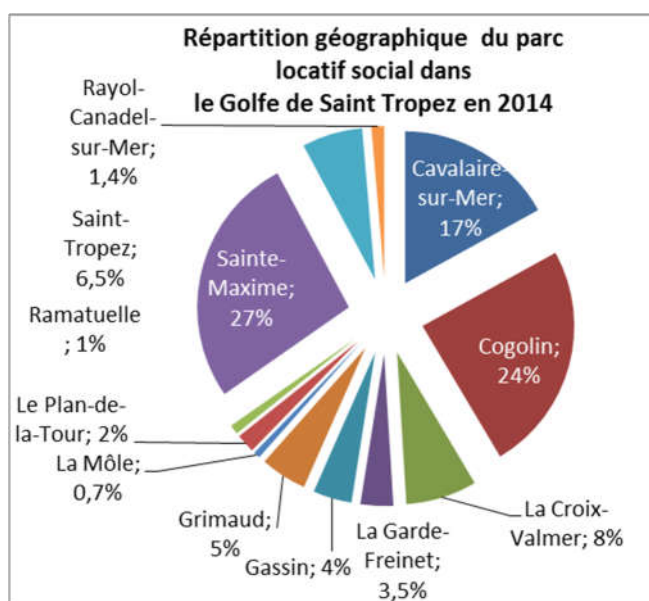
4. UN PARC DE RESIDENCES PRINCIPALES ET DES MARCHES DU LOGEMENT QUI TRADUISENT DES BLOCAGES DANS LES PARCOURS RESIDENTIELS DES MENAGES ACTIFS LOCAUX

Un parc locatif social peu développé au regard des besoins locaux issus de ménages majoritairement actifs et familiaux, etc.

Avec près de 2 000 logements locatifs sociaux en 2014, soit 6,9% des résidences principales, le parc locatif social du Golfe de Saint-Tropez est faible. Cette faiblesse s'observe sur toutes les communes du territoire, puisque qu'aucune ne dispose d'un parc locatif social supérieur au taux départemental (10,3% des résidences principales). A noter qu'en 2016, aucune commune n'est assujettie aux obligations de production de logements sociaux au titre du Code la construction et de l'habitat.

La répartition géographique du parc locatif social montre une concentration dans les communes de Sainte-Maxime, Cogolin et Cavalaire, qui regroupent à elles seules 68% des logements locatifs sociaux du Golfe contre 51% de l'ensemble des logements (et 58% de l'ensemble des résidences principales).

Logements locatifs sociaux en 2014	Logements locatifs sociaux SRU	Poids dans les résidences principales
<i>Source : DDTM 83</i>		
Cavalaire-sur-Mer	337	8,5%
Cogolin	485	9,0%
La Croix-Valmer	150	8,2%
La Garde-Freinet	69	7,8%
Gassin	82	5,9%
Grimaud	98	4,7%
La Mole	14	2,6%
Le Plan-de-la-Tour	40	2,8%
Ramatuelle	20	2,1%
Sainte-Maxime	533	7,3%
Saint-Tropez	128	5,0%
Rayol-Canadel-sur-Mer	27	7,8%
CC GST	1 983	6,9%
Var	50 829	10,3%



En plus de son caractère peu développé, le parc locatif social souffre d'une rotation particulièrement faible. La capacité de réponse du parc existant à la demande locative sociale en attente est donc très réduite dans le territoire comme le soulignent les caractéristiques de la demande locative sociale en attente.

Fin 2014 on enregistrait 1 710 demandes en attente de logements locatifs sociaux, dont 40% étaient enregistrées depuis plus de 2 ans, soit un taux supérieur à l'ensemble du Var (33%). A l'intérieur de la Communauté de communes, le taux de demandes supérieures à deux ans atteint 55% des demandes à Ramatuelle et 75% au Rayol-Canadel. A titre d'information, dans le Var, le délai d'attente d'un logement social anormalement long est fixé à 30 mois (2 ans et demi).

Demandes locatives sociales et demande potentielle <i>Nd : non disponible Source : Numéro Unique, FILOCOM, données issues de l'ODH</i>	Demandes en attente en 2014	Poids des demandes supérieures à 2 ans en 2014	Demandes satisfaites en 2014	Nombre de demandes en attente pour 1 demande satisfaite en 2014	Ménages locataires du parc privé dont les revenus entrent dans les plafonds PLUS en 2013
CC GST	1 710	40%	147	12	6 139
Var	27 405	33%	3 450	8	102 751

Il faut noter que la demande locative sociale enregistrée ne permet pas d'estimer pleinement les besoins en tant que tel, notamment dans les communes où l'offre existante est très réduite (comme à La Mole, au Rayol-Canadel et au Plan de la Tour).

Le volume de ménages locataires du parc privé dont les revenus entrent dans les plafonds de ressources du logement social PLUS permet d'approcher la demande locative sociale potentielle. Dans le Golfe de Saint-Tropez 6 139 ménages locataires du parc privé ont des revenus qui entrent dans les plafonds du logement locatif social PLUS. A titre de comparaison, la demande exprimée représente 27,8% de l'estimation de la demande potentielle.

Les caractéristiques des ménages en attente d'un logement social traduit les difficultés en logements de ménages plutôt actifs et familiaux. En effet 80% des demandeurs en attente d'un logement social ont moins de 60 ans et 76% sont des ménages familiaux.

Caractéristiques des demandeurs en attente d'un logement social en 2014 <i>Source : Numéro Unique, données issues de l'ODH Nd : non disponible</i>	Poids des demandeurs de moins de 60 ans	Poids des familles	Poids des demandes ayant pour motif d'être dépourvu de logement	Poids des demandes ayant pour motif d'avoir un loyer trop élevé	Poids des demandes ayant pour motif la taille du logement
CC GST	80%	76%	19%	28%	16%
Var	79%	75%	19%	23%	17%

Les difficultés rencontrées par les ménages en attente d'un logement social sont principalement dues aux loyers trop élevés dans le parc privé (28% des demandes), au fait d'être dépourvu de logement (19%), à la taille du logement (16%). Dans le Golfe de Saint-Tropez, le motif de la cherté des loyers apparaît surreprésenté par rapport à l'échelle départementale (23% des demandeurs), notamment dans les communes de Ramatuelle (36% des demandeurs) et du Plan de la Tour (39% des demandeurs).

, etc. et un marché de l'acquisition peu dynamique dont les prix élevés s'adressent principalement à des ménages extérieurs au territoire, etc.

Comme ailleurs dans le Var, les acquisitions de logements dans le Golfe de Saint-Tropez sont essentiellement composées de logements existants (marché de la revente). Les logements de plus de 5 ans (collectifs et individuels) ont ainsi représenté 69% des acquisitions en 2013. Les logements en VEFA (vente en état futur d'achèvement) ont représenté un peu moins de 20% des acquisitions et les constructions de maisons individuelles par des particuliers 11,5%.

Composition du marché des acquisitions de logements en 2013

nd : non disponible

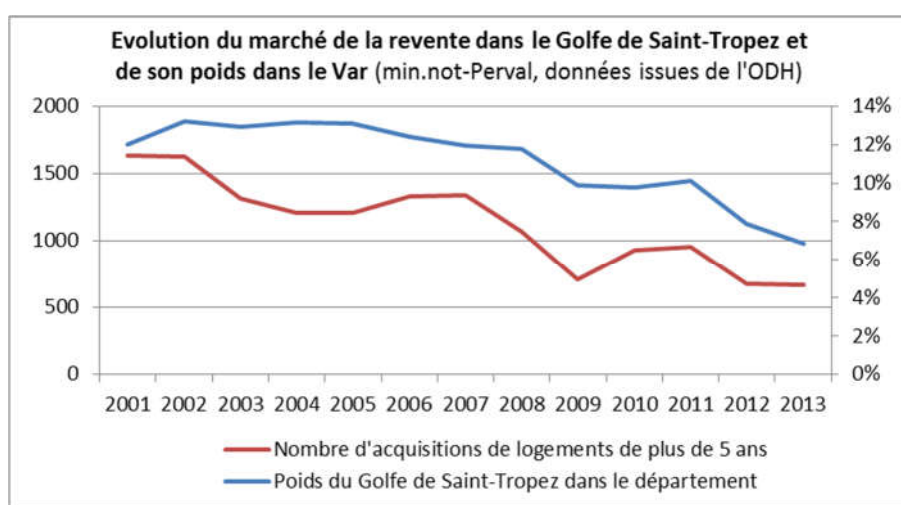
Sources :

données issues de l'ODH

Ventes de logements collectifs de plus de 5 ans	Ventes de logements individuels de plus de 5 ans	Ventes de logements collectifs en VEFA	Ventes de logements individuels en VEFA	Logements individuels purs commencés
Min.not Perval	Min.not Perval	ECLN	ECLN	SITADEL

CC GST	396	272	174	14	112
Poids de chaque type de ventes dans le Golfe de Saint-Tropez en 2013	41%	28%	18%	1,5%	11,5%
Var	5 638	4 137	2 067	141	1 700
Poids de chaque type de ventes dans le Var en 2013	41%	30%	15%	1%	12%

L'évolution des acquisitions de logements de plus de 5 ans depuis le début des années 2000 souligne que le marché de la revente est de moins en moins dynamique et apparaît aujourd'hui relativement réduit.

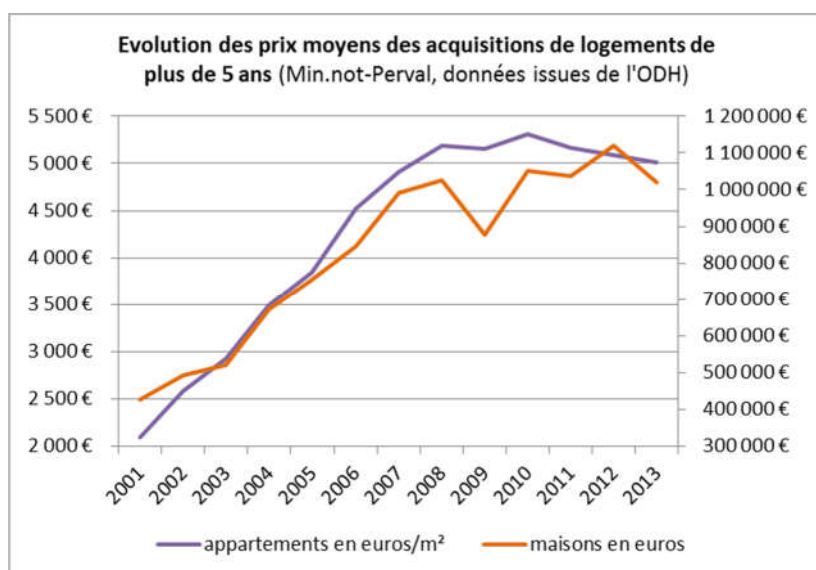


- Le volume des ventes est en diminution, et de manière plus marquée que dans l'ensemble du Var. Le volume des ventes dans le Golfe de Saint-Tropez est ainsi passé de 1 634 en 2001 à 668 en 2013, soit une baisse de 7,2%/an (contre - 2,7%/an à l'échelle départementale).
- Avec 9,7 acquisitions de logements de plus de 5 ans pour 1 000 logements privés⁴, la dynamique du marché de la revente du Golfe de Saint-Tropez est parmi les plus basses parmi les territoires varois (15,6 à l'échelle du département) et notamment les autres territoires littoraux (14 dans à la CAVEM et Méditerranée Porte des Maures, et plus de 18 dans les CA de TPM et Sud Sainte-Baume).
- Le poids du Golfe de Saint-Tropez dans l'ensemble des acquisitions de logements de plus de 5 ans du Var est en diminution. Le territoire représentait près de 13% des acquisitions varoises au début des années 2000, il ne représente plus que 7% de celles-ci en 2013.

⁴ hors logements locatifs sociaux publics

Le marché des acquisitions de logements dans le Golfe de Saint-Tropez se caractérise en outre par la cherté des prix, les plus élevés du département qu'il s'agisse d'appartements ou de maisons, de logements anciens ou de logements neufs.

En 2013, le prix moyen d'acquisition d'un appartement de plus de 5 ans se situait à 5 013 €/m² contre 3 174 €/m² à l'échelle du Var. Seules les acquisitions d'appartements de plus de 5 ans dans la commune de la Garde-Freinet se situaient à un niveau inférieur à celui du département (2 808 €/m²). Concernant les maisons de plus de 5 ans, le prix moyen des acquisitions se situait en 2013 à près de 1 019 000 € contre un peu plus de 395 000 € en moyenne dans le département. Seules les acquisitions de maisons dans la commune de Cogolin se situaient à un niveau inférieur à la moyenne départementale (344 745 €).



Les prix d'acquisition des logements ont en outre fortement augmenté dans le Golfe de Saint-Tropez et de manière plus marquée que dans l'ensemble du Var. Depuis 2001, les prix des logements de plus de 5 ans ont augmenté de 7,5%/an, qu'il s'agisse d'appartements ou de maisons, contre respectivement +6,6%/an et + 5,3%/an dans le Var.

La cherté des prix, ainsi que leur forte progression déconnectée de l'évolution des revenus, a engendré une diminution du pouvoir d'achat immobilier des ménages locaux, qui a fortement réduit leur possibilité d'accéder à la propriété dans le Golfe de Saint-Tropez.

L'approche de la solvabilité des ménages de 3 personnes du Golfe de Saint-Tropez vis-à-vis du marché de l'accession⁵ (en appartement T3 et en maison T4) montre les difficultés d'accès au marché de l'accession pour les ménages locaux :

- En appartement T3, les biens les plus accessibles sur le territoire se situent à la Garde-Freinet, au Plan de la Tour et à la Mole, où respectivement 77%, 67% et 60% des ménages locaux de 3 personnes ont les revenus nécessaires pour acquérir un T3 sous conditions de prêt.

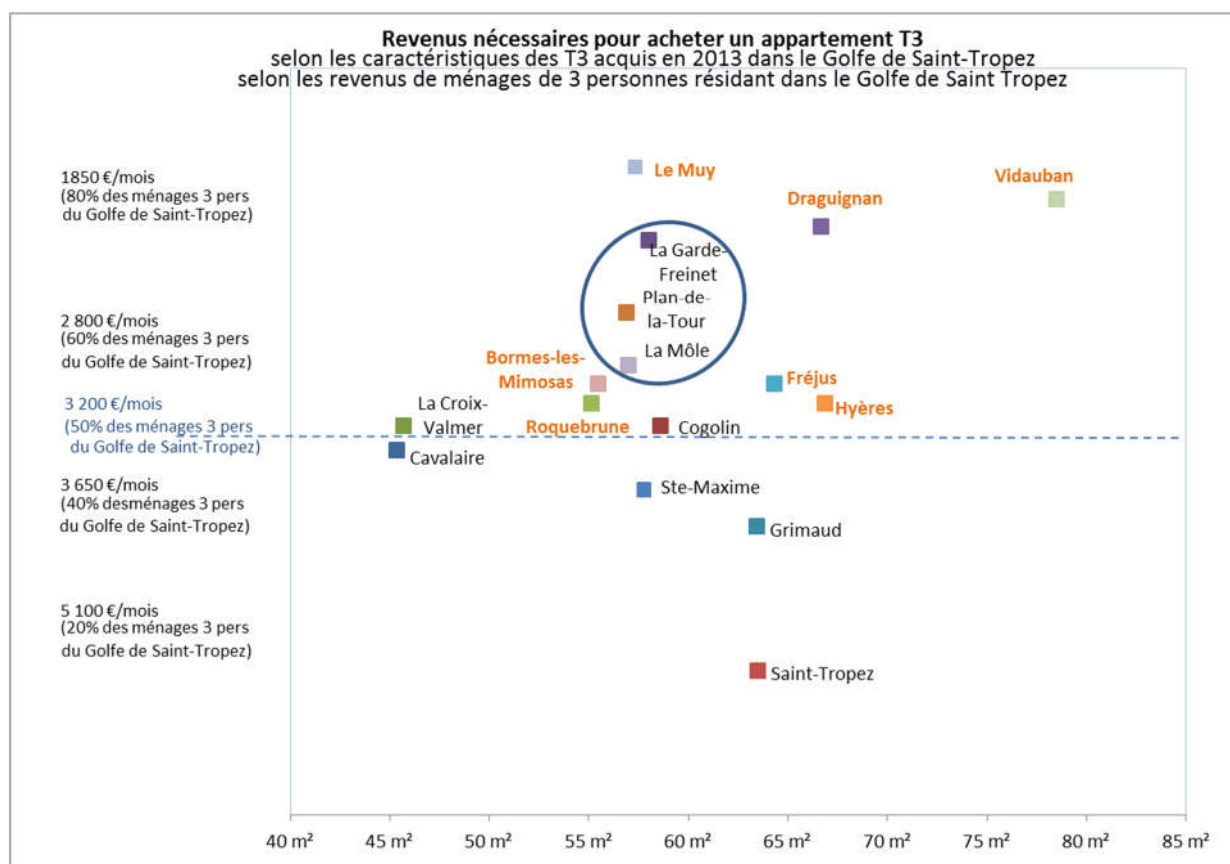
⁵ Approche de la solvabilité réalisée au regard des prix moyens d'acquisition des appartements T3 et de maisons T4 en 2013 (logement de plus de 5 ans), de revenus des ménages de trois personnes par déciles en 2011, ainsi que d'hypothèses de financement de l'acquisition (apport de 10%, taux d'emprunt de 2,5% avec assurance sur 25 ans, taux d'endettement des ménages de 33%)

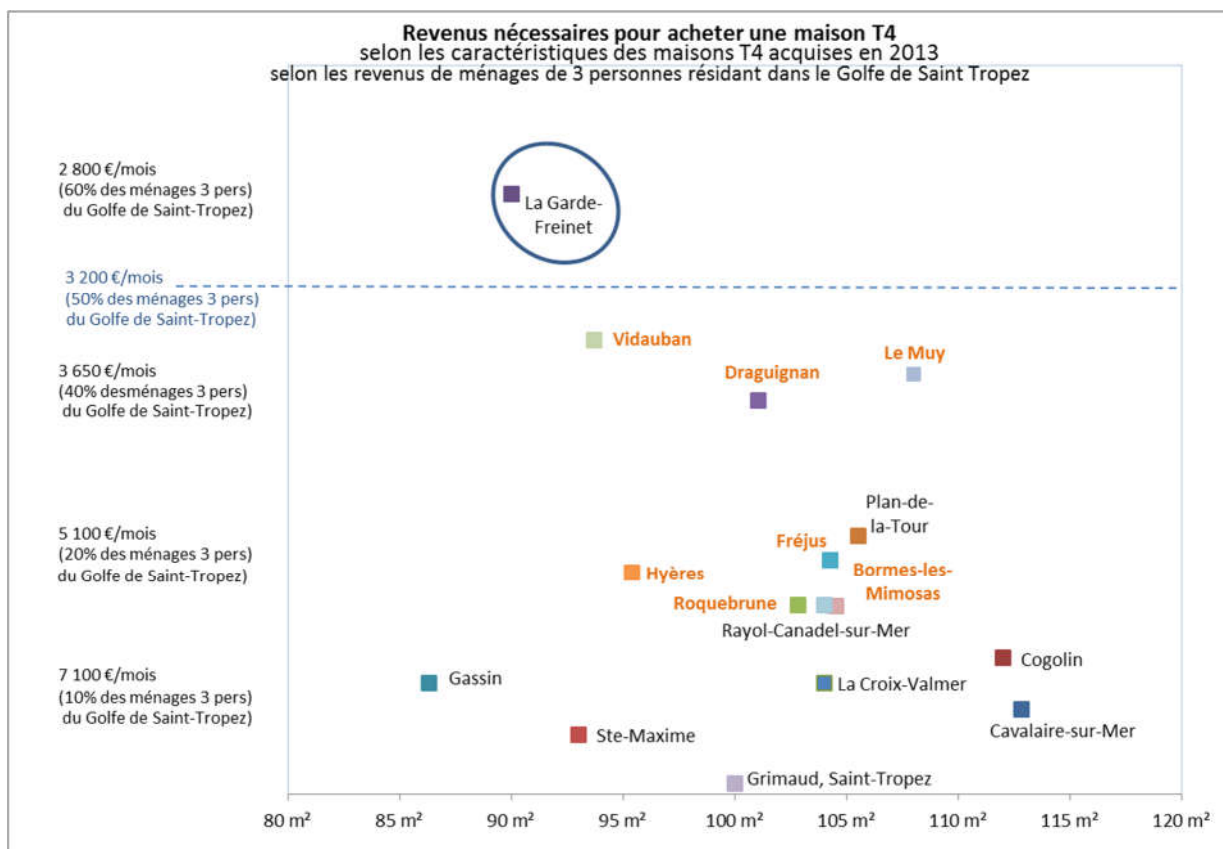
- En maison T4, les biens les plus accessibles sur le territoire se situent à la Garde-Freinet et au Plan de la Tour, où respectivement 58% et 25% des ménages locaux de 3 personnes ont les revenus nécessaires pour acquérir une maison T4 sous conditions de prêt.

Notons que dans ces communes, le marché, à l'image du parc de logements, est assez réduit en volume, notamment en logement collectif.

Dans les communes où se concentre l'essentiel de l'offre en logements et acquisitions (Cogolin, Cavalaire et Sainte-Maxime), les biens sont peu accessibles aux ménages locaux :

- les appartements T3 sont accessibles à respectivement 52%, 49% et 44% des ménages de 3 personnes du territoire ;
- En maison T4, les biens sont accessibles à moins de 15% des ménages locaux de 3 personnes.





Les acquisitions de logements dans le Golfe de Saint-Tropez sont ainsi principalement le fait de ménages extérieurs au territoire en vue d'une occupation en résidence secondaire ou en résidence principale comme le souligne l'origine géographique des acquéreurs de logements de plus de 5 ans dans le Golfe de Saint-Tropez en 2013.

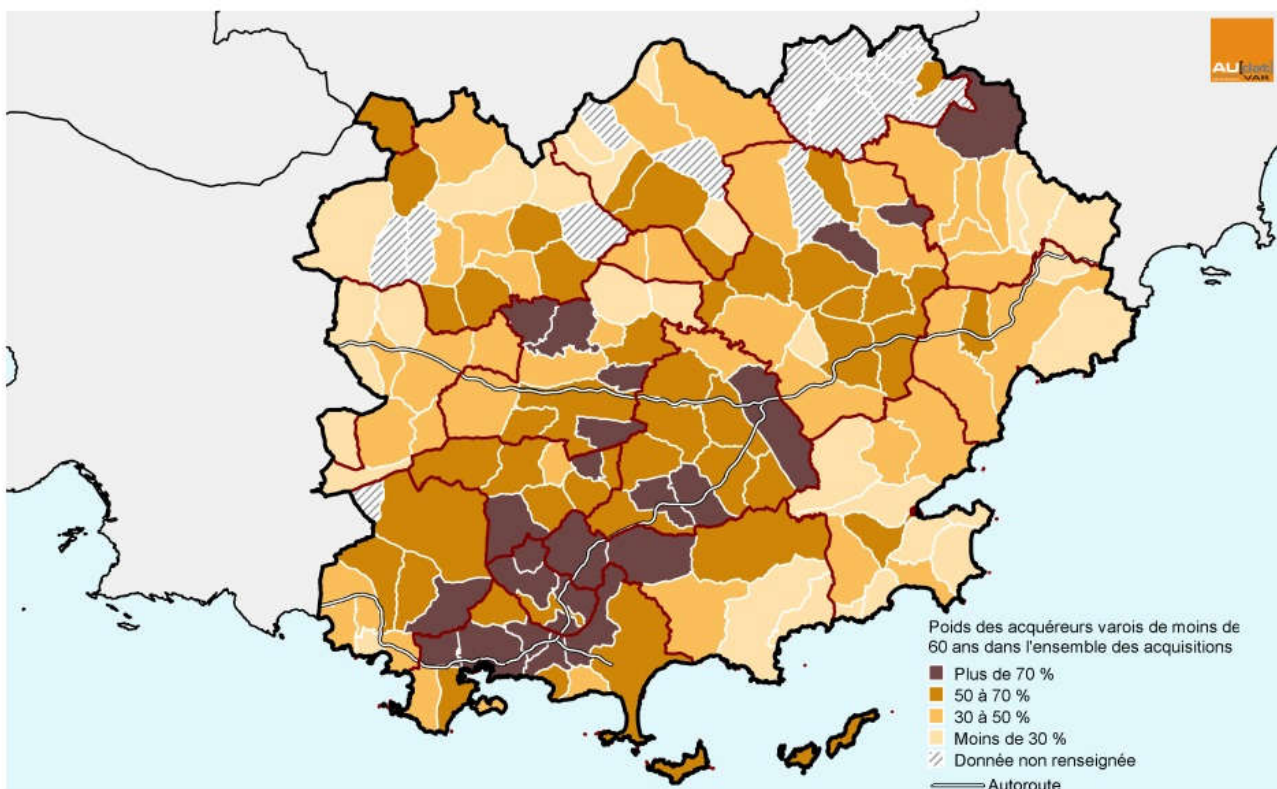
Origine géographique des ménages acquéreurs de logements de plus de 5 ans dans le Golfe de Saint-Tropez en 2013

Sources : Min.not Perval, données issues de l'ODH

	Poids des ménages résidents dans les acquisitions d'appartements	Poids des ménages ne résidents pas dans les acquisitions d'appartements	Poids des ménages déjà résidents dans la commune dans les acquisitions de maisons	Poids des ménages ne résidents pas dans la commune dans les acquisitions de maisons
Cavalaire-sur-Mer	71%	5%	75%	10%
Cogolin	31%	40%	18%	45%
La Croix-Valmer	55%	14%	68%	16%
La Garde-Freinet	36%	45%	80%	13%
Gassin	71%	0%	68%	21%
Grimaud	77%	6%	72%	12%
La Mole	75%	25%	0%	0%
Le Plan-de-la-Tour	40%	7%	58%	18%
Ramatuelle	100%	0%	79%	7%
Sainte-Maxime	51%	34%	55%	34%
Saint-Tropez	61%	30%	62%	38%
Rayol-Canadel-sur-Mer	100%	0%	89%	0%
CC GST	55%	26%	63%	21%
Var	35%	37%	41%	27%

En 2013, 55% des acquisitions d'appartements de plus de 5 ans et 63% de celles des maisons de plus de 5 ans, sont ainsi issues de ménages ne résidant pas dans le Var. Notons qu'en 2013, aucune acquisition d'appartement de plus de 5 ans au Rayol-Canadel et à Ramatuelle n'était issue de ménages varois.

Poids des ménages varois de moins de 60 ans dans les acquisitions de logements de plus de 5 ans en 2013 (appartements et maisons) – Source : Diagnostic du Schéma Départemental de l'Habitat du Var



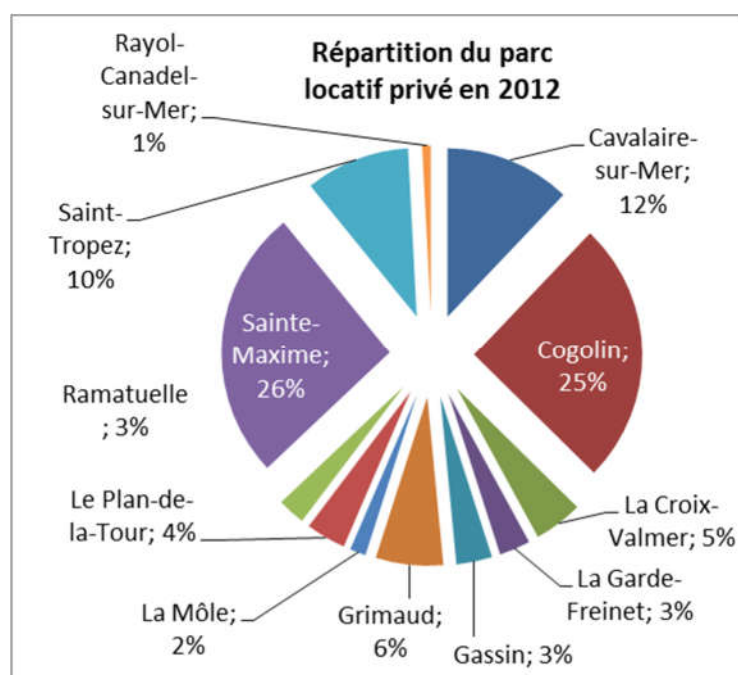
, etc. qui accentuent la pression sur le parc locatif privé sur lequel se reporte l'essentiel des ménages actifs locaux

Avec 8 395 résidences principales occupées par des locataires du parc privé en 2012, soit 32% des résidences principales du territoire, le parc locatif privé apparaît particulièrement développé dans le Golfe de Saint-Tropez. Le territoire dispose ainsi du parc locatif privé le plus important en volume après les 3 agglomérations du Var (TPM, CAVEM et CAD) et le plus important en poids parmi les résidences principales après l'agglomération Toulonnaise.

Parc locatif privé en 2012

	Locataires du parc privé	Poids dans l'ensemble des résidences principales
Cavalaire-sur-Mer	1 016	29%
Cogolin	2 121	40%
La Croix-Valmer	393	24%
La Garde-Freinet	251	29%
Gassin	289	22%
Grimaud	544	29%
La Môle	129	27%
Le Plan-de-la-Tour	322	27%
Ramatuelle	223	22%
Sainte-Maxime	2 196	33%
Saint-Tropez	844	36%
Rayol-Canadel-sur-Mer	69	21%
CC GST	8 395	32%
Var	136 384	30%

Source : INSEE



A l'image du parc locatif social, le parc locatif privé se concentre dans quelques communes du territoire. Les communes de Sainte-Maxime, Cogolin, Cavalaire et Saint-Tropez regroupent à elles seules 73% des logements locatifs privés contre 60% de l'ensemble des logements (67% des résidences principales).

Malgré un parc locatif privé fortement développé, on y observe une pression particulièrement forte compte-tenu :

- d'une demande locative importante composée de ménages locaux aux profils variés (jeunes ménages décohabitants et/ou en début de parcours professionnel, ménages actifs familiaux, saisonniers du tourisme en période estivale, ménages à la retraite) ;
- du report sur le parc locatif privé de la demande en attente d'un logement locatif social ;
- du blocage des parcours résidentiels en accession et notamment en première accession, qui incite certains ménages à rester locataires réduisant ainsi la rotation dans le parc locatif privé.

Des blocages dans les parcours résidentiels qui impliquent de nouvelles stratégies de localisation des ménages actifs sur le territoire, etc.

Le poids des emménagements de moins de 2 ans parmi les ménages du territoire souligne l'importance des situations de blocage des parcours résidentiels dans le Golfe de Saint-Tropez. Les locataires du parc social, ainsi que les propriétaires-occupants ayant emménagés depuis moins de deux ans, sont en effet moins nombreux dans le territoire qu'ailleurs dans le Var, traduisant des situations plus fréquentes de ménages captifs de leur logement. Le Golfe de Saint-Tropez apparaît d'ailleurs comme le territoire varois⁶ où les emménagements de moins de 2 ans sont les moins nombreux parmi les propriétaires occupants et les locataires du parc public.

<i>Poids des emménagements de moins de 2 ans en 2011</i> <i>Source : INSEE 2011</i>	Parmi les ménages locataires du parc privé	Parmi les ménages locataires HLM	Parmi les ménages propriétaires occupants
CC GST	28%	8%	5%
Var	28%	9%	6%

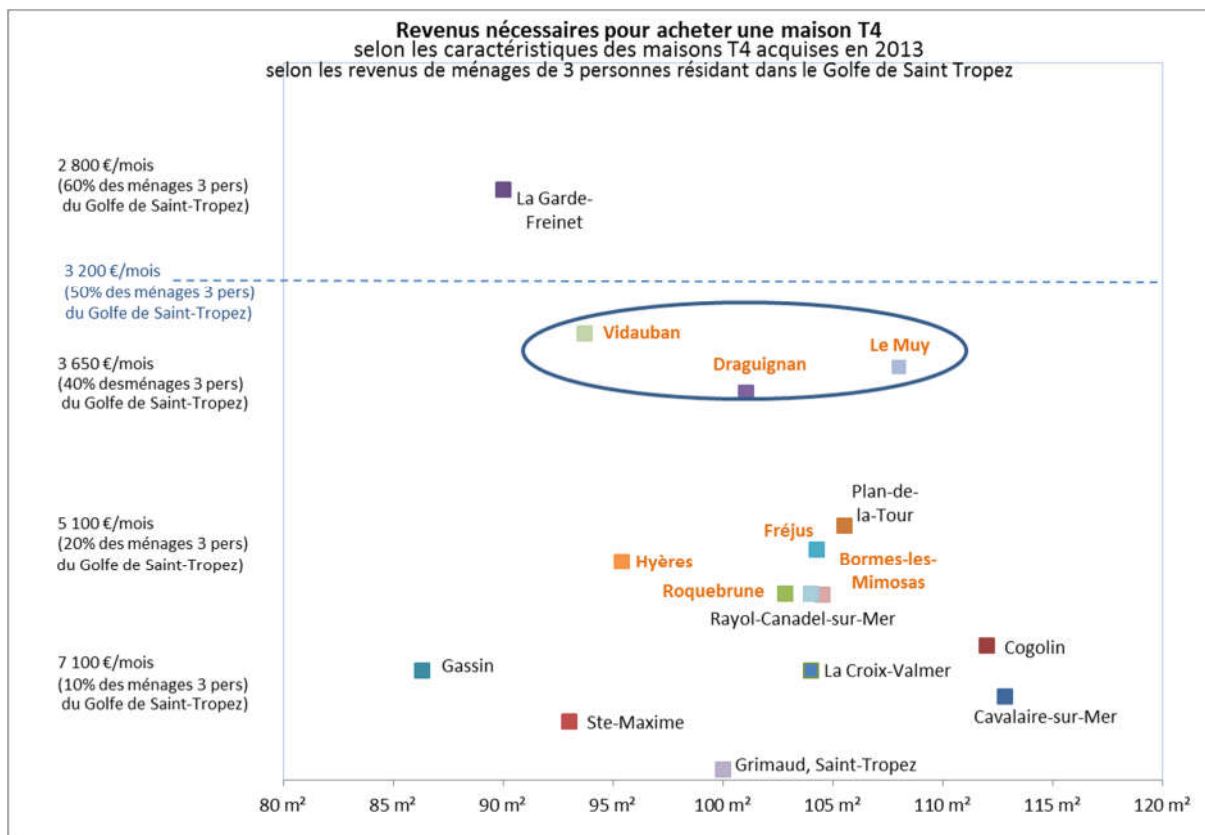
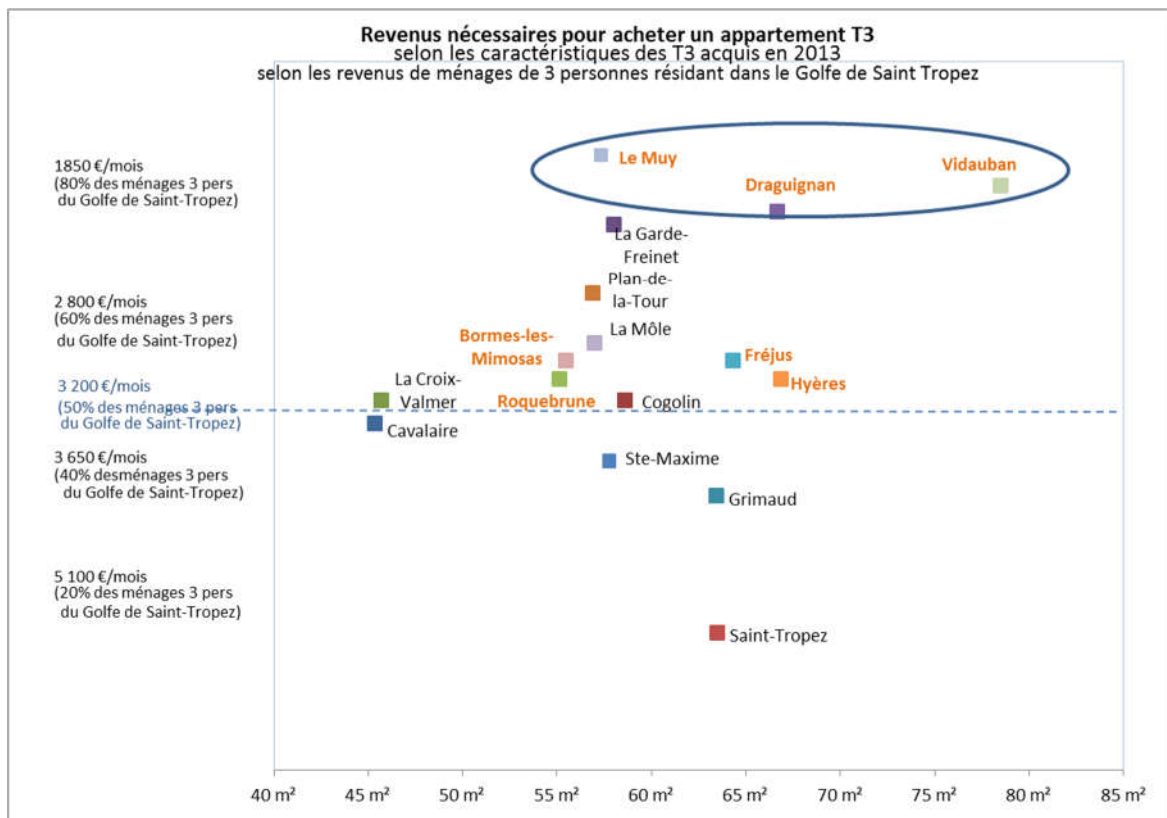
A l'intérieur de la Communauté de communes, le poids des emménagements de moins de 2 ans parmi les ménages est particulièrement faible au Rayol-Canadel-sur-Mer pour les ménages locataires (du parc privé et public), à Saint-Tropez pour les ménages locataires du parc privé et propriétaires occupants, ainsi qu'à Ramatuelle pour l'ensemble des ménages locaux.

Dans le Golfe de Saint-Tropez comme ailleurs dans le Var, on observe un éloignement de plus en plus fréquent entre les zones d'habitation des actifs et leurs zones de travail.

Cet éloignement est en grande partie lié au fonctionnement des parcours résidentiels en location et en accession des ménages actifs varois et notamment des familles qui rencontrent de grandes difficultés à se loger en accession et en location sur le littoral compte tenu des niveaux de prix.

L'approche de la solvabilité des ménages du Golfe de Saint-Tropez vis-à-vis du marché de l'accession (voir méthodologie pages précédentes) montre ainsi que plus de 75% des ménages de 3 personnes du Golfe de Saint-Tropez ont les revenus nécessaires pour acquérir un appartement T3 à Draguignan (79%), à Vidauban (82%) et au Muy (87%) et entre 38% et 44% pour une maison T4.

⁶ En comparaison avec les 15 EPCI du Var



, etc. et peuvent aboutir au mal logement de certains ménages

Une autre conséquence des difficultés d'accès au parc locatif social réside dans le développement du rôle social du parc locatif privé et des situations de mal logement qui touchent généralement les populations aux revenus les plus fragiles.

En effet, le parc locatif privé étant plus réactif que le parc locatif social, les ménages en attente d'un logement social se reportent sur le parc locatif privé pour se loger. Dans le Golfe de Saint-Tropez se sont 47 % des ménages en attente d'un logement social qui se logeaient dans le parc locatif privé en 2014 (43% à l'échelle du Var), et 69% des locataires du parc privé qui disposaient de revenus inférieurs aux plafonds PLUS en 2013.

Or le logement des ménages aux revenus modestes dans le parc locatif privé se réalise souvent dans de mauvaises conditions. On observe ainsi dans le Golfe de Saint-Tropez à la fois des taux d'effort élevés pour le logement, des situations de sur-occupation et des situations d'occupation de locaux impropres à l'usage d'habitation :

- Le taux d'effort médian pour le logement des allocataires logement du territoire apparaît important et bien supérieur à l'échelle départementale. Dans le Golfe de Saint-Tropez environ 30% des revenus des allocataires logement sont consacrés au logement contre 24% à l'échelle départementale. A l'intérieur de la Communauté de communes, le taux d'effort dépasse 30% dans les communes du Plan de la Tour (31%), de Cavalaire (31%) et surtout à Saint-Tropez (39%). Ce sont ainsi plus d'un allocataire logement sur trois dans le Golfe de Saint-Tropez (34%) qui consacrent au moins 40% de leurs revenus au logement (contre 22% pour l'ensemble du Var), et jusqu'à 37% à Sainte-Maxime et 47% à Saint-Tropez.

Taux d'effort des allocataires logement de la CAF en 2013
Source : CAF données issues de l'ODH -
Nd : non disponible

	Taux d'effort médian pour le logement des allocataires logement	Part des allocataires logement ayant un taux d'effort > 40% de leur revenu
--	---	--

Cavalaire-sur-Mer	28%	32%
Cogolin	29%	32%
La Croix-Valmer	30%	32%
La Garde-Freinet	26%	26%
Gassin	28%	33%
Grimaud	28%	30%
La Mole	24%	34%
Le Plan-de-la-Tour	31%	35%
Ramatuelle	25%	29%
Sainte-Maxime	31%	37%
Saint-Tropez	39%	47%
Rayol-Canadel-sur-Mer	21%	nd
CC GST	30%	22%
Var	24%	34%

- Les situations de sur-occupation sont plus fréquentes qu'ailleurs dans le département. En 2011, 1,9% des résidences principales du Golfe de Saint-Tropez étaient en situation de sur-occupation contre 1,4% à l'échelle départementale. C'est ainsi dans le Golfe de Saint-Tropez que l'on constate le taux le plus élevé de sur-occupation parmi l'ensemble des EPCI du Var. A l'intérieur de la communauté de communes, si les situations de sur-occupation concernent

l'ensemble des communes, celles-ci apparaissent plus fréquentes à la Croix-Valmer et à Cogolin (où respectivement 25% et 3,3% des résidences principales sont en situation de sur-occupation).

<i>Sur-occupation en 2011</i> <i>Source : INSEE</i>	Résidences principales sur-occupées	Poids de la sur occupation dans l'ensemble des résidences principales
<i>Cavalaire-sur-Mer</i>	57	1,7%
<i>Cogolin</i>	162	3,3%
<i>Gassin</i>	23	1,8%
<i>Grimaud</i>	32	1,6%
<i>La Croix-Valmer</i>	39	2,5%
<i>La Garde-Freinet</i>	8	1,0%
<i>La Mole</i>	8	1,7%
<i>Le Plan-de-la-Tour</i>	15	1,2%
<i>Ramatuelle</i>	14	1,4%
<i>Rayol-Canadel-sur-Mer</i>	5	1,5%
<i>Sainte-Maxime</i>	98	1,5%
<i>Saint-Tropez</i>	23	1,0%
<i>CC GST</i>	484	1,9%
<i>Var</i>	6 360	1,4%

- Les situations d'occupation de locaux impropres à l'usage d'habitation sont également plus fréquentes. Les logements impropres à l'usage d'habitation, selon la définition de l'Insee, se situent dans un immeuble collectif à usage autre que d'habitation (usines, bureaux, commerces, bâtiments publics, etc.). Dans le Var, ce phénomène touche plus particulièrement les territoires littoraux et le Golfe de Saint-Tropez apparait ainsi parmi les territoires varois les plus impactés.

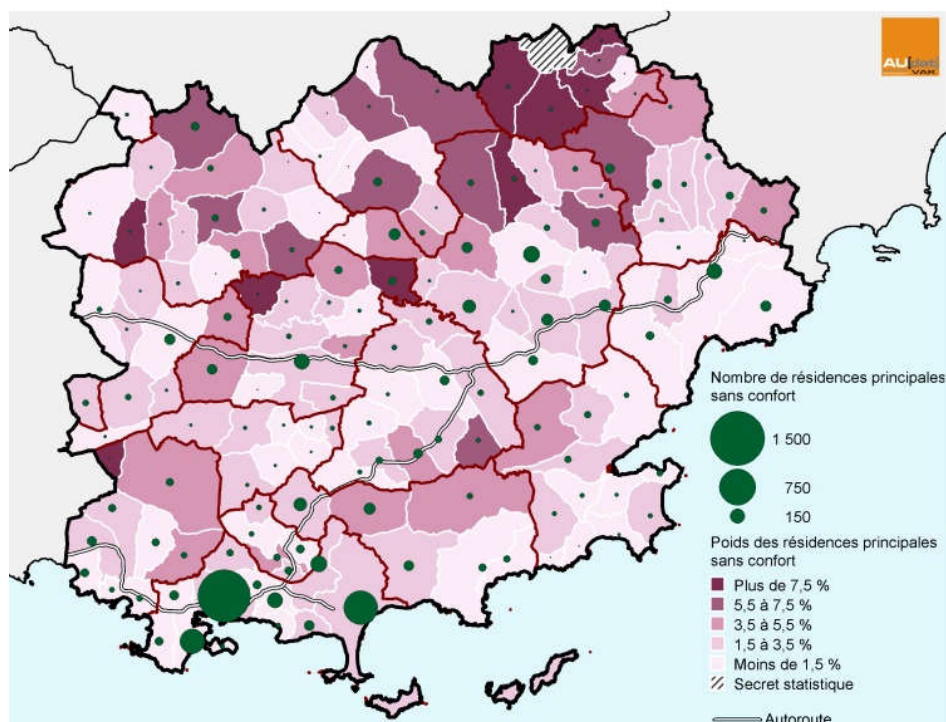
5. LES PROBLEMATIQUES DU PARC EXISTANT MARQUEES PAR UN POTENTIEL DE LOGEMENTS FORTEMENT CONSOMMATEURS D'ENERGIES ET UN PHENOMENE DE DELAISSEMENT DES CENTRES VILLES TOURISTIQUES

Un parc inconfortable ou potentiellement indigne peu fréquent

La notion de logement sans confort relève de l'habitat « non-décent », c'est-à-dire ne répondant pas à des conditions relatives à la santé et à la sécurité physique de ses occupants, ou ne comportant pas certains éléments d'équipement et de confort. Selon FILOCOM, le logement sans confort ne comporte ni baignoire, ni douche, ni WC.

En 2013 dans le Golfe de Saint-Tropez, 277 logements étaient sans confort soit environ 1% du parc de logements, soit un taux relativement faible (1,6% en moyenne dans l'ensemble du département).

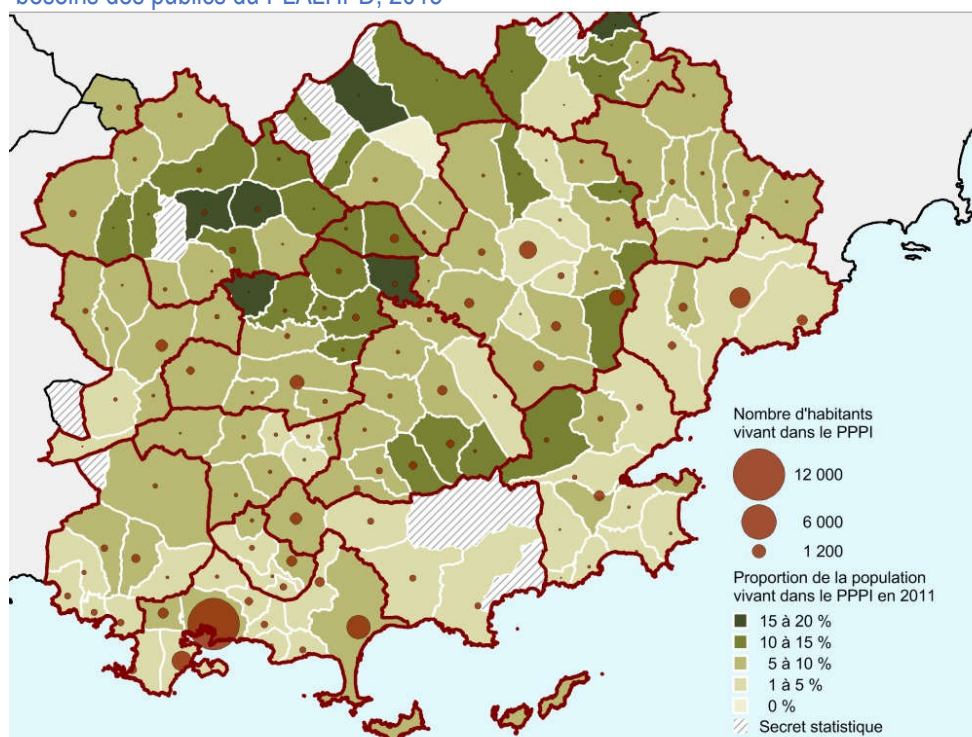
Volume et poids des résidences principales sans confort en 2011 (FILOCOM) – Source : Diagnostic du Schéma Départemental de l'Habitat du Var



Le PPPI regroupe les résidences principales privées dégradées (de catégorie cadastrale 6, 7 et 8) occupées par un ménage au revenu faible (inférieur ou égal à 70 % du seuil de pauvreté).

Dans le Golfe de Saint-Tropez, 3,7% du parc privé est considéré comme potentiellement indigne en 2011, soit un poids faible et inférieur au département (6%).

Volume et part de la population dans le PPPI en 2011 (Filocom, Anah) - Source : Évaluation territorialisée des besoins des publics du PLALHPD, 2015



A l'intérieur de la Communauté de commune, le poids des logements sans confort et du PPPI est marqué dans la commune de la Garde-Freinet.

Une vacance faible et essentiellement de courte durée

La vacance apparaît particulièrement faible dans le Golfe de Saint-Tropez (3,7%), signe de tension sur les marchés du logement. Un taux de vacance nécessaire à la bonne fluidité des marchés du logement se situe entre 5% et 7% de l'ensemble des logements.

<i>Logements vacants en 2013</i>	Ensemble des logements vacants	Taux de vacance en 2013	Logements vacants depuis plus de 3 ans	Taux de vacance de plus de 3 ans
<i>Cavalaire-sur-Mer</i>	182	1,6%	21	0,2%
<i>Cogolin</i>	356	4,7%	26	0,3%
<i>La Croix-Valmer</i>	121	2,1%	1	0,0%
<i>La Garde-Freinet</i>	134	7,1%	35	1,9%
<i>Gassin</i>	127	3,8%	31	0,9%
<i>Grimaud</i>	253	3,8%	34	0,5%
<i>La Mole</i>	28	3,6%	4	0,5%
<i>Plan-de-la-Tour</i>	114	5,0%	9	0,4%
<i>Ramatuelle</i>	83	3,0%	13	0,5%
<i>Sainte-Maxime</i>	711	4,4%	109	0,7%
<i>Saint-Tropez</i>	375	5,3%	65	0,9%
<i>Rayol-Canadel-sur-Mer</i>	46	3,1%	8	0,5%
<i>CC GST</i>	2 530	3,7%	356	0,5%
<i>Var</i>	46 084	6,7%	8 303	1,2%

Par ailleurs, il s'agit principalement d'une vacance liée à la rotation des logements, puisque la vacance de longue durée (plus de 3 ans) ne représente que 0,5% des logements, soit 356 logements.

Un parc semi-récent important (construit entre 1949 et 1975), potentiellement fortement consommateur d'énergies, source de précarité énergétique des ménages occupants

Les consommations d'énergies pour un logement varient selon le nombre d'habitants et leurs modes de vie, mais également selon l'âge du logement, sa forme d'habitat et son mode de chauffage.

Les caractéristiques du parc logements du Golfe de Saint-Tropez laissent penser que le potentiel de logements fortement consommateurs d'énergie est important compte-tenu :

- Des logements construits avant 1975 (date des premières réglementations thermiques) : 36% du parc de logements date d'avant 1975. Ces logements anciens, notamment ceux construits entre 1949 et 1974 et qui n'ont pas été rénovés, sont généralement très consommateurs d'énergie. Dans le Golfe de Saint-Tropez, les logements construits entre 1949 et 1975 représentent 24% des logements, soit près d'un logement sur 4 ;
- Du poids des maisons individuelles, forme d'habitat qui consomme proportionnellement plus d'énergie qu'un logement collectif. En effet, les maisons construites à partir de la 2^e moitié du XX^e siècle sont généralement non mitoyennes et la déperdition par les parois (murs et combles) s'en trouve plus importante. Dans le Golfe de Saint-Tropez, en 2012, les logements individuels représentaient 48% des logements, soit près d'un logement sur 2.

Outre la consommation énergétique des logements, le mode de chauffage en lui-même peut apparaître comme un facteur de précarité énergétique des ménages occupants. En effet, pour une même quantité de chaleur dégagée, l'électricité et le gaz propane coûtent beaucoup plus cher que les autres énergies. En 2011, 71% des résidences principales du Golfe de Saint-Tropez étaient chauffées à l'électricité et 3% au Gaz en bouteille ou en citerne, modes de chauffage les plus coûteux (contre respectivement 53% et 3% à l'échelle du Var). Le fait d'utiliser un combustible aux prix plus élevés que les autres apparaît également comme un facteur de précarité énergétique, rendant plus difficile la « satisfaction des besoins élémentaires » du ménage en faisant de l'énergie un poste de dépense au poids plus conséquent dans le budget du ménage.

Les logements très consommateurs d'énergie, et les logements disposant d'un mode de chauffage à prix élevé, peuvent fragiliser les ménages occupants dans un contexte d'augmentation des prix des énergies.

Une diminution de l'occupation en résidence principale des logements situés en centre ancien

De manière générale dans le Var, sous l'effet d'un développement résidentiel marqué par l'étalement des villes, les centres anciens ont vu leur fonction de centralité s'affaiblir. Ce phénomène s'observe également dans le Golfe de Saint-Tropez où :

- Seul un logement sur 2 construit avant 1949 est occupé en tant que résidence principale (70% à l'échelle départementale) ;
- L'occupation en résidence principale des logements construits avant 1949 est en diminution alors qu'à l'échelle de l'ensemble des logements du Golfe de Saint-Tropez, l'occupation en résidence principale est en augmentation.

<i>Evolution 2009-2013 de l'occupation en résidence principale des logements construits avant 1949</i>	<i>Taux de résidences principales parmi les logements construits avant 1949 en 2013</i>	<i>Evolution du taux de Résidence principale dans les logements construits avant 1949</i>	<i>Evolution du taux de résidences principales de l'ensemble des logements</i>
<i>Cavalaire-sur-Mer</i>	44%	-7,5%	5,1%
<i>Cogolin</i>	71%	-6,6%	-0,4%
<i>La Croix-Valmer</i>	47%	1,6%	4,1%
<i>La Garde-Freinet</i>	51%	0,9%	7,4%
<i>Gassin</i>	45%	-5,8%	-2,6%
<i>Grimaud</i>	46%	0,6%	1,5%
<i>La Mole</i>	64%	-19,5%	7,1%
<i>Plan-de-la-Tour</i>	67%	-2,3%	0,0%
<i>Ramatuelle</i>	46%	-12,9%	-2,0%
<i>Sainte-Maxime</i>	50%	3,0%	5,1%
<i>Saint-Tropez</i>	39%	-5,7%	-5,8%
<i>Rayol-Canadel-sur-Mer</i>	30%	0,0%	-1,0%
<i>CC GST</i>	50%	-2,9%	1,9%

Source : FILOCOM, données issues de l'ODH

Ce phénomène est accentué dans les territoires touristiques où la demande en résidence secondaire est très importante et où les prix sur les marchés du logement sont devenus prohibitifs pour une grande partie de la population locale. Dans certaines communes littorales, le délaissement des centres anciens est particulièrement marqué au regard de :

- La faiblesse de l'occupation en résidence principale des logements construits avant : 39% des logements construits avant 1949 occupés en résidence principale à Saint-Tropez, 30% au Rayol-Canadel ;
- La diminution de l'occupation en résidence principale des logements construits avant 1949 : - 5/7%/an à Saint-Tropez, -5,8%/an à Gassin, -7,5%/ an à Cavalaire, -12,9%/an à Ramatuelle.

Dans ces communes, les centres anciens ont des fonctions touristiques de plus en plus marquées et ont tendance à se dévitaliser hors saison.

Notons que la diminution de l'occupation en résidence principale des logements construits avant 1949 s'observe également au Plan de La Tour, à Cogolin et à la Mole, où les fonctions touristiques sont faibles.

UNE ECONOMIE LOCALE ENTRAINEE PAR LE TOURISME ET L'ARTISANAT

Le SCoT du Golfe de Saint-Tropez dénombre en 2012 environ 24 200 emplois, soit 825 de plus qu'en 2007. Ce gain d'emploi équivaut à une croissance annuelle moyenne relativement faible mais positive de 0.7%/an, alors que la population sur cette même période stagne (-15 habitants en 5 ans).

Ce territoire dispose d'un nombre d'emplois adéquat, en nombre, à sa population active occupée. En effet son taux d'emploi est légèrement supérieur à 1 (1.09) signifiant ainsi que pour un actif occupé résidant sur le Golfe de Saint-Tropez, il existe 1.09 emploi. Ce ratio est le plus élevé des territoires de SCoT du Var.

1. LE PROFIL SOCIO ECONOMIQUE DES HABITANTS DU GOLFE DE SAINT-TROPEZ

Une économie porteuse d'emploi à tous les âges par rapport au contexte varois

Le Golfe de Saint-Tropez compte un peu plus de 48 700 habitants âgés de 15 ans ou plus en 2014. Parmi eux, 46 % sont en situation d'emploi, soit une proportion plus élevée que celle mesurée pour l'ensemble du département (44 %). La surreprésentation des chômeurs est moins prononcée.

Dans l'ensemble, la proportion de personnes sans emploi est plutôt faible dans le Golfe de Saint-Tropez, quelle que soit la tranche d'âges. Comme dans les deux autres SCoT littoraux et dans l'ensemble du Var, les moins de 25 ans sont les plus concernés par l'absence d'emploi. Plus du tiers d'entre eux, hors étudiants, sont au chômage ou en situation d'inactivité. La proportion est également assez élevée pour les 25-34 ans dont la valeur est 1,5 point supérieure à la moyenne du département.

La proportion de 15-64 ans sans emploi a augmenté de 1,8 point entre 2009 et 2014 dans le Golfe de Saint-Tropez, ce qui constitue une hausse importante dans le contexte varois. Si le poids des chômeurs parmi les non-retraités et non-étudiants de la tranche d'âges a gagné 3 points durant la dernière période de 5 ans (de 11,3 % à 14,7 %), la proportion d'inactifs a diminué de près de 2 points (de 13,0 % à 11,3 %).

Au niveau des communes, la valeur minimale prise par la proportion de 15-64 ans sans emploi est de 16,9 % (La Mole) et la valeur maximale de 29,6 % (Cogolin). Si l'amplitude est importante, dans la majorité des communes le poids des personnes n'étant pas actives occupées ne s'écarte guère de la moyenne pour le territoire.

Principale composante du non-emploi, le chômage concerne 16,6% des actifs du territoire âgés de 15 à 64 ans, soit une proportion plus élevée que celle mesurée pour les autres territoires de comparaison, soit 2,5 points de plus que l'ensemble du Var. Le territoire se caractérise par un poids assez élevé des chômeurs entre 25 et 34 ans. Au niveau des communes, les valeurs les plus élevées sont mesurées à Cogolin (19,3 %), Sainte-Maxime (18,4%) et Saint-Tropez (17,7%), les plus faibles à La Mole (10,9 %) et Grimaud (12,9%).

A Cogolin et Saint-Tropez, les moins de 25 ans sont, comme dans toutes les communes, plus touchés par le chômage que les autres tranches d'âges. Les proportions s'écartant le plus des valeurs pour le Golfe dans son ensemble et de celles du département sont en revanche mesurées entre 25 et 34 ans et entre 35 et 49 ans. Il y a donc une surreprésentation des chômeurs dans ces tranches d'âges. Pour Sainte-Maxime les proportions sont particulièrement élevées pour les 50-64 ans.

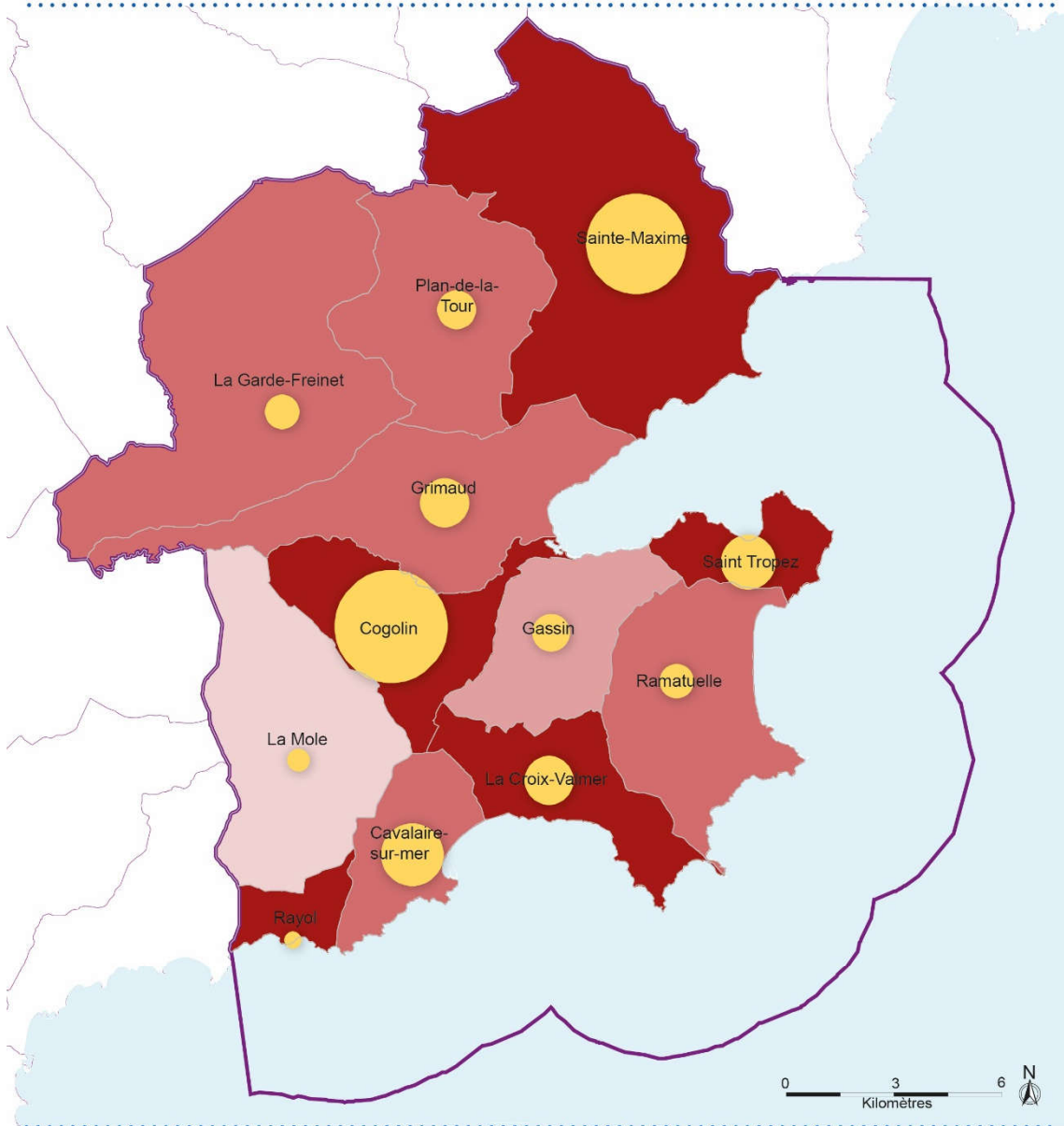
Proportion des 15-64 ans sans emploi selon le groupe d'âges, au 1er janvier 2014 (source : INSEE-RP)

	Moins de 25 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-64 ans	Ensemble
SCOT du Golfe de Saint-Tropez	39,6%	27,6%	21,1%	27,1%	26,1%
SCOT Provence Méditerranée	42,2%	25,9%	20,6%	28,5%	26,4%
SCOT Var Est	39,2%	26,7%	21,2%	29,3%	26,8%
Var	41,2%	26,1%	20,4%	28,8%	26,3%

Proportion de 15-64 ans au chômage parmi les actifs selon le groupe d'âges, au 1er janvier 2014 (source : INSEE-RP)

	Moins de 25 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-64 ans	Ensemble
SCOT du Golfe de Saint-Tropez	23,1%	26,1%	16,0%	9,4%	16,3%
SCOT Provence Méditerranée	17,4%	21,0%	12,7%	8,0%	13,4%
SCOT Var Est	19,0%	23,6%	13,8%	9,2%	14,7%
Var	18,3%	21,6%	13,0%	8,5%	13,8%

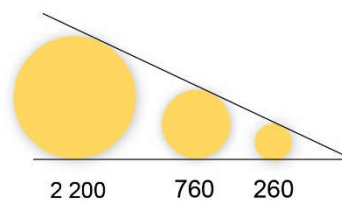
LE NON-EMPLOI DANS LES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



Proportion de 15-64 ans sans emploi hors retraités et étudiants au 1er janvier 2014

- 26 % et plus
- De 23 à 26 %
- De 20 à 23 %
- Moins de 20 %

Nombre de 15-64 ans sans emploi hors retraités et étudiants au 1er janvier 2014



Une spécialisation des communes sur la répartition des actifs occupés et des retraités

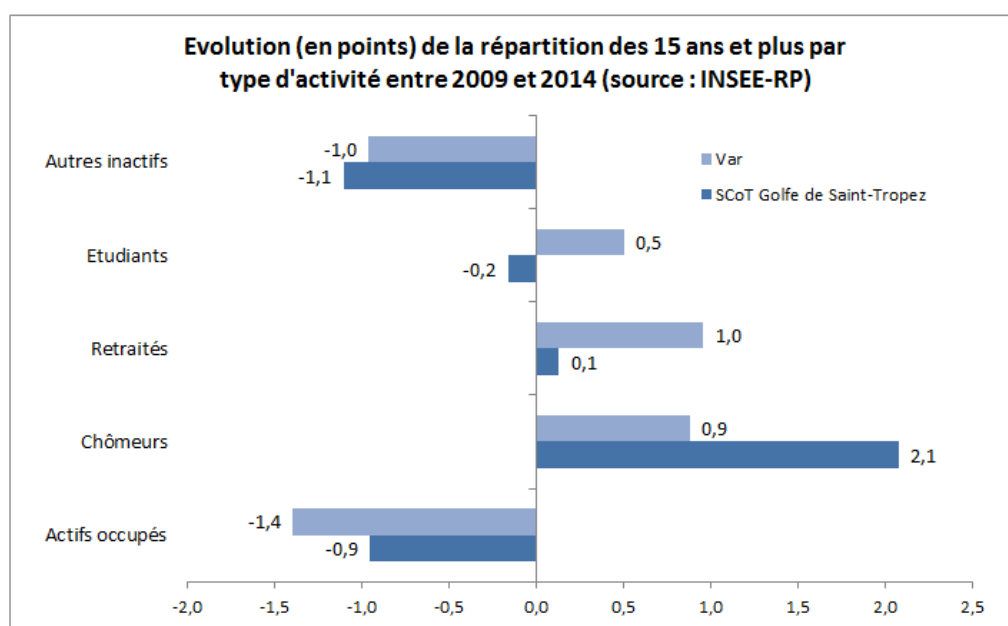
Le poids des autres inactifs, catégorie comprenant notamment les parents au foyer, apparaît plutôt faible dans le Golfe de Saint-Tropez.

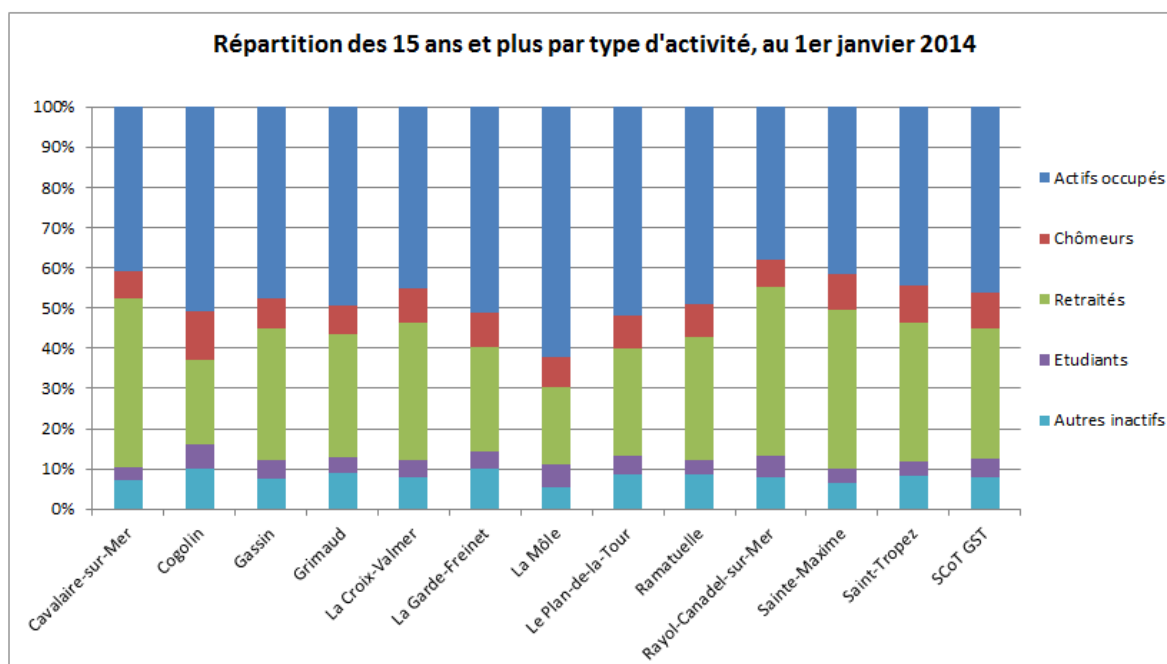
Le poids des retraités a très peu progressé entre 2009 et 2014 dans le Golfe (0,1 point) alors qu'il a progressé de 1 point au niveau varois. A noter que sur la période précédente (2007-2012), le poids des retraités avait fortement augmenté en gagnant 2.2 points, soit deux fois plus que le département sur la même période. La proportion des chômeurs a augmenté plus fortement que la moyenne départementale, tandis que la proportion des actifs occupés a diminué plus fortement dans le Var que dans le Golfe. Pour le reste, l'évolution dans le Golfe est similaire à celle du département dans son ensemble.

Le poids des retraités apparaît particulièrement élevé dans les communes de Rayol-Canadel-sur-Mer, Cavalaire-sur-Mer et Sainte-Maxime. Bien que moindre, il est également au-dessus de la moyenne départementale à Saint-Tropez et La Croix-Valmer. Les retraités sont donc surreprésentés sur le littoral de la partie Sud du périmètre. A l'inverse, à La Mole, leur proportion parmi les 15 ans ou plus est de 19 %. Dans cette même commune, les actifs occupés comptent pour plus de 62 % de la tranche d'âges. A La Mole, Plan-de-la-Tour et La Garde-Freinet et Cogolin, les actifs occupés sont surreprésentés, tout comme les personnes sans emploi (chômeurs et inactifs hors-retraités ou étudiants) sauf pour La Mole avec une sous-représentation de chômeurs et des inactifs comparé aux autres communes.

Répartition des 15 ans ou plus selon le type d'activité, au 1er janvier 2014 (source : INSEE-RP)

	Actifs occupés	Chômeurs	Retraités	Etudiants	Autres inactifs
SCoT Golfe de Saint-Tropez	46,1%	9,0%	32,5%	4,3%	8,0%
SCoT Provence Méditerranée	43,4%	7,5%	32,5%	7,0%	9,6%
SCoT Var Est	40,6%	7,5%	38,3%	5,0%	8,6%
Var	44,0%	7,8%	32,7%	6,3%	9,2%





Une faible proportion de diplômés de l'enseignement supérieur à tous les âges

Le poids des étudiants apparaît plus faible par rapport à l'ensemble du Var, essentiellement du fait de l'absence d'établissement d'enseignement supérieur sur le territoire.

En 2014, 21% des personnes âgées de 15 ans ou plus ayant achevé leur scolarité sont titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur dans le Golfe de Saint-Tropez. La valeur est de 25% pour l'ensemble du Var, et de 26 et 24% pour les SCoT Provence Méditerranée et Var Est.

Toutefois, cette absence de diplôme supérieur ne semble pas impacter de manière significative l'emploi des jeunes par rapport aux autres territoires du Var dans la mesure où le tissu économique du Golfe repose majoritairement sur le tourisme et les services à la personne, secteurs dont les emplois ne nécessitent pas des niveaux élevés de qualification.

La proportion de diplômés du supérieur est plus importante que la moyenne départementale dans presque toutes les communes sauf Sainte-Maxime, Cavalaire-sur-Mer et Cogolin, les trois communes les plus peuplées. Le poids des personnes sans diplôme ou titulaires du brevet des collèges est en revanche élevé à Sainte-Maxime, Cavalaire-sur-Mer, Cogolin et Saint-Tropez.

La proportion de 18-24 ans scolarisés est de 28 % dans le Golfe de Saint-Tropez, contre 43 % pour l'ensemble du Var. Dans les SCoT Var Est et Provence Méditerranée, les valeurs sont de 36 et 49 %, mais ces deux périmètres comptent des établissements d'enseignement supérieur en 2014. Les jeunes diplômés du baccalauréat doivent donc quitter le Golfe pour poursuivre leurs études, et davantage encore depuis la fermeture de l'IUT de Saint-Raphaël.

Répartition des 15 ans ou plus ayant achevé leur scolarité selon le niveau de diplôme, au 1^{er} janvier 2014 (source INSEE-RP)

	Sans diplôme ou BEPC, brevet des collèges, DNB	CAP, BEP	Baccalauréat	Enseignement supérieur
SCoT Golfe de Saint-Tropez	34,0%	24,9%	19,7%	21,4%
SCoT Provence Méditerranée	31,3%	23,2%	19,2%	26,3%
SCoT Var Est	33,3%	23,2%	19,0%	24,5%
Var	31,6%	24,2%	19,1%	25,1%

Des artisans et des commerçants nombreux du fait de la structure économique du territoire

Le Golfe de Saint-Tropez se caractérise par une nette surreprésentation de la catégorie socioprofessionnelle « Artisans, commerçants et chefs d'entreprise », regroupant près de 19 % de ses actifs occupés âgés de 15 à 64 ans pour une moyenne départementale de 10 %.

La proportion d'artisans parmi les personnes en emploi est de 10 % (5 % pour le Var dans son ensemble), celle des commerçants de 8 % (4 % pour le Var).

Les ouvriers, et en particulier les ouvriers qualifiés, apparaissent également surreprésentés, mais dans une mesure moindre. Ce constat s'explique essentiellement par la présence sur le territoire du site de NAVAL GROUP.

Le poids des catégories « Professions intermédiaires » et « Cadres et professions intellectuelles supérieures » est en revanche relativement faible, par rapport à la situation des deux autres SCoT littoraux, mais aussi à celle du Var en général. Ainsi, si 7 % des actifs occupés du Golfe exercent une profession intermédiaire de l'enseignement, de la santé ou de la fonction publique, la proportion atteint 14 % dans Provence Méditerranée et avoisine 13 % pour le département dans sa globalité.

Ces différents constats sont à mettre en lien avec la structure du tissu économique local, dont le tourisme et l'économie présentielle sont les principaux moteurs, mais aussi avec l'absence dans le périmètre de grandes entreprises (hors NAVAL GROUP) ou d'administrations et d'équipements à rayonnement départemental.

Entre 2009 et 2014, le poids des artisans, commerçants et chefs d'entreprise parmi les actifs occupés de 15 à 64 ans a gagné deux points dans le Golfe de Saint-Tropez, soit une augmentation supérieure à celle mesurée pour le département (+0,8 point). La part des ouvriers a diminué de 1,5 point (-1,6 pour le Var dans son ensemble), celle des employés reste inchangée, et celle des cadres et professions intellectuelles supérieures baisse légèrement de 0,2 point alors qu'elle augmente dans le Var (+0,6 point).

Les communes de La Garde-Freinet, La Mole, le Plan-de-la-Tour qui ne sont pas situées sur le littoral présentent des proportions élevées d'agriculteurs, d'artisans, commerçants et chefs d'entreprise puis de cadres et professions intellectuelles supérieures, même par rapport à la moyenne varoise. De plus, Ramatuelle rentre dans cette catégorie et elle est une des rares communes du littoral à conserver son agriculture.

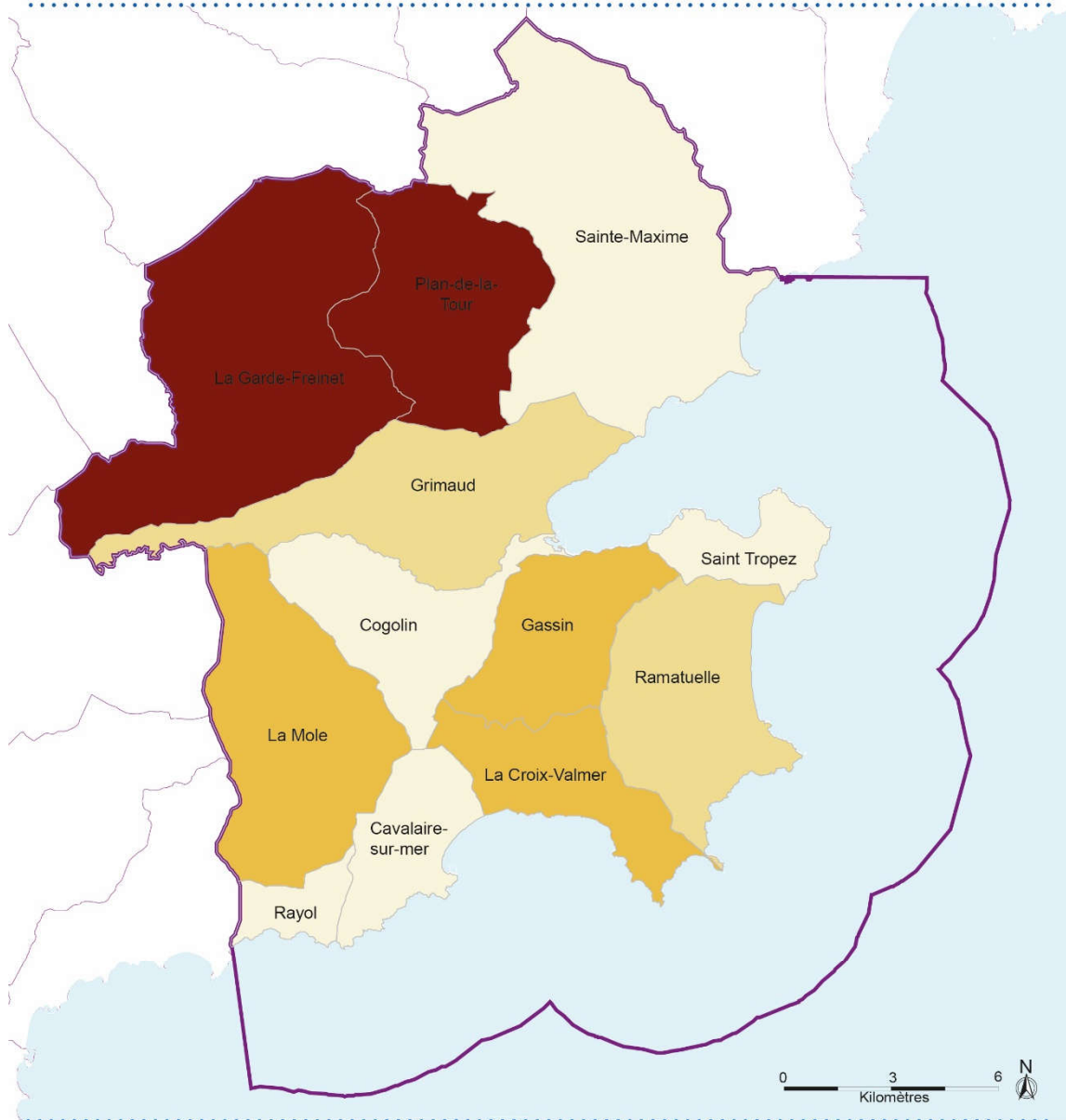
Les autres communes littorales se répartissent en quatre catégories : celles où le poids des professions intermédiaires est important (Rayol-Canadel-sur-Mer, La Croix-Valmer, Gassin), celles où les employés, à l'inverse des ouvriers, sont surreprésentés (Saint-Tropez, Grimaud) et celles présentant un profil assez proche de celui du territoire dans son ensemble (Cavalaire-sur-Mer, Grimaud, Sainte-Maxime),

sans trait particulièrement saillant. Cogolin quant à elle affiche une forte surreprésentation des employés et des ouvriers, ce qui, du fait du poids élevé de la commune dans le périmètre en termes d'actifs occupés, tire l'indicateur pour l'ensemble du Golfe vers le haut. L'indice de diversité sociale y est donc particulièrement faible.

Répartition des actifs occupés entre 15 et 64 ans selon la catégorie socioprofessionnelle, au 1^{er} janvier 2014 (source : INSEE-RP)

	Agriculteurs exploitants	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	Cadres et Professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
SCoT Golfe de Saint-Tropez	1,2%	18,9%	9,2%	19,0%	32,2%	19,5%
SCoT Provence Méditerranée	0,6%	8,8%	14,4%	27,1%	33,7%	15,5%
SCoT Var Est	0,4%	12,5%	12,7%	25,2%	32,6%	16,5%
Var	0,8%	10,3%	13,3%	25,8%	32,9%	16,8%

LA DIVERSITE SOCIALE DANS LES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



Nombre de cadres pour 100 ouvriers ou employés en 2014

- 26 % et plus
- De 23 à 26 %
- De 20 à 23 %
- Moins de 20 %



Sources : IGN BD TOPO 2010, INSEE-RP

2. LA DYNAMIQUE DE L'EMPLOI

Une répartition des emplois qui fait apparaître des spécificités territoriales

Le territoire du Golfe de Saint-Tropez constitue un bassin d'emploi relativement autonome. En effet, 93% des actifs occupés du Golfe y travaillent également. En revanche le territoire n'attire que peu d'actifs occupés de l'extérieur pour venir y travailler, en effet en moyenne chaque jour 3 372 actifs occupés viennent au sein du Golfe de Saint-Tropez pour y travailler soit 14% des emplois du Golfe.

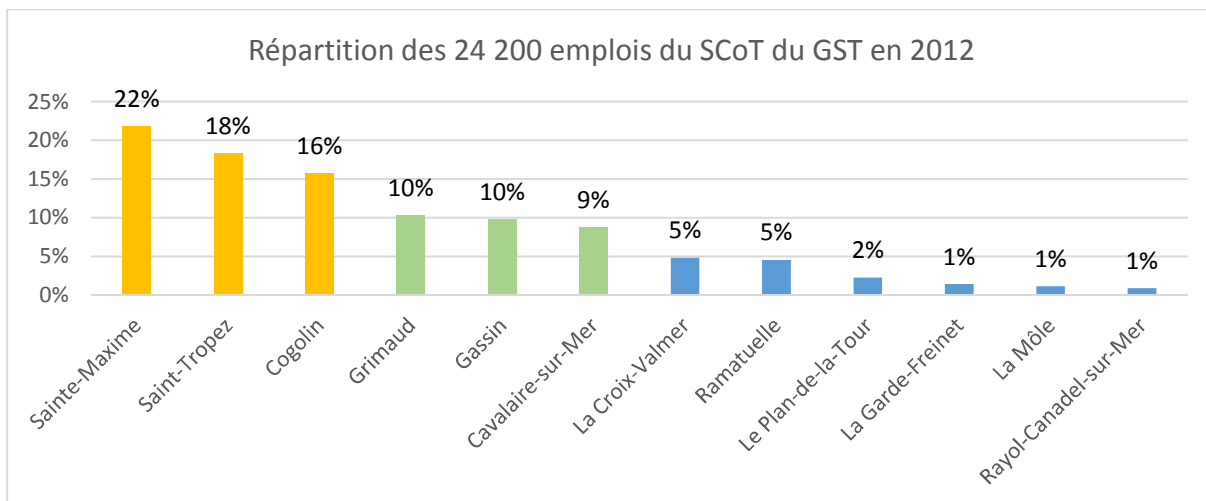
Au sein du périmètre du SCoT, la moitié des communes concentre de 85 % de l'emploi selon 6 pôles:

- 3 pôles principaux avec Sainte-Maxime (5 283 emplois en 2012), Saint-Tropez (4 422) et Cogolin (3 818) ;
- 3 pôles intermédiaires Grimaud (2 506), Gassin (2 366) et Cavalaire-sur-Mer (2 110) ;
- Des communes avec un nombre d'emplois moins important : La Croix-Valmer et Ramatuelle avec environ 1 100 emplois chacune et les autres avec moins de 600 emplois.

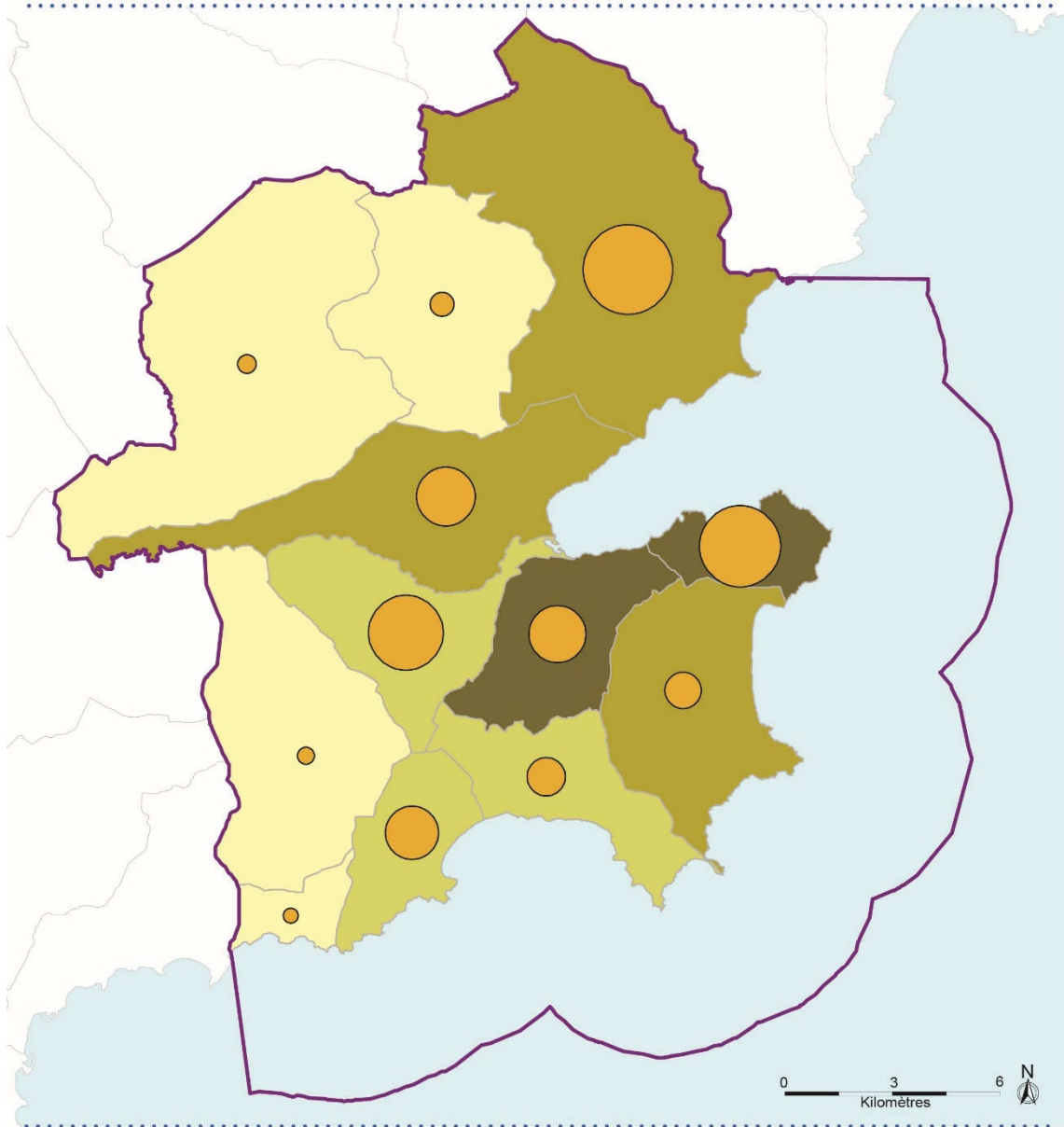
Toutefois, des contrastes importants apparaissent sur les communes littorales, avec des communes ayant un profil plutôt de bassin d'emploi et/ou touristique affirmé (plus d'emplois que d'actifs occupés dénombrés). C'est le cas de Saint-Tropez, Gassin, Grimaud et Ramatuelle.

Les autres communes, hors Sainte-Maxime qui est à l'équilibre, sont des communes avec un profil plutôt résidentiel puisque peu d'emplois en rapport aux actifs y sont comptabilisés.

Communes	Taux d'emploi (nb emplois/actifs occupés) en 2012	nb d'emplois en 2012
<i>Sainte-Maxime</i>	1,03	5 283
<i>Saint-Tropez</i>	2,49	4 422
<i>Cogolin</i>	0,79	3 818
<i>Grimaud</i>	1,47	2 506
<i>Gassin</i>	2,00	2 366
<i>Cavalaire-sur-Mer</i>	0,84	2 110
<i>La Croix-Valmer</i>	0,85	1 173
<i>Ramatuelle</i>	1,20	1 104
<i>Le Plan-de-la-Tour</i>	0,46	550
<i>La Garde-Freinet</i>	0,49	350
<i>La Mole</i>	0,48	281
<i>Rayol-Canadel-sur-Mer</i>	0,76	222
SCoT GST	1,09	24 186



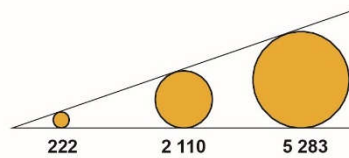
**LOCALISATION DE L'EMPLOI
SUR LE GOLFE DE SAINT-TROPEZ EN 2012**



Taux d'emploi (%)
(nb emplois / nb actifs occ.)

- 1,5 à 2, 5
- 1 à 1,5
- 0,76 à 1
- 0,45 à 0,76

Nombre d'emplois



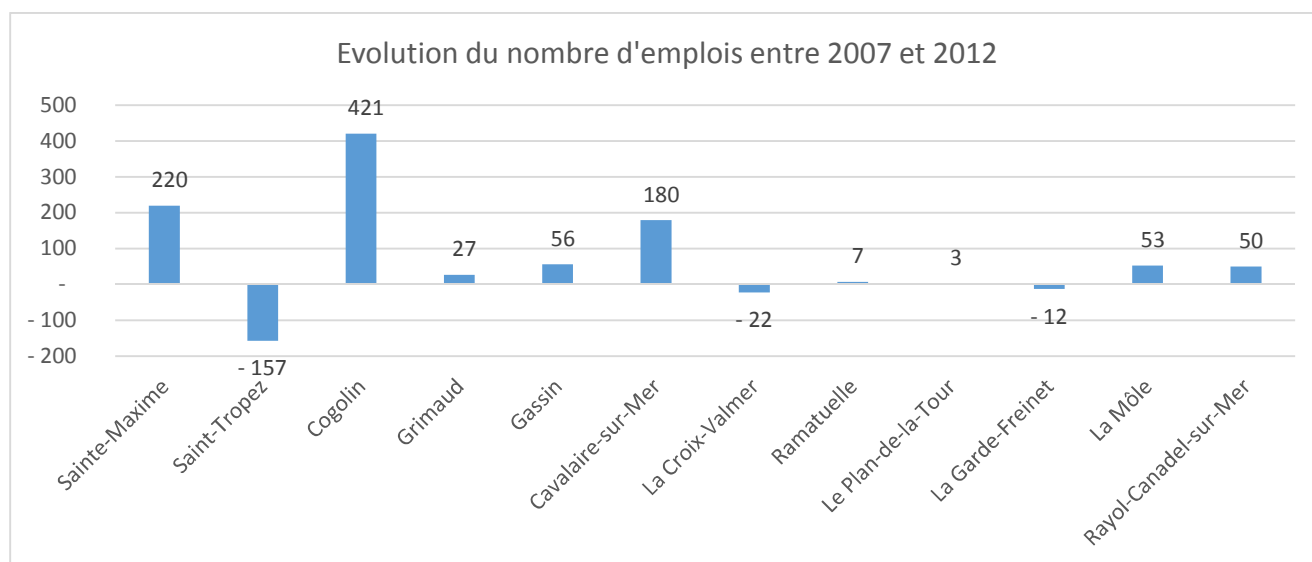
Sources : IGN BD CARTO, INSEE, traitement AU[dat]^{ARR}

Les dynamismes en termes d'emplois sur la période 2007 – 2012 sont inégaux,

Parmi les communes « pôles d'emploi », Saint-Tropez est la commune qui connaît la plus forte perte d'emplois (-157), caractérisée par une diminution de l'emploi au sein des activités présentes et plus particulièrement touristiques (commerce, hébergement et restauration, construction).

A l'inverse, Sainte-Maxime et Cogolin gagnent respectivement 220 et 421 emplois principalement dans les activités de commerces et d'administration avec ses services attachés, puis la construction pour Sainte-Maxime et l'industrie manufacturière pour Cogolin. Suivi ensuite par Cavalaire-sur-Mer qui a gagné 180 emplois sur la même période surtout dans les activités de service (services administratifs, administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale, etc.).

Activité 21 postes (EVO 2007-2012 en nb)	Sainte-Maxime_evo	Saint-Tropez_evo	Cogolin_evo	Cavalaire-sur-mer_evo
Agriculture, sylviculture et pêche	43,7	3,9	-0,5	0,3
Industries extractives	0,0	0,0	0,0	0,0
Industrie manufacturière	62,5	-3,1	53,6	-13,8
Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné	2,5	14,5	0,0	3,8
Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution	-47,0	-1,6	3,2	0,0
Construction	143,7	-85,5	3,4	25,3
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	198,0	-136,2	93,9	7,2
Transports et entreposage	-34,4	-56,8	-64,9	4,2
Hébergement et restauration	50,1	-95,9	-20,6	17,2
Information et communication	9,4	-9,0	4,7	-7,8
Activités financières et d'assurance	-13,8	43,3	32,7	9,0
Activités immobilières	-29,9	-24,0	6,9	17,2
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	-34,9	-12,4	-19,4	-26,5
Activités de services administratifs et de soutien	101,7	19,3	73,5	85,6
Administration publique	-65,4	109,5	34,6	66,7
Enseignement	-92,8	-67,3	-9,3	20,6
Santé humaine et action sociale	46,4	-32,8	-19,6	33,0
Arts, spectacles et activités récréatives	-30,4	-50,6	48,9	30,0
Autres activités de services	-14,0	29,8	-55,7	41,1
Activités des ménages en tant qu'employeurs ; activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs	-48,4	0,9	-44,4	-3,9
Activités extra-territoriales	0,0	0,0	0,0	0,0



3. LES GRANDS MOTEURS ECONOMIQUES DU TERRITOIRE

Le tourisme, pilier de l'attractivité du territoire en lien avec une très forte capacité d'hébergement et une clientèle relativement aisée.

Le territoire de GST dénombre 19% des nuitées touristiques du département, sur une période un peu plus large que les autres territoires du département. En effet, avec les divers évènements que le territoire organise (les voiles de Saint-Tropez, Festival Harley Davidson, la grande braderie, etc.), sa saison touristique s'étale entre le printemps et l'automne, un profil proche de Var Est. Afin de conforter cela et de capter des touristes en dehors de ces saisons, les acteurs du tourisme cherchent à fidéliser les touristes originaires de PACA. Cependant, seuls 18% des hôtels sont ouverts à l'année et peu proposent des services de spa/balnéothérapie pouvant rendre ces structures attractives aussi l'hiver.

Les hôtels sont surtout haut de gamme en lien avec la clientèle touristique du territoire qui, pour partie, recherche du « luxe ». Il y a très peu de 0 à 2 étoiles, mais 80% des chambres d'hôtels 5 étoiles du département sont sur GST et sont aussi présents 3 palaces (le Byblos, le château de la Messardière et La réserve). Ces hôtels « luxes » sont principalement localisés au sein des communes littorales, 28% Saint-Tropez et 20% Sainte-Maxime.

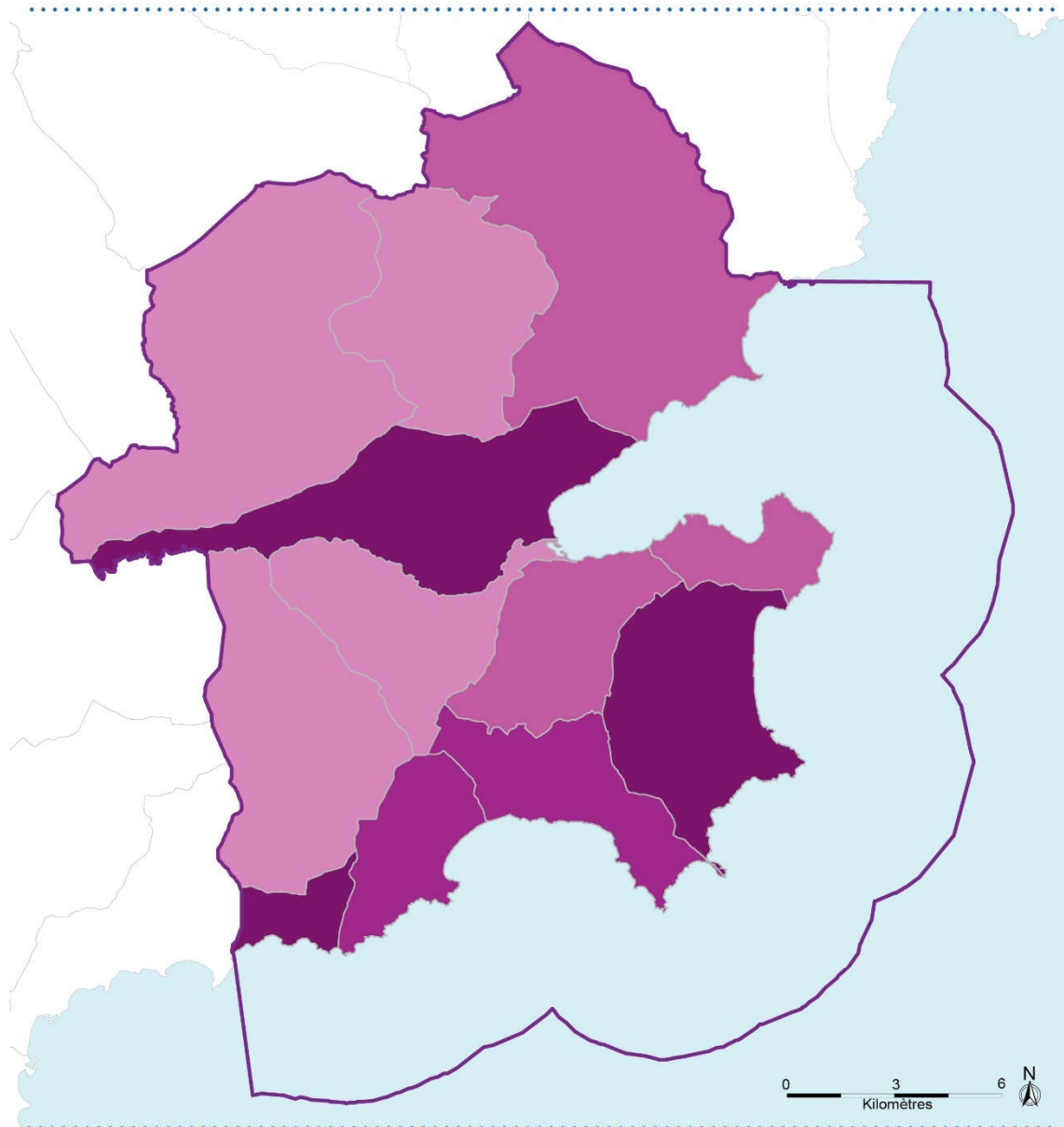
En principal moyen d'hébergement, les résidences secondaires correspondent à 83% des lits touristiques du territoire de GST.

Ce secteur, qui est un des piliers fort du territoire, pèse pour 27% de l'emploi (pour comparaison : 9% à l'échelle du département pour les emplois touristiques et 16% pour Var Est), des emplois souvent peu qualifiés, peu formés et précaires (saisonniers).

Se pose la question de l'accessibilité : en effet, 75% viennent en voiture et 12% en avion (assez atypique mais lié au tourisme luxe avec les aéroports présents). Une enquête a permis de mettre en avant que parmi les touristes atterrissant à l'aéroport de Nice, 44% venaient réaliser un séjour sur le territoire du Golfe.

Le territoire, au vu du nombre de lits touristiques marchands, serait en mesure de multiplier sa population résidente par 4.5, soit le taux le plus élevé du département du Var, premier département touristique de France. Plus précisément, les communes de Ramatuelle et Grimaud peuvent potentiellement multiplier par 10 leur population en saison touristique.

TAUX DE FONCTION TOURISTIQUE SUR LE GOLFE DE SAINT-TROPEZ EN 2015



Taux de fonction touristique (%)

- 8 à 11,4
- 6 à 8
- 2,5 à 6
- 1 à 2,5



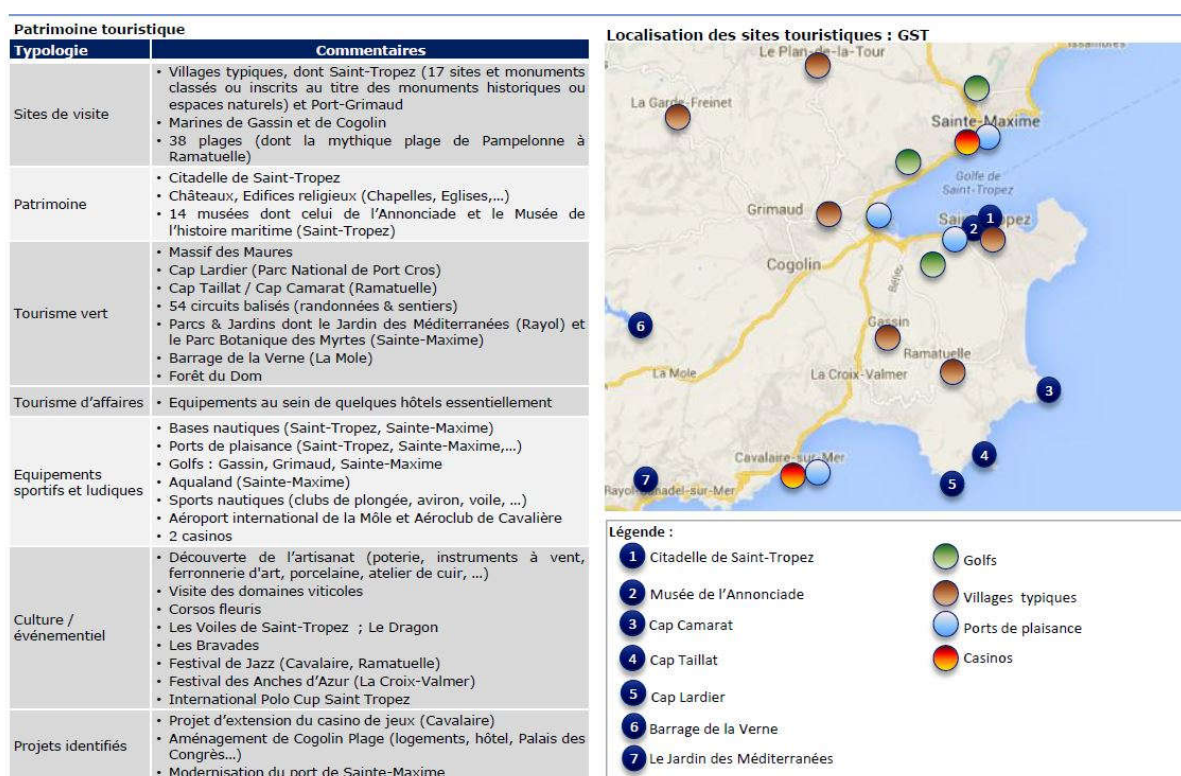
Sources : IGN BD CARTO, INSEE, traitement AU[dat]^{ARR}

Les dépenses quotidiennes/pers sont assez élevées sur GST par rapport aux autres territoires (hors Haut Var Verdon) : 59€ (Var 52€)

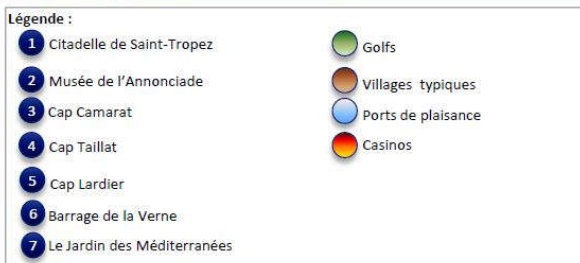
Selon une enquête de l'ADT en 2010/2011, les touristes viennent principalement sur le territoire pour les activités suivantes :

- Plage/baignade/activités bord de mer (54%) ;
- Découverte villages, cités (48%) ;
- Se reposer (42% = moyenne Var) ;
- Shopping (au-dessus de la moyenne 24% vs 18%).

En complément, pourrait être davantage développées les activités liées au tissu artisanal fortement présent sur le territoire : la culture/patrimoine, l'art de vivre (terroir/vin/gastronomie) mais aussi celles liées à la mer. Et pour ce faire, le territoire dispose d'atouts : naturels (plage, littoral, sentiers, montagne) et de renommée internationale, un aéroport, des ports de plaisance, le luxe/people.



Localisation des sites touristiques : GST



Source : Google Map

Un territoire fortement tourné vers les activités présentesielles : ¾ de ses emplois

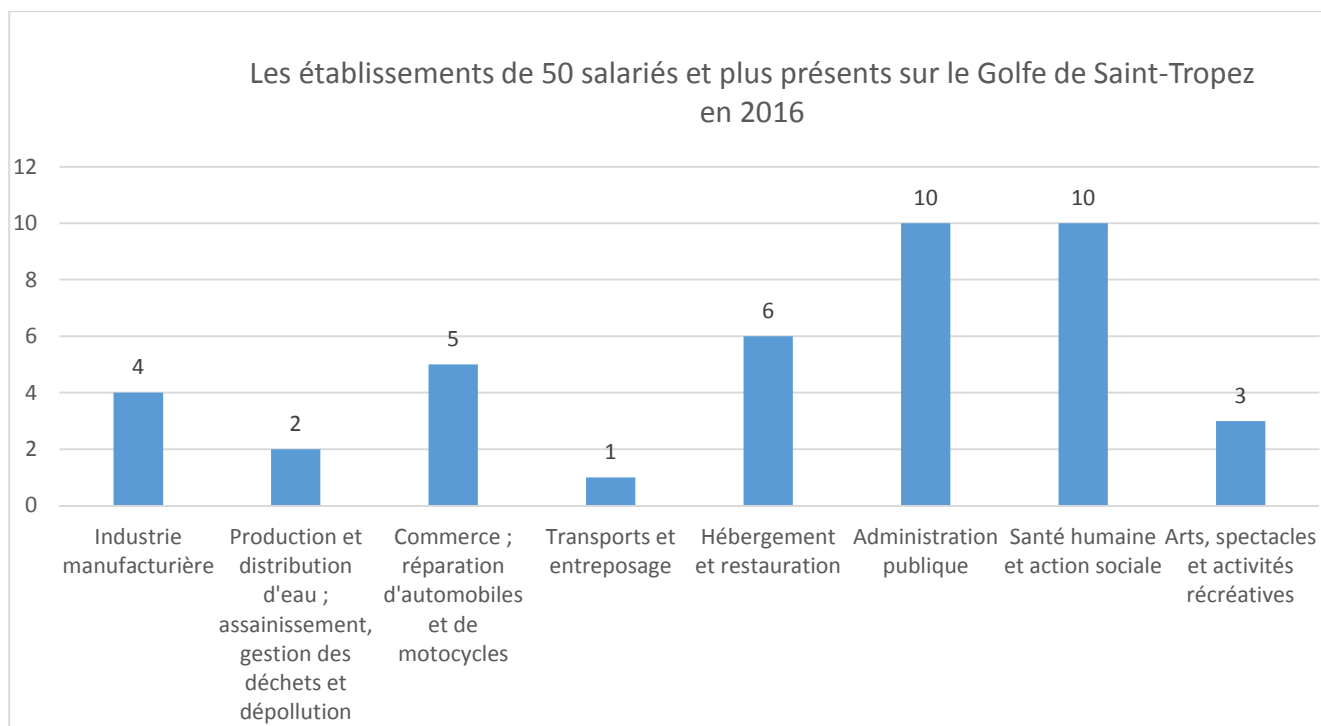
	Emplois au LT (en 2012)	Agriculture	Industrie	Construction	Commerce, Transports, Services divers	Adm publique, Enseignement, Santé, Act sociale
SCoT GST	Nb d'emplois	486	1 893	2 993	12 661	5 686
	Répartition des emplois	2%	8%	13%	53%	24%
Répartition des emplois	SCoT Prov. Med	1,5%	7,4%	6,9%	41,1%	43,2%
	SCoT Var Est	1%	7%	11%	50%	31%
	Var	2,1%	7,0%	8,6%	43,1%	39,2%

Source : INSEE RP2012

L'économie du territoire est représentée pour plus de la moitié par des activités de commerces (17% des emplois) et de services (administration publique 11%, hébergement-restauration 10%) permettant de répondre aux besoins des habitants et des touristes, poids plus important qu'à l'échelle départementale, tout comme pour la construction qui représente 13% des emplois du SCoT.

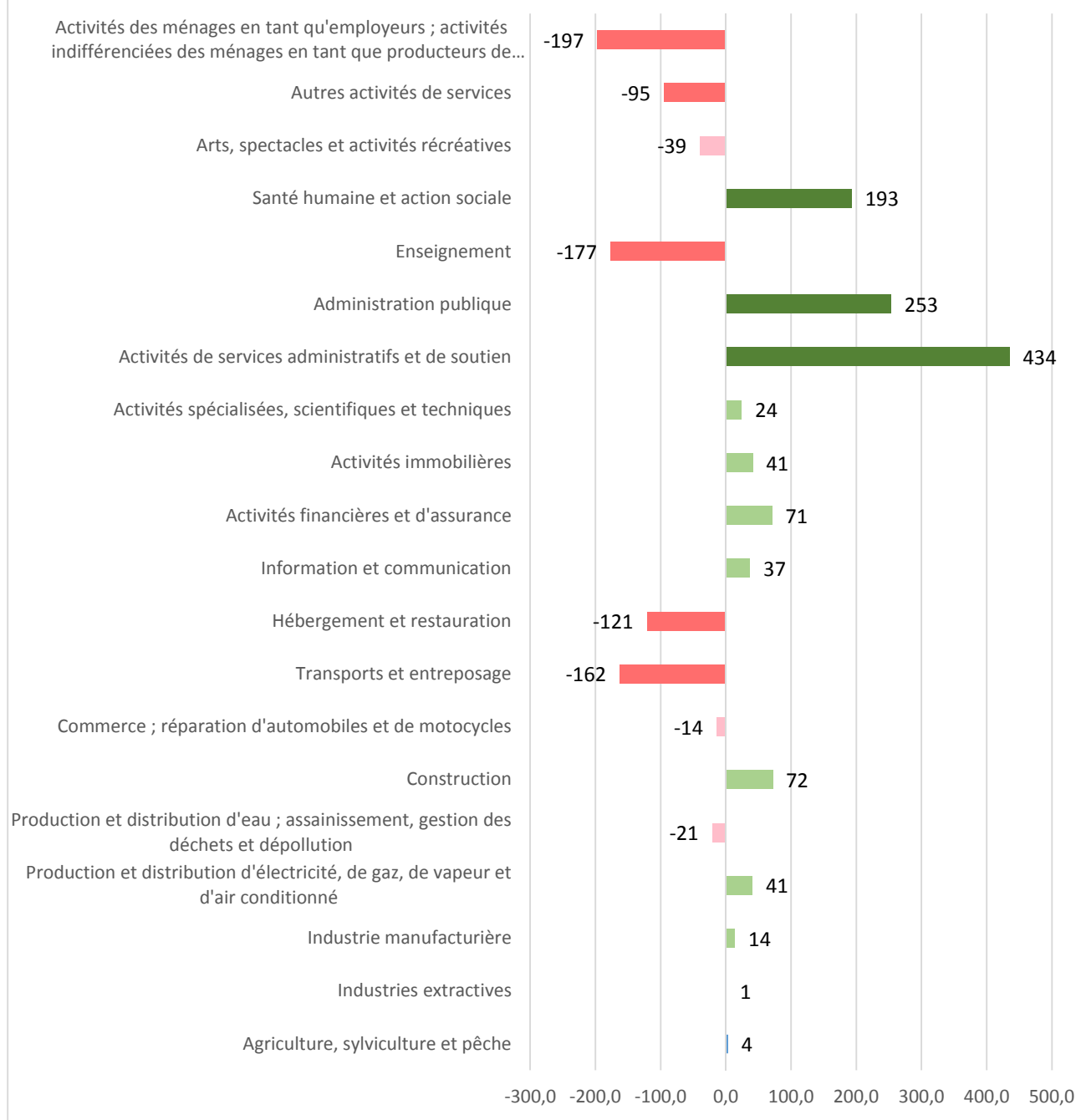
Parmi les plus grands employeurs du SCoT en 2016, une quarantaine d'établissements de plus de 50 salariés, apparaissent les administrations publiques (les communes notamment), les équipements de santé (hôpital et clinique autour notamment du Pôle Santé de Gassin), les hébergements et les restaurants (Le Byblos, Château de la Messardière), les grands commerces et l'industrie (notamment NAVAL GROUP et LAPP-MULLER). La localisation de ces grandes entreprises se fait au sein des pôles principaux/pôles d'emplois :

- Saint-Tropez pour les activités surtout touristiques ;
- Sainte-Maxime et Cogolin principalement pour la santé humaine et action sociale.



Sur la dernière période 2007-2012, certaines activités se sont vues conforter sur le territoire alors que d'autres ont au contraire subi un recul.

Evolution du nombre d'emplois entre 2007 et 2012 au sein du SCoT GST



Parmi les secteurs d'activité sur le Golfe de Saint-Tropez, certains perdent des emplois sur la période 2007-2012. Le secteur tertiaire est plus particulièrement concerné avec une baisse de 177 emplois dans l'enseignement, 162 pour le transport et entreposage, ainsi que 121 dans la restauration et hébergement, un des pans de l'activité touristique du territoire. Cette perte d'emploi dans « la restauration et les hébergements » ne se retrouve pas sur les deux autres territoires littoraux (Provence Méditerranée gagne environ 600 emplois sur la période et Var Est une vingtaine).

En revanche, les secteurs liés à l'action sociale, la santé, l'administration publique et les services associés connaissent un dynamisme sur la période avec un gain total de près de 900 emplois sur le SCoT.

L'artisanat, un poids majeur au cœur de l'économie locale

CHAMP artisanat

L'artisanat est un ensemble économique juridiquement défini par la loi 96-603 du 5 juillet 1996. Il regroupe les entreprises exerçant, à titre principal ou secondaire, l'une des 489 activités de fabrication, transformation, réparation définies dans l'arrêté du 10 juillet 2008 relatif à la Nomenclature d'activités françaises du secteur des métiers et de l'artisanat (Nafa).

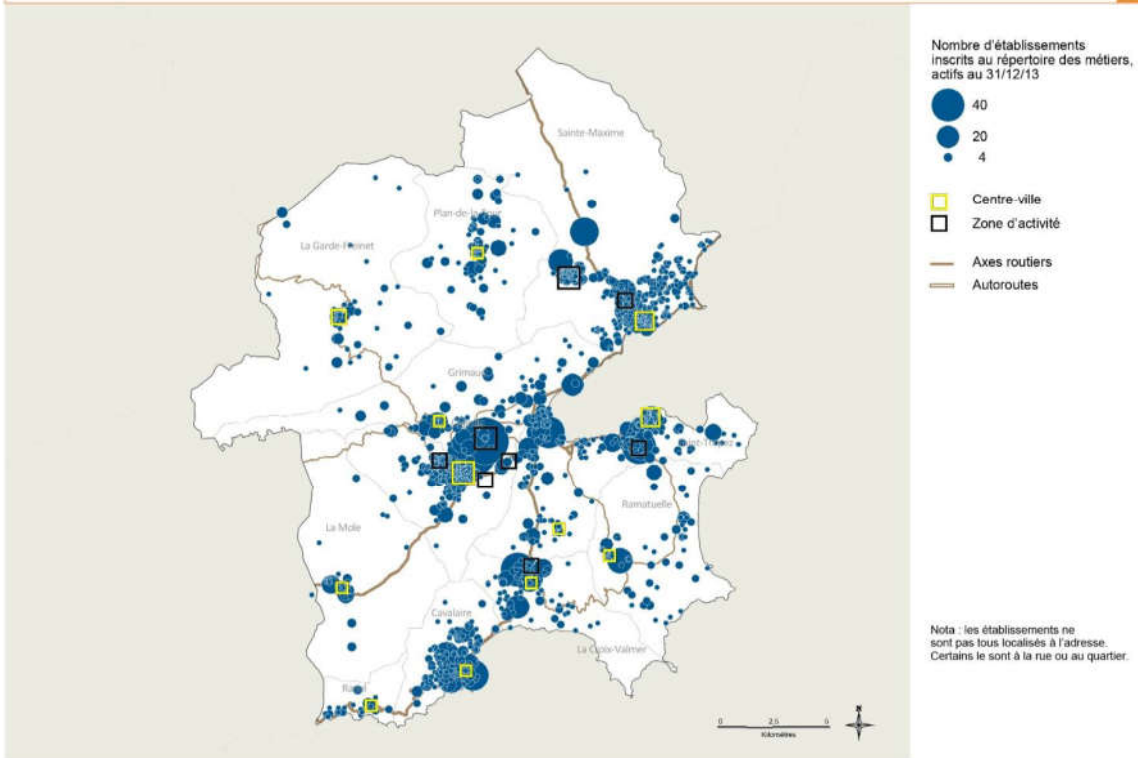
Par ailleurs, pour relever de l'artisanat, les entreprises doivent être inscrites au Répertoire des Métiers tenu par les Chambres de Métiers et de l'Artisanat, et ne doivent pas employer plus de 10 salariés au moment de leur création.

L'artisanat représente sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez, un quart des établissements et un tiers des emplois du territoire. Il s'agit de la densité la plus élevée des territoires du Var, avec un nombre d'établissements pour 10 000 habitants s'élevant à 633 pour une moyenne départementale à 326.

Cette densité élevée s'explique par une surreprésentation des activités de services en lien avec l'attrait touristique du territoire, générant ainsi de nombreux touristes en complément des résidents. Parmi les autres activités, c'est le secteur du bâtiment qui dénombre le plus d'établissements (1679), mais c'est le cas sur l'ensemble des territoires du var, suivi comme indiqué précédemment par les services (988) puis la production (412) et l'alimentation (367).

L'artisanat est implanté sur le territoire à 26% dans les centres villes, 12% au sein des ZA et 63% dans le « diffus », ce qui reste faible pour l'accueil d'artisans en centre-ville en comparaison des autres territoires (hors Fayence et Var Esterel), avec en revanche une surreprésentation en ZA faisant du Golfe un territoire « atypique » par rapport aux autres. Ces implantations, comme le montre la carte, se font surtout au sein des communes littorales et très touristiques.

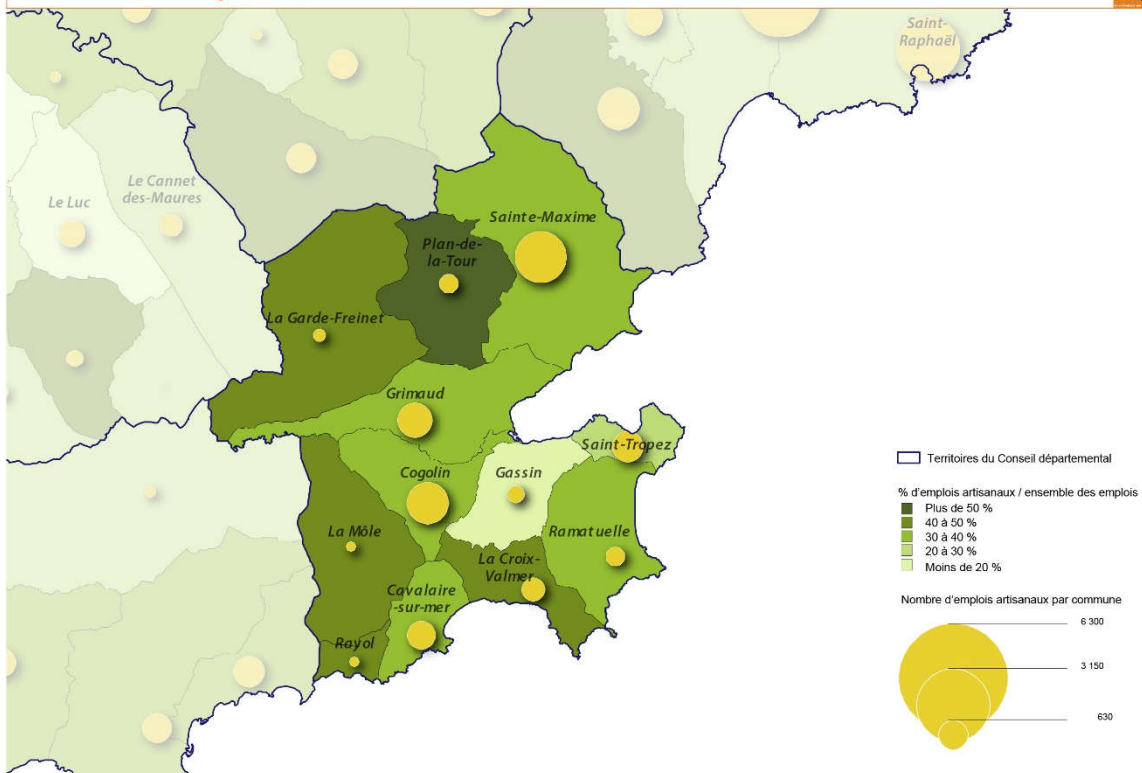
Les activités artisanales dans le Golfe de Saint-Tropez en 2013



Mars 2014 - Source : INSEE, CHA 13, 2013 (2013), INSEE (2013) - Auteur : AURÉLIE LEM

La localisation de l'emploi artisanal des communes :

Poids de l'emploi artisanal dans l'emploi communal du Golfe de Saint-Tropez en 2013



Ard 2015 - Source : INSEE (2013) (2013), INSEE (2013) - Auteur : AURÉLIE LEM



Une économie maritime importante tournée vers le nautisme⁷

CHAMP Etude Economie maritime / 2011 : Tous les établissements (ou activités) en lien direct avec la mer, présents au sein de l'un des trois SCoT littoraux du département.

Sont retenus :

- les établissements privés au sein desquels l'ensemble de leur activité est intégralement liée à la mer ;
- les structures publiques dénombant au moins un emploi travaillant sur des thématiques liées à la mer.

Sont exclus :

- les commerces et services liés au tourisme littoral / balnéaire car ils rentrent dans ce qu'on peut appeler **l'économie littorale** (ex : camping, hôtel et restaurant dans la frange littorale) ;
- les **activités commerciales** telles que les poissonneries ou les activités de vente d'article alimentaire, vestimentaire et d'équipements dont une partie est en lien avec la mer **que l'on retrouve sur l'ensemble du territoire national** ou dans les grands centres urbains français (ex : Décathlon, etc.).

Le territoire du SCoT du Golfe de Saint-Tropez dispose d'une ouverture maritime favorable au développement des activités liées au domaine maritime. Le territoire comptabilise 376 établissements intégralement liés à la mer sur 1 634 à l'échelle des trois SCoT littoraux (Provence Méditerranée, Golfe de Saint-Tropez et Var Est), soit 22%.

Avec 3,1% d'établissements liés à la mer parmi les établissements totaux du territoire, le SCoT du Golfe de Saint-Tropez est le plus spécialisé au sein de l'économie maritime parmi les trois SCoT littoraux du département (moins de 2% pour les autres territoires).

La plaisance et le nautisme sont les activités majeures du territoire, dynamiques et complètes (industries, services, etc.). Ces activités sont organisées autour de la plaisance à moteur de moins de 24 m, de la plaisance à voile, et de la grande plaisance (en général des yachts jusqu'à 50-70 m de long) décrites plus loin, et des chantiers navals et de réparation (voileries, chantiers navals, ateliers mécaniques, etc.). En effet, l'industrie nautique et plus particulièrement la réparation et la maintenance navale (plus d'1/3 des établissements de la filière), est en première position sur le territoire, avec un pôle d'activité de Cogolin à Sainte-Maxime (19% des établissements d'industrie nautique du territoire), la commune de Grimaud concentrant le plus d'industries nautiques.

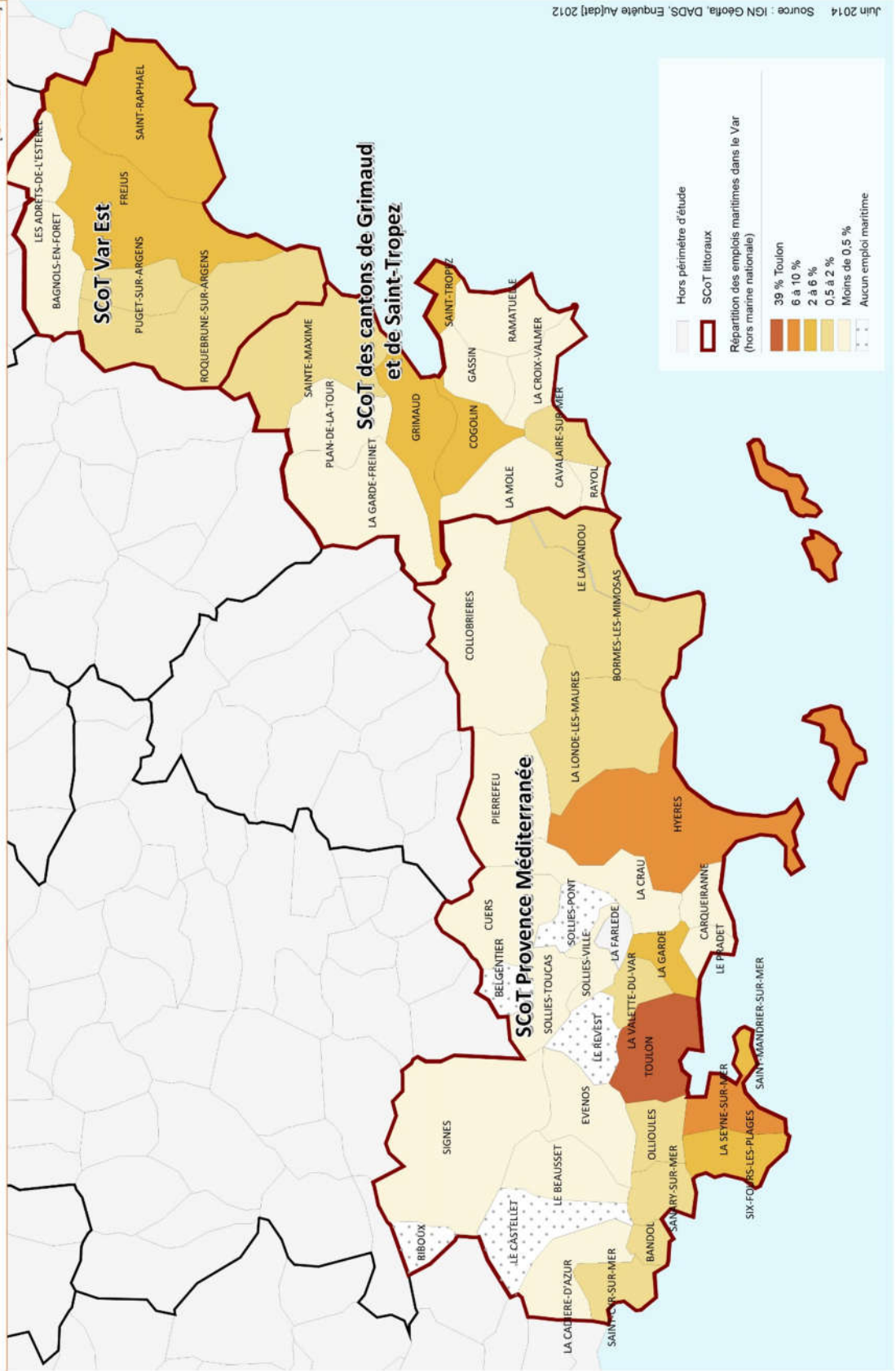
Les activités de distribution et de services se sont particulièrement développées, les activités liées au tourisme « maritime » comme la location de bateaux et autres (jet ski, kayak, etc.) ainsi que les clubs de sports (voile, plongée, etc.), dont la commune de Saint-Tropez est le pôle d'activités, confortent l'attractivité maritime du territoire.

Les communes de Grimaud et de Sainte-Maxime sont fortement spécialisées, elles regroupent 13% des établissements maritime du SCoT avec une spécialisation très marquée sur Grimaud, puisque 7% de ses établissements sont liés directement à la mer.

Ces établissements génèrent 1 210 emplois, soit 5.2% des emplois totaux du SCoT. Les Très Petites Entreprises sont largement représentées, à hauteur de 95%.

⁷ Source : « Les établissements et emplois liés à la mer », Etude audat.var, 2014

Répartition des emplois liés à la mer en 2011 (Hors Marine nationale)



Une montée en puissance de la grande plaisance (navires > 24 m) et du yachting professionnel en Méditerranée

La Méditerranée est très attractive pour le yachting⁸. Avec plus de 3.000 yachts (entre 60 à 70% de la flotte mondiale) chaque année, et principalement d'avril à octobre, la Côte d'Azur est la première zone de navigation et d'escales de yachts au monde. Le Golfe de Saint-Tropez et la baie de Pampelonne font partie des destinations mythiques liées à l'attractivité de la Côte d'Azur.

Dans un contexte mondial où le yachting poursuit sa croissance, la flotte de yachts supérieurs à 30 mètres dans le monde devrait donc atteindre plus de 6.000 unités d'ici à 2020. La destination « Méditerranée » et la Côte d'Azur devraient conserver leur attractivité. Cependant, le secteur est soumis à concurrence. De plus en plus de croisières ou charters optent pour des destinations plus lointaines, qui présentent l'avantage de la nouveauté comme la côte dalmate, le Montenegro, les Baléares, ou même la Grèce qui offre un excellent rapport qualité/prix.

La taille moyenne des bateaux s'allonge : celle des yachts actuellement en construction est égale à près de 49 mètres, quand la taille moyenne de la flotte actuelle est de 45 mètres.

Avec plus de 1 000 emplois (30 % de PACA) et 21 % du chiffre d'affaire de PACA, le Var représente une part importante du yachting français. La présence des chantiers de refit de yachts en région constitue un véritable atout pour l'accueil de yachts sur le territoire.

Les ports de Saint-Tropez (4^{ème} de PACA en nombre de postes disponibles) et des Marines de Cogolin⁹ centralisent l'offre de services sur le territoire du SCoT du Golfe de Saint-Tropez. Mais le port de Saint-Tropez ne peut satisfaire entre juillet et août toutes les demandes d'escale provenant des yachts qui régulièrement sont stationnés au mouillage dans le Golfe. A l'inverse, le port peine à attirer des yachts l'hiver, car les conditions de vie à Saint-Tropez l'hiver ne sont pas jugées satisfaisantes par les équipages, à la recherche d'un bon niveau d'équipements et de services urbains.

La destination « Saint-Tropez » – et la baie de Pampelonne – tient une place mythique dans le monde du yachting au même titre que Portofino, Porto Cervo et Ibiza. Elle constitue une étape pour une croisière ou un charter organisé à partir et autour de la Côte d'Azur. Ainsi, de nombreux capitaines confirment que la destination « Saint-Tropez » s'étale d'1 à 3 jours à partir de la Riviera française. De même, le mouillage dans la baie de Pampelonne s'envisage également à partir de la baie de Cannes, voire d'Antibes, après un peu plus d'une heure de navigation.

La baie de Pampelonne est la composante diurne de la vie du Golfe de Saint-Tropez, quand le village en constitue la composante nocturne. Ainsi, une grande partie des yachts au mouillage rentre vers Saint-Tropez en fin de journée. La baie de Pampelonne, site emblématique et riche mais fragile d'un point de vue écologique fait l'objet d'un projet de mise en place de ZMEL¹⁰ afin de réduire l'impact des yachts au mouillage dans l'herbier de posidonie.

⁸ Source : Etude de faisabilité économique et juridique d'une ZMEL adaptée aux unités de grande plaisance dans la baie de Pampelonne (Var), EARTHCASE 2016

⁹ Source : Le Nautisme en PACA, Diagnostic économique de la CCI Var, Avril 2008

¹⁰ Zone de Mouillages et d'Equipements Légers

Les chantiers navals

Il existe 93 entreprises du secteur industriel « réparation et maintenance navale »¹¹, qui disposent de capacités de stockage de bateaux.

La majorité de ces entreprises se situe dans les terres (zones d'activités) à une distance de moins de 5 km du littoral et quelques-unes possèdent des installations avec accès direct à la mer (sur le port de Grimaud ou Cogolin par exemple) ou indirect (sur la rivière de la Giscle).

Environ 95% des chantiers sont concentrés sur les communes de Cogolin et Grimaud :

- ⇒ A Monaco Marine aux Marines de Cogolin et au niveau de la ZA de Saint-Maur à Cogolin ;
- ⇒ Au niveau du Parc d'activité de Grand Pont à Grimaud (Polyester and Co) ;
- ⇒ Sur le port de Grimaud (Société de manutentions navales, Chantier naval Simons, Technique Marine Arfel) ;
- ⇒ Au port de Saint-Tropez et son arrière-pays, près de la zone d'activité Saint-Claude ;
- ⇒ Au niveau de la Marina le Pilon (Marine Services) ;
- ⇒ Près des campings à Cavalaire (Sabio).

Il est également à noter la présence de petites sociétés privées de chantiers navals (4 au total sur les communes de Saint-Tropez et de Grimaud) qui réalisent les réparations et entretiens directement sur un parking ou une plage. Les activités des chantiers navals et tout particulièrement les activités de carénage engendrent des pollutions des eaux. Leur effet cumulé est significatif, comme le souligne le contrat de rivière de la Giscle. Les enjeux sur ces chantiers résident principalement dans la mise aux normes et le renforcement des contrôles sur les installations de traitement des eaux de ruissellement et dans l'application de nouvelles techniques pour les peintures anti-salissures. Dans le cadre du Contrat de rivière de la Giscle, quatorze entreprises se sont engagées dans une mise à niveau de leurs aires de carénage, grâce aux financements proposés par l'Agence de l'eau et à l'accompagnement de l'association de Grand Pont et de la vallée de la Giscle, et de la CCI du Var.

L'impact économique des plages

Le Département du Var est connu pour la qualité de ses plages (nombreux Pavillons Bleus) et de ses eaux de baignade (Certification Qualité des Eaux de Baignade). En 2017, 26 plages sont concédées sur le territoire, soit plus d'une centaine de sous-traitants d'exploitations aux activités aussi diverses que variées, de la location de matelas parasols à la restauration en passant par les services liés aux activités nautiques. Les concessions permettent la valorisation directe des plages, pour des chiffres d'affaire pouvant être réellement significatifs (voir le cas de Pampelonne ci-dessous). La moitié du chiffre d'affaire est réalisé sur la période de Juillet-Août et les établissements travaillent 7 mois par an. Pour le Var, ces établissements représentent 3 000 emplois directs et 144,34 millions d'euros de chiffre d'affaire¹².

Les retombées indirectes sont également très importantes, notamment concernant :

- ⇒ Le parc hôtelier : le séjour de la clientèle des plages conditionne directement l'existence d'un parc hôtelier haut de gamme particulièrement développé – mode d'hébergement générant un

¹¹ Etude audat.var, 2014

¹² Source : Enquête réalisée dans le cadre du Schéma Départemental de la Mer et du Littoral varois, 2011

chiffre d'affaire et une densité d'emplois en relation avec le niveau de service offert, aussi bien à Ramatuelle qu'à Saint-Tropez ou Gassin ;

- ⇒ Les trois communes constituant la presqu'île comptent 52 hôtels haut de gamme représentant 2 768 lits, sans compter les locations meublées de grand luxe qui valorisent le parc des résidences secondaires ;
- ⇒ Le parc viticole : la plage constitue par ailleurs un débouché précieux pour la production locale de vin, et le maintien d'un vignoble exceptionnellement développé sur la Côte d'Azur (750 ha à Ramatuelle), avec plusieurs centaines de milliers de bouteilles vendues chaque année par le biais des Établissements de plage.

Maintenir la qualité d'accueil, la qualité paysagère et environnementale des plages et la qualité des eaux de baignade sont des enjeux majeurs pour l'attractivité des plages. D'après une étude réalisée par la CCIV en 2016¹³, 38 000 emplois seraient menacés et 2,1 milliards de chiffres d'affaire potentiellement perdus en cas de perte d'attractivité du littoral (plages) varois.

Le cas de la plage de Pampelonne¹⁴

S'étirant sur plus de 4,5 kilomètres de sable fin et présentant une surface de 27 hectares, la plage de Pampelonne est devenue à partir des années 1950 un des hauts lieux du tourisme de la station balnéaire classée de Ramatuelle et de la presqu'île de Saint-Tropez. Cet archétype illustre bien les enjeux qui se jouent au niveau des plages. La clientèle est à 40 % française, 42 % européenne et 18 % d'autres pays.

D'avril à septembre, chacun des établissements du type « bains de mer – buvette - restauration » accueille 300 clients quotidiens en moyenne, soit au total plus de 9 000 personnes sur les 30 000 visiteurs quotidiens de la plage. Ces établissements génèrent environ 600 emplois directs et 1 000 emplois indirects (fournisseurs). Cela permet la réalisation d'un chiffre d'affaires annuel entre 30 et 40 millions d'euros par an et plus de 8 millions d'impôts et taxes sont acquittés annuellement dont 1 à 1,5 millions de redevance pour les communes.

La croisière, une activité qui semble se stabiliser après un essor important



Alors que les ports de la Rade de Toulon (Toulon et La Seyne) accueillent les plus grosses unités, grâce à leurs infrastructures à quai, les autres ports du réseau Var Provence Cruise Club attirent des navires de taille plus réduite et composés d'une clientèle haut de gamme « Premium/Luxe » au mouillage. Dans le golfe de Saint-Tropez, le mouillage est réglementé par l'arrêté 155/2016, la taille des paquebots est en moyenne de 200 mètres et ils ne transportent pas plus de 760 passagers (sauf exceptionnellement des navires de plus de 2 000 passagers)¹⁵.

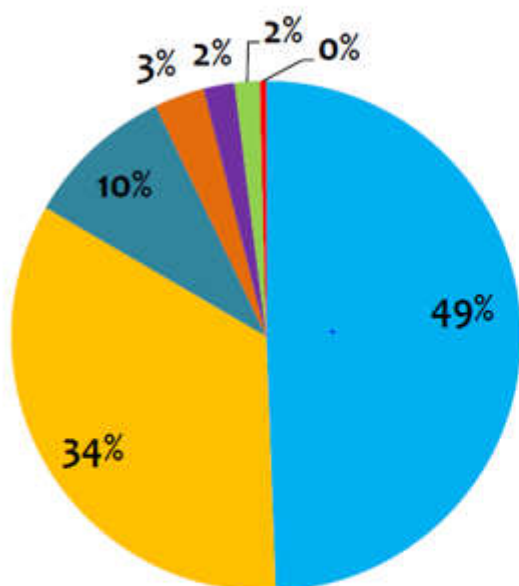
En 2017, le golfe de Saint-Tropez accueillait 70 escales au mouillage et près de 40 000 passagers, cela pèse pour 30% des escales et 13% des passagers de croisières au sein du réseau Var Provence Cruise Club, faisant du Golfe de Saint-Tropez la deuxième destination du Var après le port de Toulon/la Seyne et avant Hyères/Porquerolles.

¹³ « L'économie du sable », CCI du Var, septembre 2016

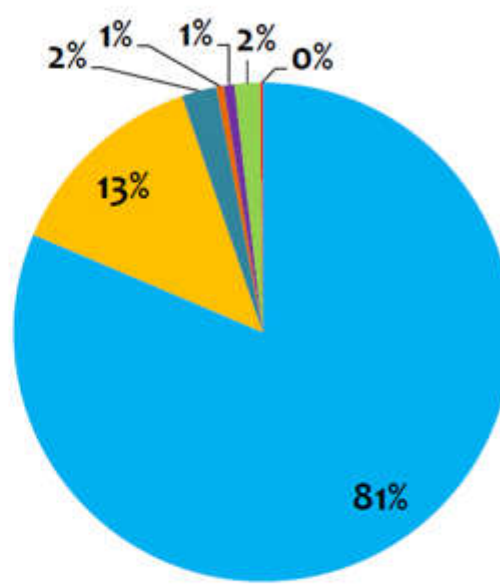
¹⁴ Source : Enquête réalisée dans le cadre du Schéma Départemental de la Mer et du Littoral varois, 2011

¹⁵ Source : Données récoltées par l'Observatoire Marin de la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez entre 2013 et 2017 (relevés AIS et données VPCC).

Répartition du **nombre d'escales** de bateaux de croisière entre les ports du Var Provence Cruise Club



Répartition du **nombre passagers** de bateaux de croisière entre les ports du Var Provence Cruise Club



- Toulon/La Seyne-sur-Mer
- Saint-Tropez
- Sanary-sur-Mer
- Hyères/Porquerolles
- Le Lavandou
- Fréjus/Saint-Raphaël
- Bandol

Source : Var Provence Cruise Club, données 2016

Cette place importante au sein des croisières du Port de Saint-Tropez se conforte avec les évolutions sur les 9 dernières années, en effet +25% d'escales et +147% de passagers. Depuis 2014, l'activité semble se stabiliser voire légèrement diminuer après une année 2013 particulièrement élevée.

Port de Saint-Tropez	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*	Variation 2008/2017
Nb d'escales	56	53	64	72	85	117	86	88	78	70	25%
Nb de passagers	16 575	26 000	22 904	30 000	30 000	76 850	44 755	49 926	39 889	41 022	147%

*Données prévisionnelles

La majorité des escales dure moins de 24H. 70% à 80% des passagers descendent à terre en excursion ou visitent le village de Saint-Tropez. Le transbordement a lieu en continu toute la journée sur des chaloupes, ce qui provoque un trafic continu de navettes entre le navire au mouillage et le port de Saint-Tropez.

Ces navires sont assujettis à des normes environnementales très strictes, contrôlées et respectées (tri des déchets, assainissement des eaux noires et grises, rejets en mer des eaux épurées et des déchets organiques broyés).

En 2017, la baie de Cavalaire a accueilli de manière expérimentale un croisiériste au mouillage.

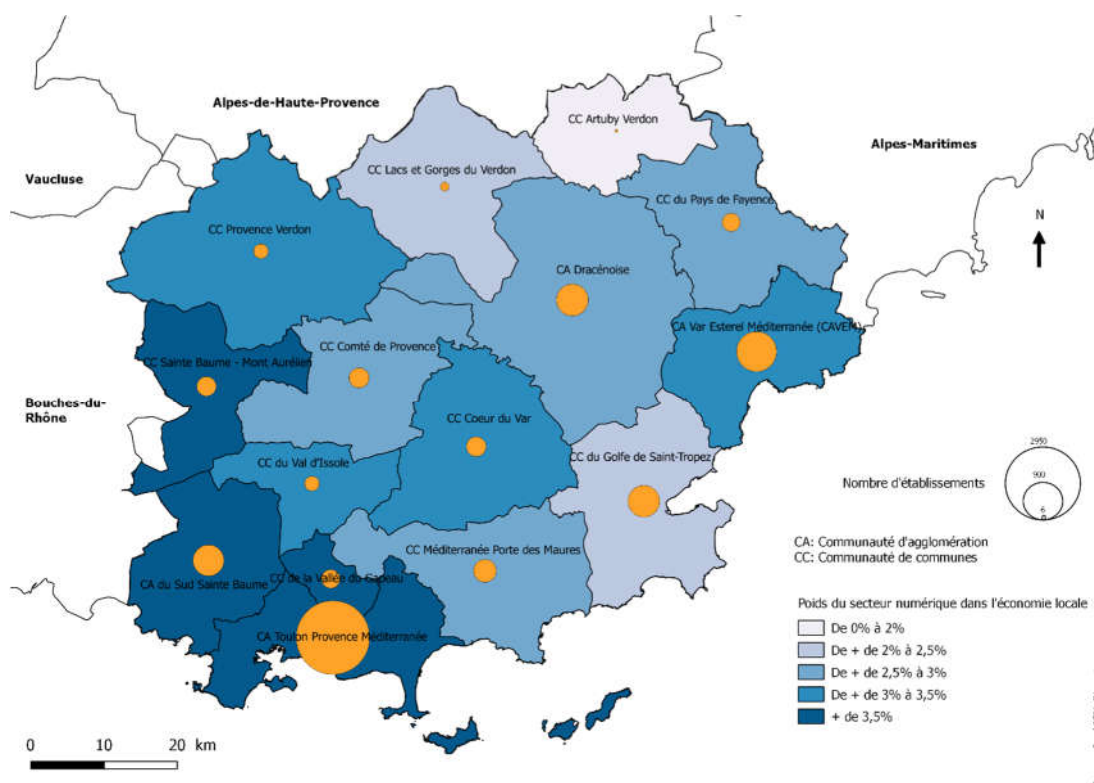
La destination Saint-Tropez/Grimaud est privilégiée pour les passagers «croisière» affrétés au port de Toulon/La Seyne. En 2016, 231 bus, soit environ 9 000 personnes, ont débarqué sur le territoire, représentant un flux de touristes supplémentaires.

Des nouvelles filières en développement sur le reste du territoire départemental mais qui peinent à prendre leur place dans le Golfe

Le numérique - des marges de manœuvre à identifier

Le secteur du numérique est défini par l'ensemble des activités suivantes :

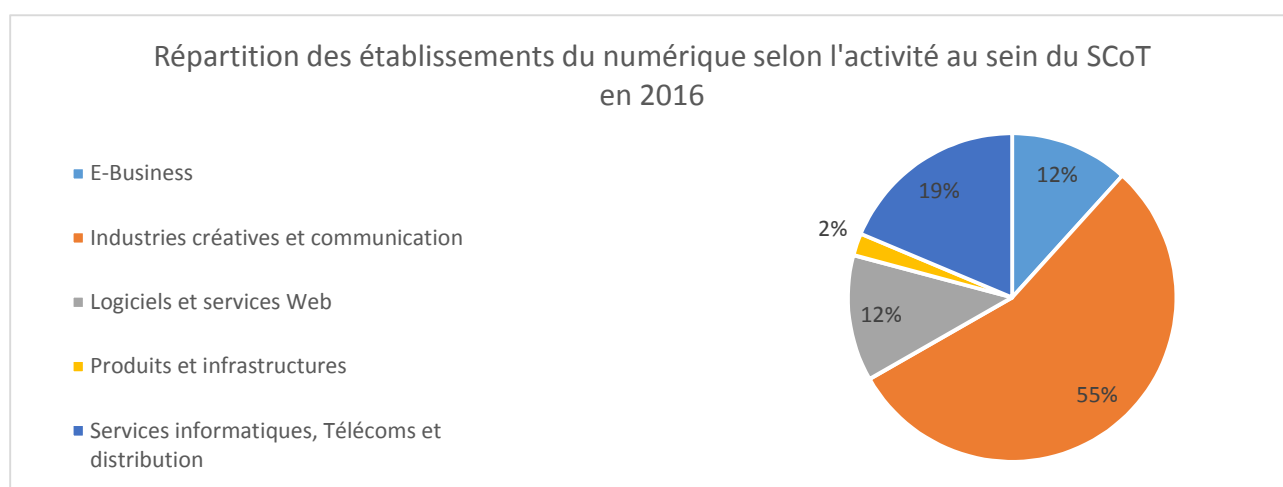
- **La production et la construction d'infrastructures** constituent des domaines parmi les plus importants du secteur numérique, puisqu'ils regroupent la fabrication des TIC ainsi que leur conception et leur installation ;
- **La vente, la réparation et les services** concentrent des activités de distribution et réparation des TIC, des services informatiques et des télécommunications ;
- **Les logiciels et les services Web** regroupent toutes les activités d'édition de logiciels, de programmation et de conseil en informatique, mais également le traitement des données et les portails Internet ;
- **La culture, la publicité et la communication** regroupent toutes les activités d'éditions et de production dans les domaines du livre, du cinéma, de l'audiovisuel et de la musique ainsi que toutes les activités liées à la publicité et la communication ;
- **La vente à distance** concerne tous les établissements qui utilisent leurs sites Internet et des automates comme unique moyen de vente.



Comme le met en avant la carte ci-dessus, le secteur du numérique est encore peu développé au sein du SCoT avec seulement 2.4% de ses établissements, soit 547, ce qui correspond au taux le plus bas des territoires urbains ou périurbains du Var. Ces établissements sont majoritairement présents au sein des 3 pôles principaux du territoire :

- Saint-Tropez : 106 Etab ;
- Sainte-Maxime : 106 Etab ;
- Cogolin : 74 Etab ;
- puis Grimaud : 70 Etab.

Parmi les établissements de ce secteur et en comparaison aux autres territoires du Var, est à noter une surreprésentation des activités numériques de type « industries créatives et communication » (55% des établissements du secteur numérique).



En termes d'emplois, ce secteur en dénombre environ 650, ce qui représente 1.8% des emplois totaux du territoire.

Ce faible poids du numérique dans l'économie peut s'expliquer par une mauvaise couverture numérique sur le territoire, l'absence de fibre et d'équipements « innovants » comme les tiers-lieux.

Seuls deux Espaces Publics Numériques (EPN) sont dénombrés sur le territoire au sein des communes de Cavalaire-sur-Mer et de Sainte-Maxime, mais en revanche aucun tiers-lieux de type « espaces de co-working », Fab Lab, etc.



4. LA LOCALISATION DES ACTIVITES ECONOMIQUES

LES ESPACES D'ACTIVITES ÉCONOMIQUE SUR LE GOLFE DE SAINT-TROPEZ



- Zone d'activités économique
- Centralité
- Espace artificialisé en 2014
- 🛣️ Routes principales



Sources : IGN BD CARTO

Les centralités : des espaces précieux, mais fragiles

Centres historiques, lieux de vie, d'attractivité touristique, de convivialité, les centres-villes jouent un rôle majeur dans l'économie du territoire.

Les centralités de Sainte-Maxime, Cogolin et de Saint-Tropez concentrent l'essentiel des activités économiques du territoire. Saint-Tropez a la particularité d'être dotée d'une offre commerciale particulièrement riche en équipements de la personne.

Les activités économiques ont parfois du mal à s'y maintenir, du fait de la concurrence des grandes surfaces installées en périphérie des espaces centraux, de locaux parfois inadaptés aux activités économiques ou/et à l'absence de stationnement.

Par ailleurs, les centres villes des communes littorales sont la plupart du temps marqués par une forte saisonnalité touristique, certaines activités n'étant présentes que pendant la période estivale sans offrir une gamme complète de réponse aux besoins des habitants à l'année.

Le tissu diffus : premier espace d'implantation des activités artisanales

Le tissu diffus accueille pour sa part l'essentiel des établissements artisanaux du territoire (63%). Si quelques axes structurants constituent, en dehors des centralités et des zones d'activités, des implantations stratégiques pour certaines entreprises (D25, au Nord de Sainte-Maxime en particulier), le tissu résidentiel constitue le principal lieu de domiciliation des activités artisanales, de nombreux entrepreneurs localisant leur activité dans leur lieu d'habitation, soit par choix (activité adaptée, création, etc.), soit par manque de locaux d'activité adaptés dans les espaces dédiés (disponibilité et prix).

Un réseau d'espaces dédiés spécifiquement aux activités

Le territoire du SCoT compte un peu plus de 180ha d'espace d'activités économique dédiés aux activités artisanales et industrielles.

⇒ 3 espaces d'activités économiques dédiés de plus de 25 ha :

Nom	Commune	Surface	Particularités	Effectif
<i>Camp Ferrat</i>	Sainte-Maxime	58 ha	ZA de type artisanale + logements (+ BRISACH)	230 entreprises 990 emplois
Grand Pont *	Grimaud	47 ha	ZA de type industriel (dont Lapp MULLER)	91 entreprises
Saint Maur*	Cogolin	25 ha	ZA artisanales Localisation urbaine	114 entreprises 525 emplois

* ZA de compétence communautaire.

⇒ 7 espaces d'activités économiques dédiés de 5 à 10 ha

Nom	Commune	Surface	Particularités	Effectif
Font Mourier*	Cogolin	13 ha	Essentiellement commerciale (dont Promocash)	15 entreprises 110 emplois
Port Cogolin*	Cogolin	10 ha	Activités marines Localisation littorale	
<i>Pôle technologique</i>	Gassin	10 ha	Site NAVAL GROUP Localisation littorale	200 emplois
<i>Gourbenet</i>	La Croix-Valmer	7 ha		25 entreprises
Valensole*	Cogolin	6 ha	Zone commerciale et artisanale (dont Au Bec Fin)	17 entreprises 56 emplois
Saint Claude*	Saint-Tropez	6 ha	ZA de type artisanale + logements	
Saint Exupéry*	La Mole	6 ha	ZA de type artisanale + logements	50 entreprises
<i>Le Fenouillet</i>	Cavalaire	5 ha		10

* ZA artisanales de compétence communautaire.

⇒ D'autres espaces d'activité économique de petite dimension

Nom	Commune	Surface	Particularités	Effectif
<i>Colombier</i>	Ramatuelle	3 ha	ZA de type artisanale + logements	16 entreprises
<i>Garonette</i>	Sainte-Maxime	3 ha		
<i>Estagnet</i>	Saint-Tropez	2 ha	Chantiers navals Localisation littorale	

Parmi ces espaces économiques dédiés, seule la ZA de Grand Pont apparaît comme une zone d'activité de type industriel, les autres étant la plupart du temps, occupés par des activités de type purement « **présentiel** » (artisans du bâtiment, chantiers navals, réparation automobile, commerce de gros, etc.).

Plusieurs espaces d'activités ont été développés en proposant aux entrepreneurs des logements associés aux locaux d'activité. Ces formes ont permis de pallier à un moment donné aux difficultés de logements rencontrées sur le territoire, mais de nombreux conflits d'usage amènent aujourd'hui certains élus à réinterroger la pertinence de ce modèle. Certaines zones d'activités sont par ailleurs localisées à proximité d'espaces urbains, et les entrepreneurs rencontrent de fait des problématiques de stationnement parfois importantes (Saint-Maur à Cogolin, Saint-Claude à Saint-Tropez).

Ces espaces d'activité apparaissent relativement bien répartis à l'échelle du territoire, et préservés d'un développement d'activités tertiaires (commerce de détail et bureau).

En dehors des espaces d'activités récemment développés (Saint-Exupéry à la Mole, le Colombier à Ramatuelle), ces zones d'activités sont globalement vieillissantes (signalétique, voirie) et le foncier économique disponible à court terme y est négligeable.

Plusieurs projets d'extension d'espaces économiques sont envisagés à court/moyen terme, qui pourraient augmenter l'offre actuelle d'environ 12%, à Camp Ferrat (11 ha), Grand-Pont (8ha) et Gourbenet (2ha).

L'accueil d'entreprises à forte valeur ajoutée est fortement contraint par :

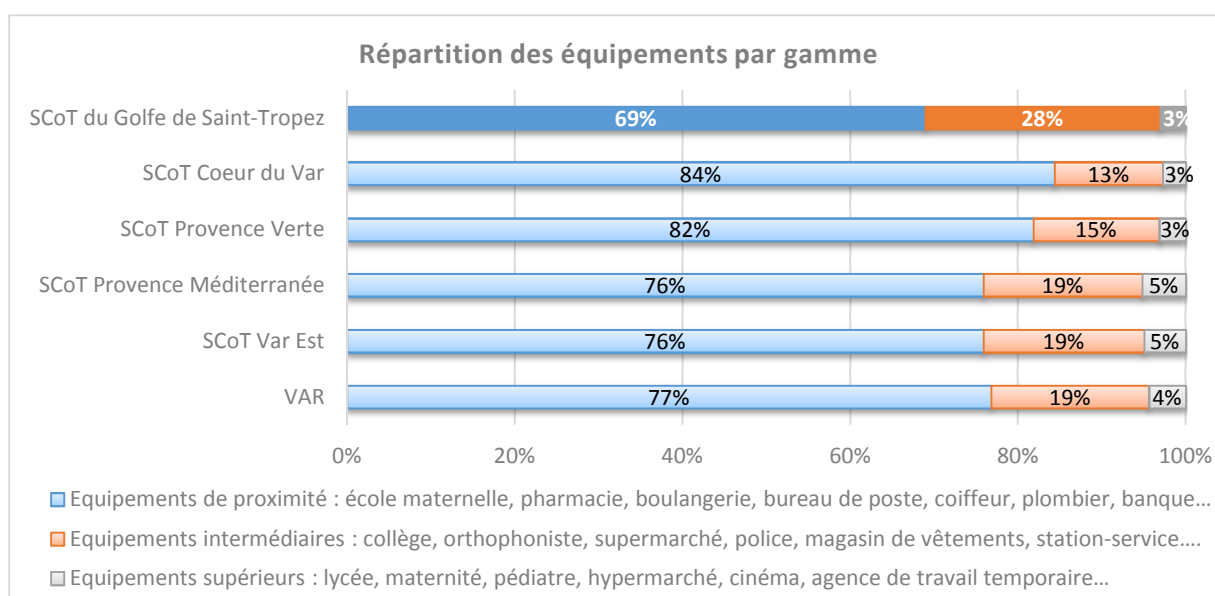
- ⇒ l'absence de fibre optique, équipement aujourd'hui indispensable pour de nombreuses entreprises ;
- ⇒ la difficulté d'accès aux logements pour les actifs, situation particulièrement problématique dans le Golfe ;
- ⇒ l'absence d'une main d'œuvre suffisamment qualifiée sur le territoire ;
- ⇒ les problématiques d'accessibilité, que ce soit la question de la « grande accessibilité » tout au long de l'année, le Golfe ne disposant d'aucune gare ferroviaire, ou la question de l'accessibilité « de proximité », particulièrement problématique aux environs des communes littorales pendant la période estivale.

UN BASSIN DE VIE CONFORTE PAR UN BON NIVEAU D'ÉQUIPEMENT

1. UN NIVEAU D'ÉQUIPEMENT QUI REPOND A LA FOIS AUX BESOINS DES HABITANTS ET DES TOURISTES

Le territoire du Golfe de Saint-Tropez bénéficie d'un bon niveau d'équipement en lien avec la forte attractivité touristique du territoire. Avec 5 200 équipements, il comptabilise 10% des équipements du Var pour seulement 5,5% de sa population permanente.

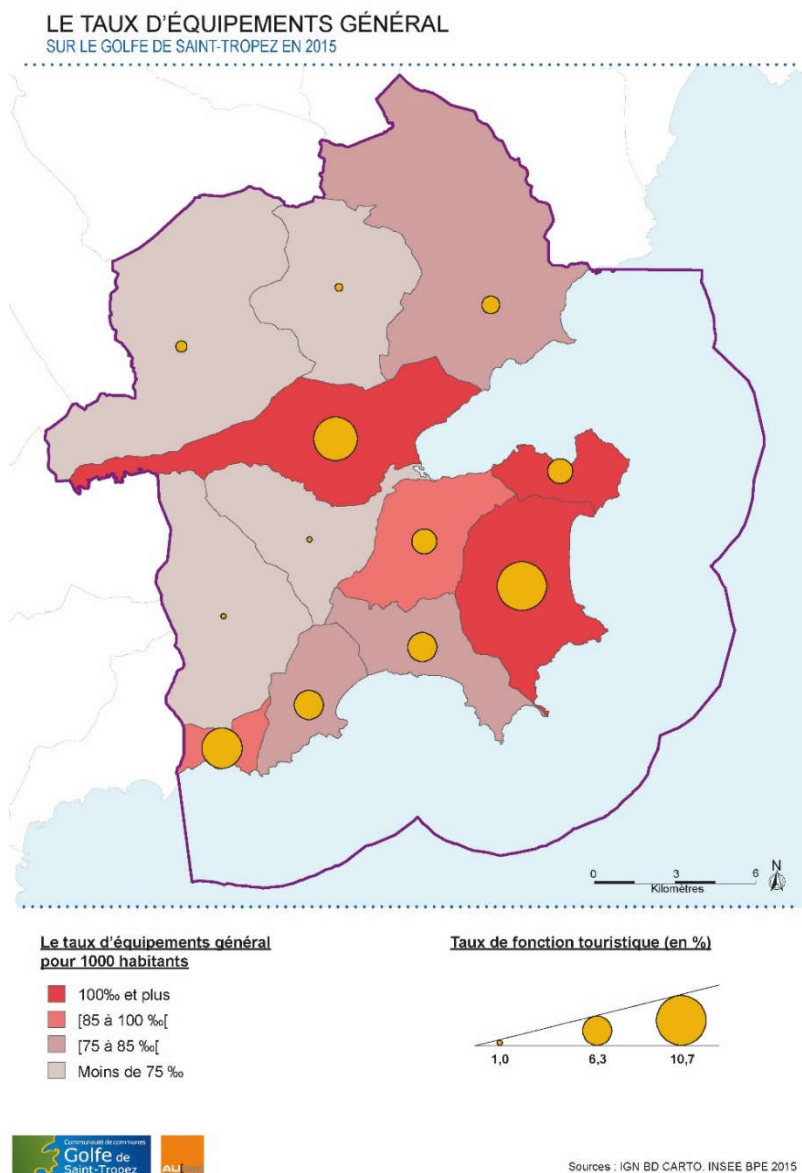
Sur l'ensemble de ces équipements, la majorité sont des équipements d'échelle de proximité (69%). Ce territoire est caractérisé par une forte proportion d'équipements intermédiaires, plus importante que sur les territoires voisins. Cela s'explique en partie par un nombre élevé de magasins d'équipement de la personne (vêtements, chaussures, bijouterie, horlogerie, parfumerie) représentant plus de la moitié (58%) des équipements de la gamme intermédiaire. A l'inverse, les équipements supérieurs sont faiblement représentés avec notamment une absence de formation supérieure.



Le taux d'équipement à l'échelle du SCoT est relativement élevé avec une moyenne de 93 équipements pour 1000 habitants contre 49 équipements pour 1000 habitants pour le département. Toutefois, il semble difficile de comparer ce chiffre avec les autres territoires du Var, compte tenu de l'impact du tourisme et des résidences secondaires sur le territoire du SCoT.

A l'échelle communale, les communes littorales ont un taux d'équipement par habitant supérieur aux communes de l'arrière-pays (ce taux d'équipement est calculé en fonction du nombre d'habitants permanents sur la commune). Le taux de fonction touristique (c'est-à-dire la capacité d'un territoire à augmenter sa population avec l'accueil de touristes via les résidences secondaires, hôtellerie, camping) est également le plus important sur les communes littorales, et particulièrement sur Grimaud et Ramatuelle. Cette corrélation montre que l'accueil de touristes joue un rôle important en termes de création d'équipements et de services, et principalement en matière de magasins d'équipement de la personne, d'équipement de sport et de loisirs, d'agence immobilière, de location de voiture, etc. Saint-

Tropez possède notamment un taux d'équipement très important (213‰) en raison de son attractivité et de sa notoriété internationale.

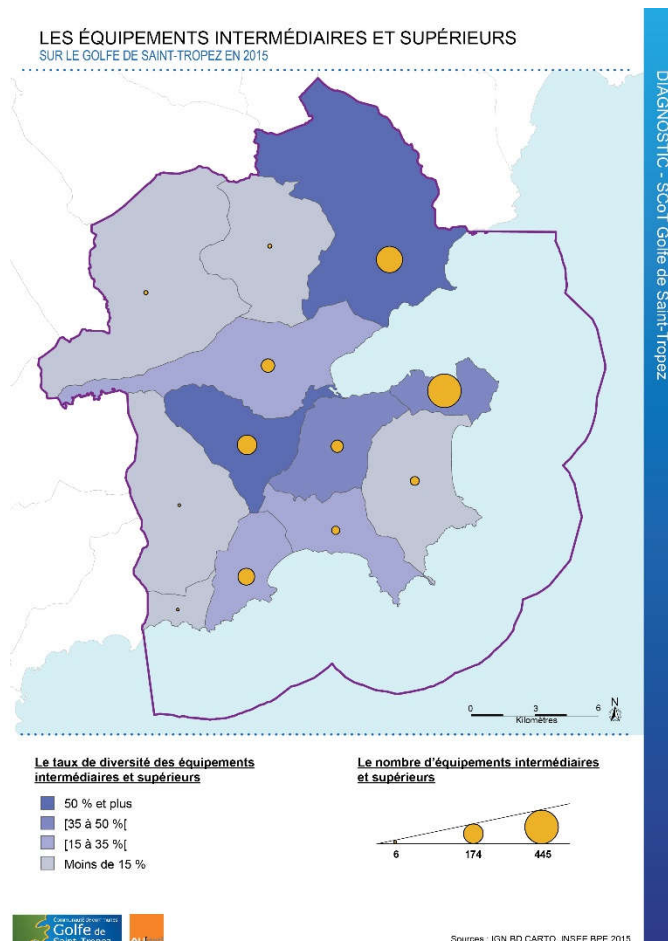
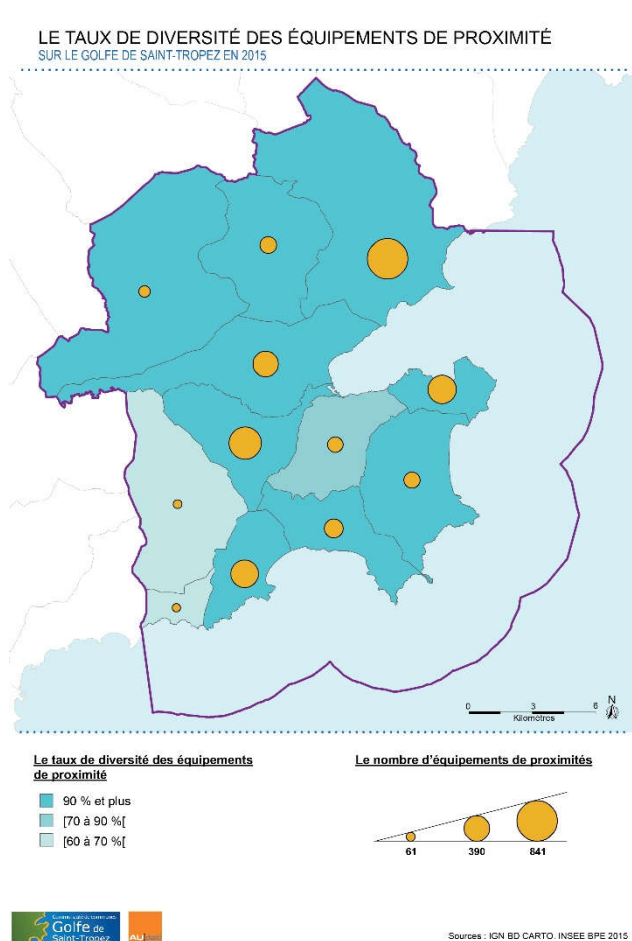


L'offre d'équipement diversifié met en valeur les polarités du territoire / L'accessibilité aux équipements : une polarisation des communes littorales sur le pourtour du Golfe

Bien que Sainte-Maxime et Cogolin, les deux communes qui concentrent le plus d'habitants permanents, possèdent un taux d'équipement général inférieur à la moyenne du Golfe, elles offrent une diversité d'équipements plus importante que sur les autres communes du Golfe (+ de 50%). Saint-Tropez est juste dernière avec une diversité des équipements à 46%. L'offre d'équipement diversifié souligne le rôle de ces communes comme centralités structurantes pour le territoire.

Pour ce qui concerne les équipements d'échelle de proximité, l'offre est complète et bien répartie sur les communes du SCoT. Avec un taux de diversité supérieur à 90% (hormis pour Gassin, la Mole et le Rayol-Canadel-sur-Mer), ces communes permettent de répondre aux besoins quotidiens de la

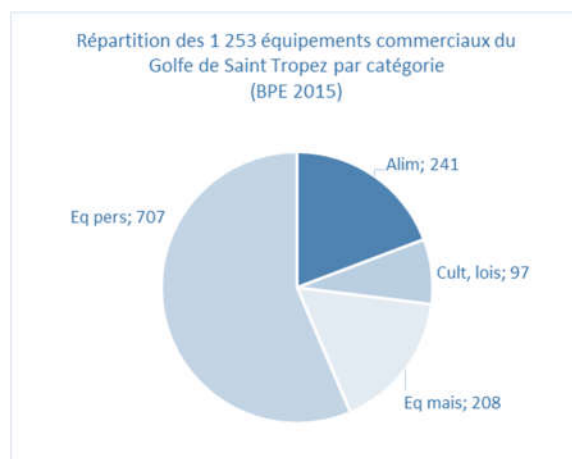
population en leur procurant ainsi une certaine autonomie. Pour l'offre d'équipements intermédiaires et supérieurs, des disparités s'opèrent entre les communes. Sainte-Maxime et Cogolin se détachent des autres avec un taux de diversité élevé de 55%. Saint-Tropez et Gassin polarisent également ce type d'équipements avec des taux de diversité respectifs de 43% et 41%. A l'inverse, les communes de l'arrière-pays ainsi que le Rayol-Canadel-sur-Mer et Ramatuelle ont un taux de diversité d'équipements intermédiaires et supérieurs très faible.



2. UN EQUIPEMENT COMMERCIAL DENSE

Avec environ 1250 équipements, l'offre commerciale du territoire est très marquée par le poids de l'activité touristique.

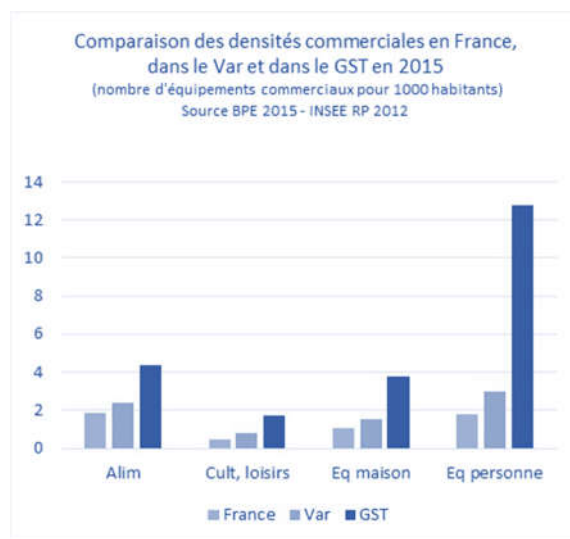
L'offre y est particulièrement dense, tant en nombre d'équipements qu'en surfaces de grands commerces.

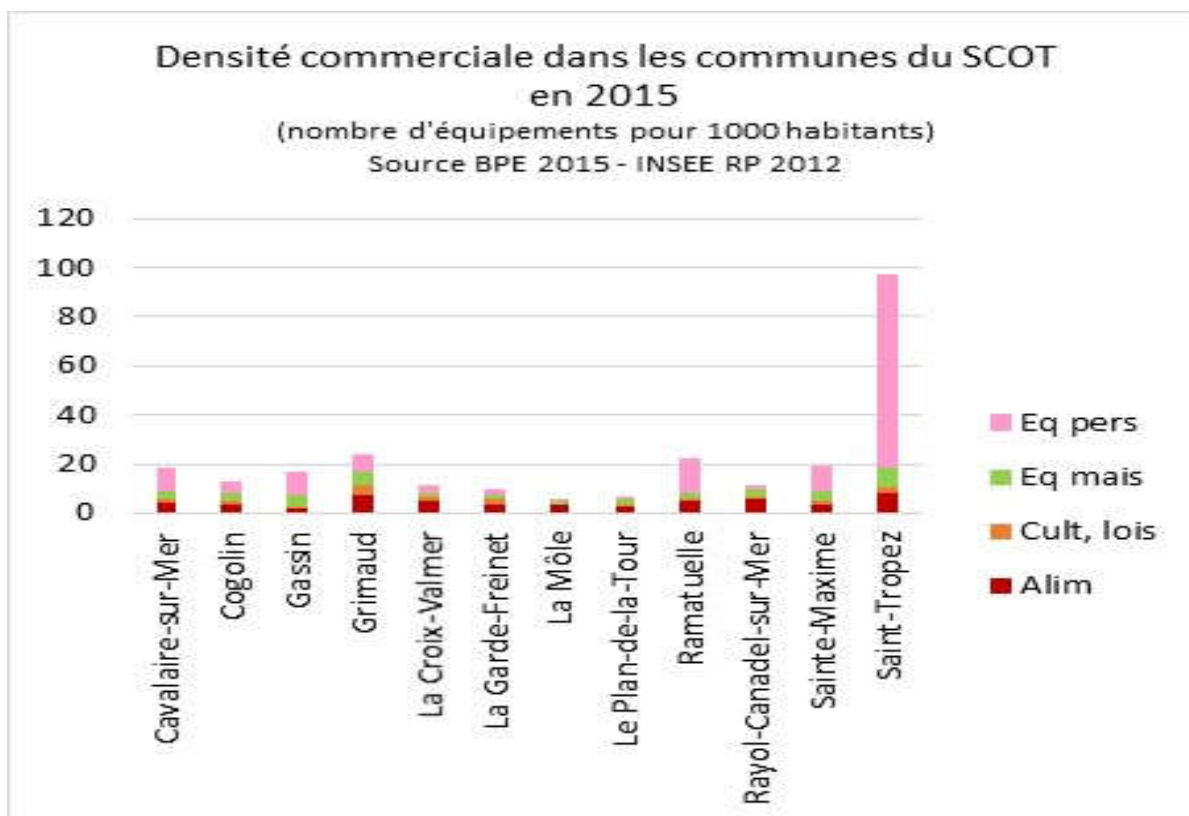


Quand on s'intéresse au nombre d'équipements commerciaux, la densité commerciale du Golfe de Saint-Tropez apparaît particulièrement élevée comparée aux densités moyennes observées dans le Var ou à l'échelle nationale : 23 équipements commerciaux pour 1000 habitants contre 8 en moyenne dans le Var et 5 à l'échelle nationale.

La spécificité de la commune de Saint-Tropez autour de l'équipement de la personne, qui concentre à elle seule la moitié des commerces d'équipement de la personne du territoire, n'explique pas à elle-seule cette densité commerciale importante.

Sur les 1 250 équipements recensés, on dénombre plus de 700 commerces relevant de l'équipement de la personne, 240 commerces relevant de l'alimentaire, 210 de l'équipement de la maison et une centaine de la culture et des loisirs. Les densités y sont systématiquement beaucoup plus élevées que les densités observées à l'échelle nationale ou départementale. A titre de comparaison, la commune de Hyères, qui concentre une population comparable à celle du territoire du Golfe de Saint-Tropez (environ 55 000 habitants), qui dispose d'un équipement commercial relativement dynamique et diversifié, et qui est marquée par une activité touristique importante, compte « seulement » 440 équipements commerciaux, dont 145 commerces relevant de l'équipement de la personne, 145 commerces alimentaires, 80 commerces relevant de l'équipement de la maison et 70 commerces relevant de la culture et des loisirs.

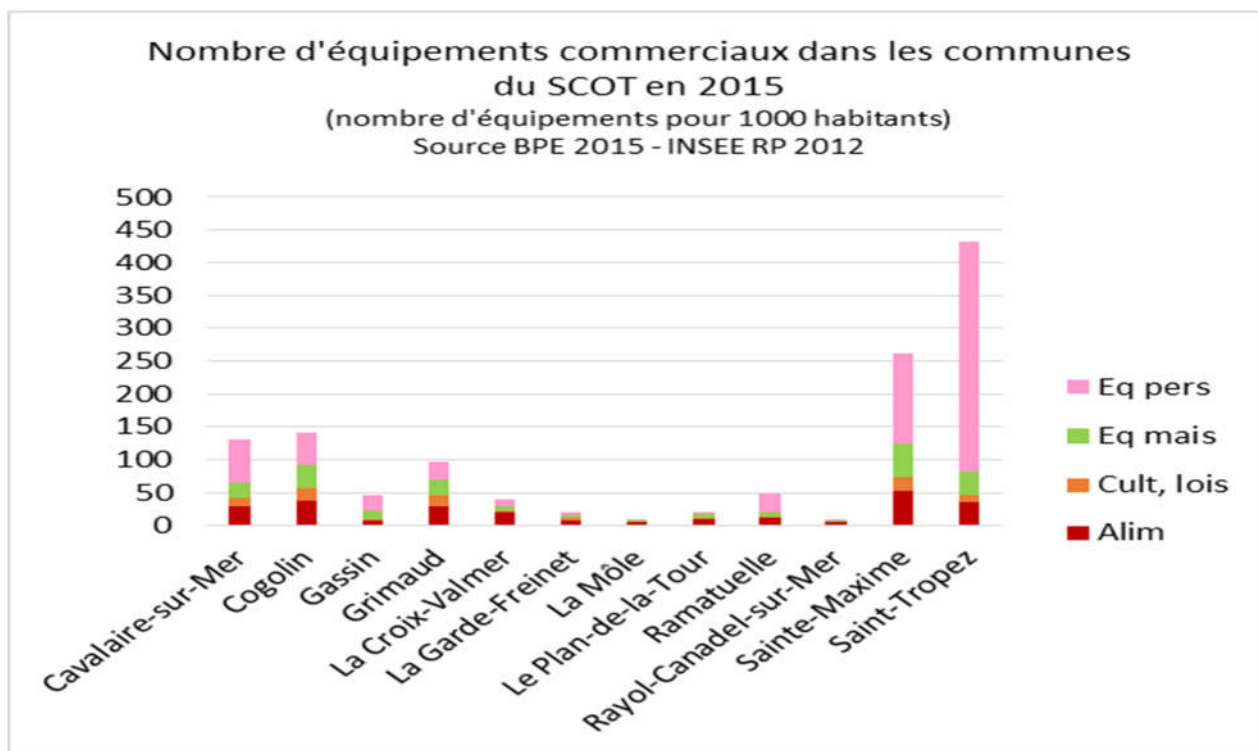




Cette offre commerciale se concentre majoritairement sur les communes de Saint-Tropez et de Sainte-Maxime, et dans une moindre mesure sur les communes de Cogolin, Cavalaire et Grimaud, les autres communes comptant moins de 50 établissements commerciaux.

En termes de répartition territoriale, Saint-Tropez se démarque largement, avec une densité commerciale extrêmement élevée, en particulier pour ce qui concerne l'équipement de la personne.

Loin derrière, mais avec des densités toujours très élevées (plus de 15 commerces pour 1000 habitants), on trouve les communes de Grimaud, Ramatuelle, Sainte-Maxime, Cavalaire et Gassin.



L'équipement du territoire en grands commerces (+300 m²) est également important.

En 2014, le territoire comptait environ 75 000 m² de surfaces de grands commerces (plus de 300 m²), soit environ 1,35 m²/habitant. Cet équipement en grands commerces apparaît relativement élevé au regard de la population résidente, la densité moyenne varoise avoisinant 1,1 m²/habitant.

Ce relatif « sur-équipement » en grands commerces, s'explique tant par l'importance de l'activité touristique du territoire que par l'éloignement de ce bassin de vie des grandes polarités commerciales environnantes. A titre de comparaison, la commune de Hyères, dispose d'une offre bien plus faible du fait en particulier de sa proximité aux grandes polarités commerciales de l'Est Toulonnais (seulement 40 000 m² de surface de vente de grands commerces, soit 0,7 m²/habitant).

Les grandes surfaces alimentaires, bricolage, culture, loisirs, etc. semblent particulièrement bien représentées (densités supérieures de 30 à 40% à la densité moyenne départementale), l'équipement de la personne et l'équipement de la maison offrant des densités dans la moyenne des densités départementales.

Si ce niveau d'équipement apparaît globalement satisfaisant, on constate pendant la période estivale une sur-fréquentation des grands commerces, induisant localement des problématiques de saturation des axes routiers.

Par ailleurs, l'offre en grands commerces du territoire demeure très en deçà, en termes de diversité de l'offre, des grandes polarités commerciales environnantes, qui concentrent 585 000 m² à l'ouest, sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée (1,05 m²/habitant) et 230 000 m² à l'est, sur le territoire du SCoT Var Est (2 m²/habitant).

En termes de répartition territoriale, les communes de Sainte-Maxime, et de Cogolin constituent les deux principales polarités de grands commerces du territoire. Elles sont dotées d'une offre en grands

commerces relativement diversifiée. L'offre alimentaire et rayons multiples y est comparable. En revanche, Cogolin apparait mieux dotée pour ce qui concerne l'offre culturelle et de loisirs, l'équipement de la maison et dans une moindre mesure, l'équipement de la personne, tandis que Sainte-Maxime propose une offre bricolage / jardinerie plus développée.

En dehors de ces polarités commerciales diversifiées :

- les communes de Gassin, et dans une moindre mesure Cavalaire, disposent essentiellement d'une offre alimentaire et rayons multiples importantes ;
- la commune de Grimaud constitue la plus importante polarité bricolage / jardinage du territoire ;
- enfin, la commune de Saint-Tropez est dotée d'une petite dizaine de grandes surfaces commerciales, de taille relativement modeste.

Ces grands commerces sont localisés :

- le long des principaux axes de communication, sous la forme d'espaces dédiés commerciaux (Font Mourier et Valensole à Cogolin) ou non (RD 25 à Sainte-Maxime). A noter le développement prochain d'une nouvelle polarité commerciale le long de la route du Plan, à Sainte-Maxime, d'environ 2 ha ;
- au sein du tissu urbain (polarité commerciale du Sud de Cogolin ou supermarchés de proximité) ;
- dans les zones d'activités artisanales (cas des magasins de bricolage en particulier).

3. L'ARMATURE D'EQUIPEMENTS ET DE SERVICES PUBLICS

Une offre de formation qui s'arrête après le Bac

Avec 30 écoles élémentaires et maternelles (dont 12 qui se situent à Sainte-Maxime et Cogolin), 5 collèges et 1 lycée, le Golfe de Saint-Tropez possède un taux de 0,7 équipements de formation pour 1000 habitants. Cela équivaut aux territoires de Cœur du Var ou de Provence Verte. Ce taux varie suivant les communes avec une proportion assez faible pour la commune de Cavalaire-sur-Mer (0,3‰) dont les structures scolaires sont saturées. Par ailleurs, le pôle d'équipements de Gassin rayonne à l'échelle du Golfe de Saint-Tropez tant au niveau de l'enseignement (avec le lycée et le collège) que de la santé.

Aucune formation supérieure n'est proposée sur le territoire. Toutefois, le projet de construire une école ou un centre de formation en lien avec les métiers du tourisme (hôtellerie, restauration, métiers de bouches, œnologie, plaisance, etc.) est évoqué dans plusieurs communes. Ces projets sont plutôt portés par le privé.

Une offre de services de santé globalement satisfaisante mais qui va devoir s'adapter au vieillissement attendu de la population

Le Golfe de Saint-Tropez compte 8,2 équipements de santé pour 1000 habitants, un chiffre inférieur au département (9,3‰) mais supérieur aux territoires de Cœur du Var et de Provence Verte (respectivement 6,1‰ et 7,1‰).

Le pôle santé du Golfe à Gassin regroupe de nombreux services : urgence, maternité, médecine générale, chirurgie, radiologie, laboratoire d'analyse médicale et des services de soins de longue durée. Cette structure est considérée comme ayant atteint son niveau de saturation durant une partie de l'année. Le territoire ne compte pas d'établissement de santé pour les moyens séjours, de psychomotricien, d'audioprothésiste et de structure de formation en lien avec la santé.

Le territoire comprend 8 établissements pour les personnes âgées. Cependant, il manque des lits de cure médicale et des places en maisons de retraite, notamment en maisons de retraite publiques. Sur Cavalaire-sur-Mer est envisagée la construction d'une structure d'accueil de jour pour les personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer.

Pour les personnes handicapées, 3 établissements existent pour les enfants mais aucun établissement d'accueil pour les adultes handicapés ne se trouve sur le territoire.

Pour autant la dynamique de vieillissement de la population va générer de nouveaux besoins pour garantir un maintien sur le territoire dans les meilleures conditions les personnes âgées et faire face à de nouvelles situations de dépendance.

Si le territoire est bien doté en offre d'équipement, la question de l'accessibilité à ces services reste pleine et entière face à la faiblesse de l'offre en transport collectif et les situations de congestion routière importantes.

Un territoire sportif et avec une bonne dynamique culturelle

Avec une proportion de 2,7 équipements de sport et loisir pour 1000 habitants, le Golfe de Saint-Tropez possède un taux largement supérieur au département (1,8‰) et aux autres territoires voisins. Ces équipements sont principalement des salles et des terrains de sport (dont des stades de foot et de Rugby, des cours de tennis et des golfs), des centres équestres, des ports de plaisance et de mouillage ainsi que des structures pour les sports nautiques. Ce taux résulte également de la forte attractivité touristique du territoire. Au-delà des équipements, des manifestations sportives d'envergures nationales et internationales se déroulent sur le territoire (Marathon International du Golfe de Saint Tropez, Rallye automobile du Var, les voiles de Saint Tropez, etc.)

Sur le plan culturel, l'offre est globalement satisfaisante (cinémas, médiathèques, salles de spectacles, etc.) et se renforce. La polarité de Sainte-Maxime a vu son offre s'étoffer ces dernières années autour de l'espace du Carré Léon Gaumont. Le musée de la gendarmerie et du cinéma de Saint-Tropez a ouvert ses portes en 2016.

D'autres projets sont annoncés, tels que l'ouverture au public de la maison Foncin à Cavalaire-sur-Mer pour y accueillir un musée de la cartographie, la réalisation d'un centre d'art contemporain composé de salles d'exposition, d'espaces de création et de logements d'artistes à Grimaud ou encore d'un projet culturel du Rêve de l'Oiseau sur le site de la maison de Nicki de saint Phalle au Plan de la Tour.

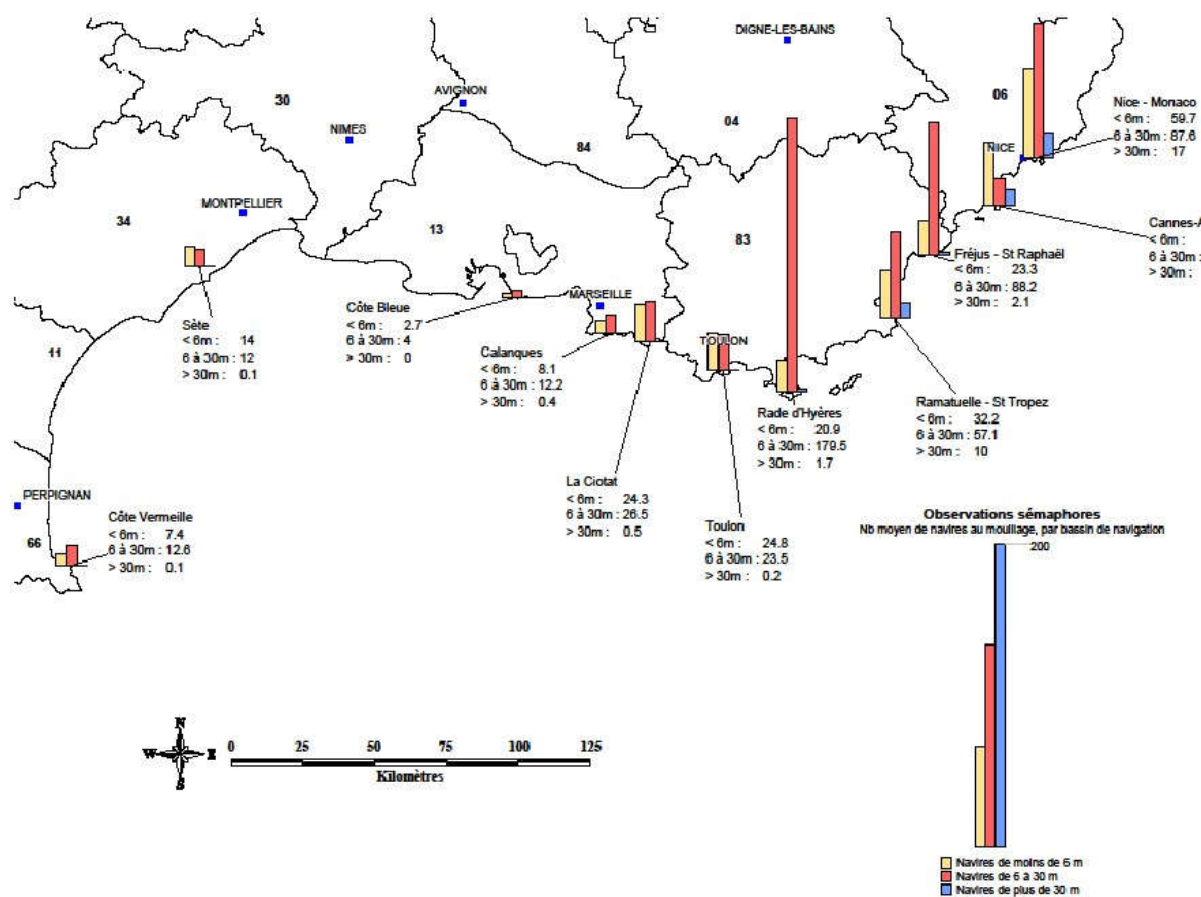
4. LES EQUIPEMENTS PORTUAIRES AU CŒUR DE L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE

Un territoire très attractif pour la plaisance



Un territoire convoité pour le cabotage des navires de plaisance

Sur le linéaire méditerranéen, la région Provence-Alpes Côte d'Azur et le Var en particulier concentrent l'essentiel des navires de plaisance au mouillage.



Nombre moyen de navires au mouillage, par bassin de navigation et par classe de longueur. Source : CETE, Enquête terrain 2009

L'ensemble du littoral du Golfe de Saint-Tropez est convoité par le mouillage libre sur ancre. Un chapelet de zones de mouillage libre et sur AOT individuelle se dessine le long du littoral du Rayol-Canadel à Sainte-Maxime.

Le mouillage libre sur ancre est particulièrement concentré sur cinq zones¹⁶ :

- ⇒ la baie de Pampelonne (deux zones) ;
- ⇒ la baie des Canoubiers ;
- ⇒ la zone située face à la commune de Saint-Tropez ;
- ⇒ la baie de Bonporté ;
- ⇒ la baie de Bougnon.

Sur la partie sud de la baie de Pampelonne et dans la Baie des Canoubiers, jusqu'à 250 bateaux ont pu être dénombrés à un instant t d'une journée en saison. Pour ce qui est de la baie de Bonporté, de Pampelonne Nord et de la zone située face à Saint-Tropez, le nombre de bateaux maximal observé à un instant t d'une journée est de 200.

D'un point de vue environnemental, ces mouillages peuvent poser problème en baie des Canoubiers et dans la partie nord de la baie de Pampelonne. Effectivement, des herbiers de posidonie y sont présents et les nombreux ancrages à répétition viennent les dégrader.

Les secteurs des Trois caps, de la baie de Pampelonne, de la baie des Canoubiers et du Golfe connaissent une forte concentration de navires au mouillage avec une forte concentration de navires de grande plaisance dont la taille peut dépasser les 80 mètres.

Zones de mouillage sous AOT¹⁷ et mouillage organisé

47 zones de mouillage sous AOT (dont 14 à l'ouest du Cap Camarat et 33 à l'est) sont mises en place sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez. Le Var présente le record d'AOT, avec cinq fois plus d'AOT que toutes les autres zones en méditerranées confondues. Dans ce contexte, les services de l'Etat ont engagé une politique de mise en conformité des mouillages AOT (notamment la mise en place d'ancrages écologiques). La prise de relai par les collectivités pour la mise en place à la place des AOT de zones de mouillage organisé est identifiée par l'Etat comme un enjeu dans le département du Var.

Les zones de mouillage organisé et plus particulièrement les ZMEL (Zone de Mouillage et d'Equipements Légers) sont une alternative aux AOT. Sur le territoire, la commune de Cavalaire a mis en place une ZMEL en baie de Cavalaire (d'une capacité de 85 bouées pour des navires de 7 à 16 mètres). Des projets de mise en place de ZMEL sont en cours sur le territoire (on citera la ZMEL de Pampelonne, la plus étendue), elles permettront de faire basculer les mouillages actuellement gérés sous forme d'AOT.

Une sur fréquentation du plan d'eau pouvant engendrer des conflits d'usages et des impacts sur le milieu marin

Le principal problème des plaisanciers est la sur-fréquentation, qui engendre des difficultés à obtenir une place au port ou au mouillage (environ 500 navires/jour sur la Baie de Pampelonne), ou à accéder à une cale de mise à l'eau.

¹⁶ Sources : Observations sur terrain des zones de mouillage en mer portant sur les années 2010 à 2016, et consistant en des relevés aléatoires réalisés soit directement en mer, soit au travers d'analyse de photographies aériennes des zones de mouillage réalisées une à deux fois en saison / Relevés AIS réalisés entre 2013 et 2016

¹⁷ Autorisation d'Occupation Temporaire délivrée par l'Etat et géré par les collectivités pour le mouillage individuel forain

La navigation même peut parfois être aléatoire et présenter certains risques, particulièrement dans les chenaux d'accès à certains ports, dans les zones de forte concentration et dans les zones de forte navigation. L'entrée du Golfe concentre particulièrement un taux d'occupation par la navigation élevé en période estivale (trajet pendulaire vers Saint-Tropez et fond du Golfe notamment).

La sur-fréquentation révèle un problème aussi bien pour les plaisanciers que pour les espaces maritimes adjacents aux sites naturels terrestres les plus préservés.

Les relations de la plaisance traditionnelle avec les autres usagers de la pêche et de la plongée sont bonnes pour les petites embarcations en dehors de celles qui détruisent les filets ou qui entrent en concurrence pour l'occupation de l'espace (exemple : mouillage vs pêche professionnelle dans le fond du Golfe en période estivale) et qui dépassent les vitesses en zone côtière (risques pour les autres usagers et notamment les plongeurs et les chasseurs sous-marins). Les enjeux de sécurité et les enjeux liés aux comportements en mer sont les plus importants (excès de vitesse (> 20 nœuds)).

Les autres enjeux sont liés aux enjeux environnementaux sur les mouillages¹⁸ (mouillages sur ancre détruisant les herbiers de posidonies y compris celles des croisiéristes dans les eaux du fond du Golfe, etc.), et au respect des zones règlementées.

Des impacts non négligeables des mouillages à l'ancre sur le milieu marin

Les mouillages à l'ancre, entraînent la détérioration des herbiers de posidonie et plus généralement des fonds marins, sur l'ensemble du linéaire côtier du SCoT.

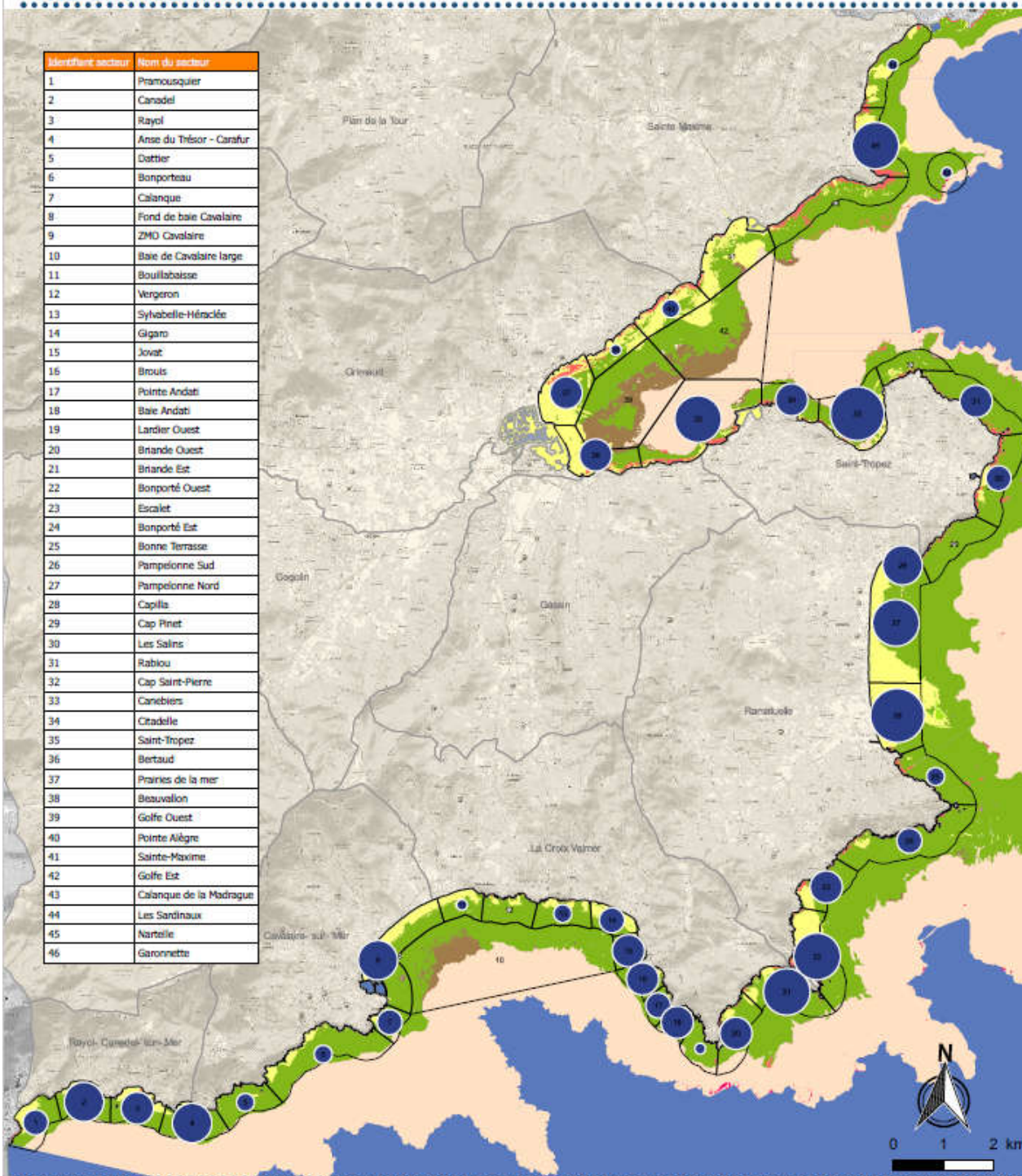
D'autres nuisances sont à noter, comme la production de macro déchets, pollution aux hydrocarbures et surtout rejets d'eaux grises.

¹⁸ Source : Etude préalable à l'élaboration d'un Schéma directeur du mouillage sur le littoral des Maures, étude Observatoire Marin, 2011

Mouillages forains

VOLET LITTORAL ET MARITIME

Identifiant secteur	Nom du secteur
1	Pramousquier
2	Canadel
3	Rayol
4	Anse du Trésor - Carafur
5	Dattier
6	Bonporteau
7	Calanque
8	Fond de baie Cavalaire
9	ZMD Cavalaire
10	Baie de Cavalaire large
11	Bouillabaisse
12	Vergeron
13	Sylvabelle-Héracle
14	Gigaro
15	Jovat
16	Brous
17	Pointe Andati
18	Baie Andati
19	Lardier Ouest
20	Briande Ouest
21	Briande Est
22	Bonporté Ouest
23	Escalet
24	Bonporté Est
25	Bonne Terrasse
26	Pampelonne Sud
27	Pampelonne Nord
28	Capilla
29	Cap Pinet
30	Les Salins
31	Rablou
32	Cap Saint-Pierre
33	Canebiers
34	Citadelle
35	Saint-Tropez
36	Bertaud
37	Prairies de la mer
38	Beauvallon
39	Golfe Ouest
40	Pointe Aliège
41	Sainte-Maxime
42	Golfe Est
43	Calanque de la Madrague
44	Les Sandinaux
45	Nartelle
46	Garonnette



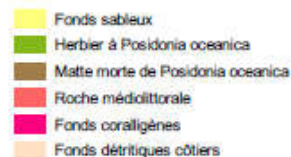
Légende

Territoire de la CCGST

Nombre maximal de navires relevé



Biocénoses marines



Sources : Délimitation arrêté interpréfectoral 157/2011, Sivom du Littoral des maures 2011 ; Scan 25, IGN 2014 ; Biocénoses CARTHAM ; Secteurs planance, Observatoire marin 2016 ; Territoire CCGST, Observatoire marin 2013 ; Zones arrêtés préfectoral 155/2016, Observatoire marin 2015. Composition : Observatoire marin, 2017.

La grande plaisance et le yachting professionnel concernent les bateaux ayant une longueur supérieure à 24 mètres, avec généralement un équipage permanent. La grande plaisance est pratiquée par des particuliers sur leurs bateaux privés, tandis que le yachting professionnel est une activité commerciale où des armateurs proposent des croisières de luxe sur des yachts accueillant une dizaine de personnes en plus de l'équipage.

Une large part des navires de grande plaisance présents dans les eaux du territoire du SCoT viennent de la Côte d'Azur, de l'Aire toulonnaise et de l'étranger. Selon une étude initiée par la CCI de Nice Côte d'Azur, « ce sont les plus petites unités qui génèrent le plus de sorties. En effet, 60% des mouvements totaux sont effectués par des unités de 20 à 30 m. Les structures d'accueil des ports sont plus adaptées aux bateaux de cette taille. Les yachts de plus de 80 m ne peuvent pas se déplacer aisément d'un port à l'autre. Ils génèrent moins de 1% des mouvements enregistrés ».

La pratique courante de la « transhumance » pendulaire le matin et le soir entre le Golfe de Saint-Tropez et Pampelonne est un rituel durant l'été. Depuis une dizaine d'années, la grande plaisance qui était par le passé cantonnée au Golfe et dans la baie de Pampelonne, « glisse » vers la baie de Cavalaire et autour du Cap Taillat.

La grande plaisance et les grandes unités de yachting professionnel sont signalées comme affectant les petits bateaux pour plusieurs raisons :

- ⇒ Les limitations de vitesse ne sont pas toujours respectées et les vitesses sont souvent excessives sur le golfe, et entre le golfe et Pampelonne ;
- ⇒ Les vagues, très fréquentes, dues à leurs déplacements impliquent une difficulté dans les manœuvres des petits bateaux ;
- ⇒ Le bruit (généralisé par seulement quelques unités généralement) est également source de nuisances.

Ces nuisances (vitesse, bruit, pollution, etc.) sont importantes pour l'ensemble des usagers de la mer ou de la bande côtière.

Des impacts importants sur le milieu

Les impacts des ancrages sur les posidonies (bateaux supérieurs à 20 m et croisiéristes de plus de 200 m) et sur les autres habitats (destructions de zones coralligènes et labourage des fonds meubles par exemple), sont avérés et c'est d'ailleurs dans ce sens que l'arrêté 155/2016 a été pris pour limiter les zones de mouillage des navires >80 m en baie de Pampelonne et dans le Golfe de Saint-Tropez. Un des enjeux réside dans l'organisation de ces mouillages pour les grandes unités. Des projets de Zones de Mouillage Organisé (ZMEL) sont en cours sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez.

Mouillages forains
VOLET LITTORAL ET MARITIME



Légende

- Zones délimitées par Arrêté préfectoral 155/2016
- Délimitation Arrêté interpréfectoral 157/2011
- Territoire de la CCGST

Relevés AIS 2013 à 2016

- Navire de 24 à 40 m
- Navire de 40 à 60 m
- Navire de 60 à 80 m
- Navire > 80 m

- Fonds sableux
- Herbier à Posidonia oceanica
- Matte morte de Posidonia oceanica
- Roche méditerranéenne
- Fonds coralligènes
- Fonds détritiques côtiers



Sources : Délimitation arrêté interpréfectoral 157/2011, Shivom du Littoral des maures 2011 ; Scan 25, IGN 2014 ; Bioconoses CARTHAM ; Suivi AIS, Observatoire marin 2016 ; Territoire CCGST, Observatoire marin 2013 ; Zones arrêté préfectoral 155/2016, Observatoire marin 2015.
Composition : Observatoire marin, 2017.

Un territoire convoité par les navires de croisière au mouillage

La croisière est une activité qui semble s'être stabilisée en 2017 après un essor important à partir de 2013 (cf. partie « Les grands moteurs économiques du territoire »). Depuis une dizaine d'année, le territoire accueille régulièrement la croisière au mouillage dans le Golfe de Saint-Tropez à destination du port de Saint-Tropez.

Les bateaux annoncent leur venue quelques mois avant auprès du port et la gestion de l'escale est organisée par des sociétés d' « agents maritimes ».

Les agents maritimes (la société SOGECA, basée à Saint-Tropez, a 70 % des marchés), offre aux compagnies les divers services dont elles ont besoins lors de leur escale.

Des compagnies proposent l'embarquement de voyage à Saint-Tropez et certaines compagnies organisent des visites en bus au départ des Saint-Tropez pour les passagers de leurs navires.

L'accueil de croisières au mouillage est susceptible de s'étendre, l'année 2017 a connu une expérimentation d'accueil de croisiériste au mouillage en baie de Cavalaire.

Un site de mouillage est situé devant le port de Saint-Tropez, il est défini par l'arrêté 155/2016 qui fixe les conditions de mouillage des navires > 80 mètres dont les croisiéristes font partie. Le CROSS MED organise le mouillage.

L'accueil des passagers « croisières » pourrait être envisagé vers d'autres ports du Golfe, notamment le port de Sainte-Maxime.

Un transbordement continu des passagers «croisière» entre la zone de mouillage et le port d'attache

En moyenne, les capacités d'accueil de passagers des bateaux sont très en deçà des 1.000 passagers, dont environ 70 à 80% descendent à terre (en excursion ou visite de la ville du port d'accueil)¹⁹.

Le transbordement des passagers à lieu en continu sur la journée (sauf excursion, départ le matin tôt) via des chaloupes (150 passagers maximum à la fois pour un gros porteur) qui réalisent des allers-retours toutes les 15 minutes en moyenne. Parfois seuls 4 ou 5 passagers peuvent être débarqués, c'est en effet la clientèle du bateau qui choisit le créneau horaire de la journée auquel elle souhaite descendre à terre (pendant la période de mouillage du bateau dans le Golfe).

Le port de Saint-Tropez accueille, sur deux sites différents, les chaloupes qui viennent débarquer et rembarquer les passagers : devant la capitainerie et sur l'embarcadère extérieur au port. Il y a régulièrement des conflits d'usage pour accoster sur ces quais qui sont partagés, soit pour l'accostage de chaloupes de bateaux privés mouillés hors du port, soit pour l'accostage de bateaux de passagers.

Plusieurs problèmes et enjeux se sont manifestés au cours des ans et deviennent prépondérants aujourd'hui :

- ⇒ Les ouvrages et les aménagements peu adaptés : les ouvrages d'accueil du port de Saint-Tropez ne sont pas suffisamment équipés pour ce type d'usage ;
- ⇒ Le sentiment de saturation et le choix des périodes de visite : Le village est petit et l'arrivée en masse de personnes supplémentaires l'été, et en particulier les jours de marché forain (mardi

¹⁹ Source : Analyse de l'activité « Croisière » dans le territoire du Golfe de Saint-Tropez, Observatoire Marin, 2017

et samedi), crée une saturation des espaces piétons. Le déplacement par groupe accentue le sentiment de masse. Ce flux s'ajoute aux navettes maritimes régulières qui transportent 480 000 personnes par an ;

- ⇒ L'ancrage non organisé des grands paquebots sur des zones sensibles et fragiles ;
- ⇒ L'absence de concertation et de planification concertée du développement de cette activité entre les acteurs du Golfe et entre les opérateurs et les affaires maritimes (autorisations de mouillage) dans le respect des contraintes et spécificités de la zone.

Pour faire face à ce développement, le port de Saint-Tropez prévoit d'améliorer les aménagements d'accueil et de sécurité des quais utilisés pour accoster les chaloupes de croisiéristes.

Si l'accueil de passagers « croisière » tendait à se développer vers d'autres ports du territoire, une adaptation des équipements portuaires serait nécessaire pour optimiser et sécuriser l'accueil des passagers.

De plus, la mise en place d'un coffre d'amarrage dans le Golfe de Saint-Tropez pourrait permettre de mieux encadrer l'ancrage des paquebots et limiterait l'impact sur les fonds marins.

Une optimisation des équipements portuaires pour accueillir la grande plaisance

Le territoire du SCoT compte 11 ports d'une capacité de près de 6 500 anneaux, soit 25% de la capacité d'accueil des ports du Var. Les ports du territoire accueillent plus de 90% de navires de moins de 15 mètres mais également des navires de grande plaisance.

L'activité principale des ports du littoral du SCoT est maintenant la plaisance bien que certains conservent une petite activité de pêche (quelques bateaux). Les autres activités économiques en lien direct avec la mer sont résiduelles en nombre de places au port (plongée sous-marine, pêches de loisir, etc.). Le transport de passagers est encore présent, mais celui de marchandises n'est plus significatif, réservé à des dessertes locales et ponctuelles.

Les ports de la zone présentent des capacités d'accueil petites à moyennes avec uniquement le port des Marines de Cogolin qui compte 1 600 anneaux. A l'échelle des communes, on note deux groupes de ports avec ceux de Saint-Tropez, Sainte-Maxime et Cavalaire qui présentent entre 700 et 800 anneaux et ceux des deux communes de fond de Golfe qui présentent des capacités supérieures à 1 000 et 2 000 anneaux.

On observe plusieurs types de clientèles et de bateaux sur le territoire du SCoT qui caractérisent les ports :

- ⇒ Des ports définis « Grande Plaisance » (Cogolin et Saint-Tropez) : les très grosses embarcations sont localisées dans le Golfe de Saint-Tropez, qui jouit d'une réputation internationale. On y vient du monde entier pour voir un site exceptionnel et des bateaux majestueux. C'est également le cas pour les ports de Cogolin et la marina de Grimaud, qui bénéficient d'une réputation de qualité. Ainsi, deux ports varois sont classés parmi les 21 ports de PACA-Corse ayant plus de 10 postes de yachting professionnel (Saint-Tropez - 50 postes ; les Marines de Cogolin - 25 postes) ;
- ⇒ Des ports de plaisance « traditionnels » : Sainte-Maxime n'est pas soumise à la même pression. La clientèle du port est plus modeste, tout comme la taille des embarcations. C'est le cas également pour le port de Cavalaire dont la clientèle est variée ;

- ⇒ Des ports à forte activité plaisance mais avec une présence de pêche traditionnelle : les ports de Saint-Tropez, de Cavalaire et de Sainte-Maxime conservent une petite flotte de patrons pêcheurs professionnels ;
- ⇒ Près de 13% de la capacité des ports du territoire sont des postes de passage. Les enquêtes réalisées dans les ports (BRLi, 2014) témoignent également de ces caractéristiques et soulignent que Saint-Tropez présente néanmoins un passage plus important. En effet, on constate un grand nombre de places saisonnières, un port relativement vide en hiver et donc une difficulté à gérer la saisonnalité de bateaux de grand gabarits, alors que les autres ports ont une clientèle plus stable, annuelle, voire pluriannuelle.

L'évolution de la taille des navires dans le paysage portuaire a des conséquences sur l'accueil des navires à terre et leur accès en mer :

- ⇒ Des équipements portuaires à adapter pour répondre aux nouvelles exigences de la navigation : des bateaux toujours plus gros ;
- ⇒ Une redistribution des places de port qui nécessite une réflexion globale sur les parcs à bateaux à terre et les cales de mise à l'eau.

Des ports développant des démarches environnementales

L'ensemble des ports du périmètre est équipé pour la réception des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison (les déchets ménagers, les eaux noires, les résidus d'hydrocarbures).

Sur le territoire du SCoT, Cavalaire a été le premier port certifié « Port Propre » et s'est ainsi montré précurseur dans ce domaine.

Les Marines de Cogolin présentent également une qualité environnementale, récompensée par la certification « Port Propre » depuis 2009.

Les trois autres ports du territoire ont également engagé des démarches devant les conduire prochainement à la certification « Port Propre ». Celui de Sainte-Maxime bénéficie déjà du label « Pavillon bleu ».

Ainsi la majorité des ports du périmètre sont dans la démarche « Port Propre ». Aujourd'hui dans le Var, 43 ports sont dans la démarche « Port Propre » dont 12 ont la certification « Gestion environnementale portuaire » AFAQ-AFNOR.

Les améliorations en matière d'environnement sur les ports restent à poursuivre dans le temps en matière de démarche environnementale de développement/maintien de services et notamment en liaison avec les futurs enjeux règlementaires en matière d'eaux noires et d'eaux grises des bateaux, de gestion des sédiments de dragage (enjeux forts notamment pour les ports du fond de Golfe), de la qualité et la restauration des eaux des ports.

A noter également que sur Saint-Tropez, des dragages simples sont réalisés dans ce port et les produits récoltés sont dirigés vers un centre de recyclage monté sur le parking. Les métaux et les sables sont séparés, ceux-ci pouvant être étendus sur les plages ou transmis au secteur du BTP selon leur propreté. Des systèmes de retraitement des eaux grises et des eaux noires avec des pompes sous vide et des branchements à quai pour les bateaux ont été construits mais restent peu fonctionnels et nécessitent des améliorations.

Les caractéristiques propres à chaque port du SCoT sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

Communes	Ports	Gestion	Capacité d'accueil		Usagers	Services
Cavalaire	Cavalaire (public)	Gestion communale	620	7 à 21 m	Clientèle familiale et touristique (ballade, sports nautiques, pêche etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Aire de carénage aux normes • Station de pompage sous vide des eaux usées des bateaux • Ouverture d'un point propre pour le tri et l'élimination des déchets portuaires • Acquisition de matériels de lutte contre les pollutions accidentelles • Surveillance nocturne des bassins et station d'avitaillement • Aire technique avec engin de levage 35T • 83 bouées de mouillage en saison exploitées par le port
	Cavalaire (privé)	Gestion privée : concession à la S.A.C.N.P.P.C.	610	16 m.	Réservé aux sociétaires	<ul style="list-style-type: none"> • Surveillance 7j/7 24h/24. • Ponton flottant loué aux professionnels
Saint-Tropez	Saint-Tropez	Gestion publique par le Port	753	De 30 à 50 m	80% de l'espace attribué aux professionnels (50 postes) et associations, le reste aux saisonniers avec forfaits	<ul style="list-style-type: none"> • Pompage des eaux usées par système sous-vide • Cuve de vidange sur l'aire de carénage • Station d'avitaillement, Centrale de trie sur le parking • Nettoyage quotidien du port
Sainte-Maxime	Ste Maxime (privé)	Gestionnaire du bassin Sud	375	25 m	Escale / Grande plaisance	<ul style="list-style-type: none"> • postes de passage • grue de 12 tonnes • carburant 24 h /24 h
	Ste Maxime (public)	SEMA	390	15 m		
Cogolin	Les Marines de Cogolin	Gestion privée : concession à la SAPP Les Marines jusqu'en 2020	1600	10 - 45 m	<ul style="list-style-type: none"> • Réservé aux actionnaires • Port de passage • 25 postes pour Yachting professionnel 	<ul style="list-style-type: none"> • 4 zones sanitaires • Pompe à eau grise mobile/ fixe • 3 cuves à huile de 1 200 litres, Vidange des déchets chimiques

						<ul style="list-style-type: none"> • Station d'avitaillement, Aire de carénage à Monaco Marine
	Port Cogolin	Gestion privé : par le Syndic A.CO.GEST	150	Type voilier	Réservé aux résidents	Sécurité assurée 24H/24 par un privé
Grimaud	Port Grimaud I	Association Syndicale des Propriétaires de la Cité Lacustre	867	40m	Tourisme familial + Tourisme de grande plaisance (environ 15 %) + Demande touristique d'hébergement de standing axée sur les loisirs maritimes.	<ul style="list-style-type: none"> • Pompage des eaux usées, container de vidange des huiles, remorque spéciale pour carénage • Tri sélectif, Collecte des fusées périmées • Mise à l'eau (4 cales), cale de halage • Station de carburant • Service de plongée sous-marine • Chantier naval (PG2)
	Port Grimaud II	Association Syndicale Libre	769	20m		
	Port Grimaud III	Association Syndicale des Propriétaires de la Cité Lacustre	519	20m		
	Port communal	Gestion communale + Société de Navigation de Port Grimaud	70	7 m	Port de passage dédié aux locaux + certains plaisanciers	<ul style="list-style-type: none"> • Barrage anti-pollution sur les 3 entités

Présentation des ports. Source : Diagnostic du projet de Volet Littoral et Maritime du SCoT (ajourné), BRLi, 2014

Les parcs à bateaux et aires de stockage des navires²⁰

Quatre « bassins » de concentration des aires de stockage des navires à terre ou parcs à bateaux sont présents sur le territoire : Nord de la Croix-Valmer, Fond du Golfe autour de la Giscle à Grimaud, Baie des Canoubiers à Saint-Tropez, Le long du Préconil à Sainte-Maxime.

Il s'agit d'aires de stockage mixtes associant des activités de chantiers navals essentiellement implantées en espace artificialisé.

Les usagers ayant recours aux parcs à bateaux disposent également d'une solution de mouillage à flot pour la période de navigation estivale, qu'il s'agisse d'un mouillage ou d'une place de port.

Une concurrence vis-à-vis d'autres modes d'occupation des sols est observée, notamment une spécialisation observée au sein des zones artisanales (problématique à Grimaud).

Par ailleurs, la commune de Grimaud dispose d'un port à sec, sur le port PG2 sud, en gestion privée.

Les problèmes d'intégration paysagère, de gestion environnementale, de saturation des espaces naturels fréquentés et de coût, dans une zone où l'espace manque, semblent être les facteurs principaux qui affectent le développement de ports à sec dans le territoire.

Les cales de mise à l'eau

Sur les 19 communes littorales du Var, qui s'étendent sur 436 km, 21 cales de mise à l'eau de taille relativement modeste (mise à l'eau d'une seule embarcation possible en général) sont actives, soit en moyenne une cale tous les 21 km et un peu plus d'une cale par commune. Les communes du SCoT sont dans la moyenne avec 9 cales pour 9 communes littorales.

Toutefois, la répartition de ces ouvrages n'est pas homogène sur le territoire. Six se situent dans des enceintes portuaires et des communes ne disposent pas de cales. C'est le cas du Rayol-Canadel, Gassin et la Croix-Valmer, qui n'ont également pas de ports et dont l'aménagement du littoral est difficile. Certaines sont également dangereuses (trop pentues, etc.) comme celle de Cogolin. De plus, certaines cales sont privées et ne sont pas adaptées aux contraintes réglementaires.

Sur le territoire concerné, environ la moitié des cales sont en gestion communale, d'usage gratuit (alors qu'il y en a 8 gratuites sur 21 dans le Var). L'autre moitié est gérée par des privés et sont payantes (5-8 euros d'accès hors parking). Ces droits d'usage permettent aux gestionnaires d'entretenir la cale, comme c'est le cas pour les communes de Ramatuelle, Grimaud et Cogolin. Ce paiement sélectionne le nombre de bateaux et le type de clientèles. Le prix est parfois justifié par des services plus nombreux et de meilleure qualité que les cales gratuites.

Conscient de l'ampleur du phénomène et de l'importance de l'accès à la mer, le Conseil régional a mené une réflexion globale sur les cales de mise à l'eau de son littoral en 2011.

Le diagnostic réalisé dans le cadre de cette réflexion régionale révèle qu'il s'agit principalement d'un usage familial et par des résidents locaux qui s'effectue toute l'année ; la fréquence est toutefois plus

²⁰ Source : Etude pour l'intégration des zones de stockage à sec des navires de plaisance dans les trois Schémas de Cohérence Territoriale du littoral varois, Université de Nantes /PAC VAR/Conservatoire du Littoral - mémoire de stage Alice Gout-Roue 2017

importante en période estivale. Les embarcations sont essentiellement des bateaux à moteur de moins de 6 mètres, mais on observe également des kayaks, des petits voiliers et de plus en plus de jet-skis.

Le principal problème posé par les cales de mise à l'eau existantes concerne l'accès, qui suppose un espace dégagé, la possibilité de manœuvrer et de se garer. Ce problème est intrinsèque à la moitié des cales, mais se généralise en période estivale du fait de l'engorgement des ouvrages et de la pression touristique. En été, la forte demande de mise à l'eau et la concentration des usagers sur les sites faciles d'accès et gratuits, génèrent un allongement des temps d'attente et la saturation des accès, voies de circulation et parkings.

Ce problème est accentué par le fait que toutes les cales ne disposent pas systématiquement d'une aire de parking à proximité. Dès lors, l'accès à la cale est relativement compliqué et l'absence de parking allonge le temps de rupture de charge des embarcations.

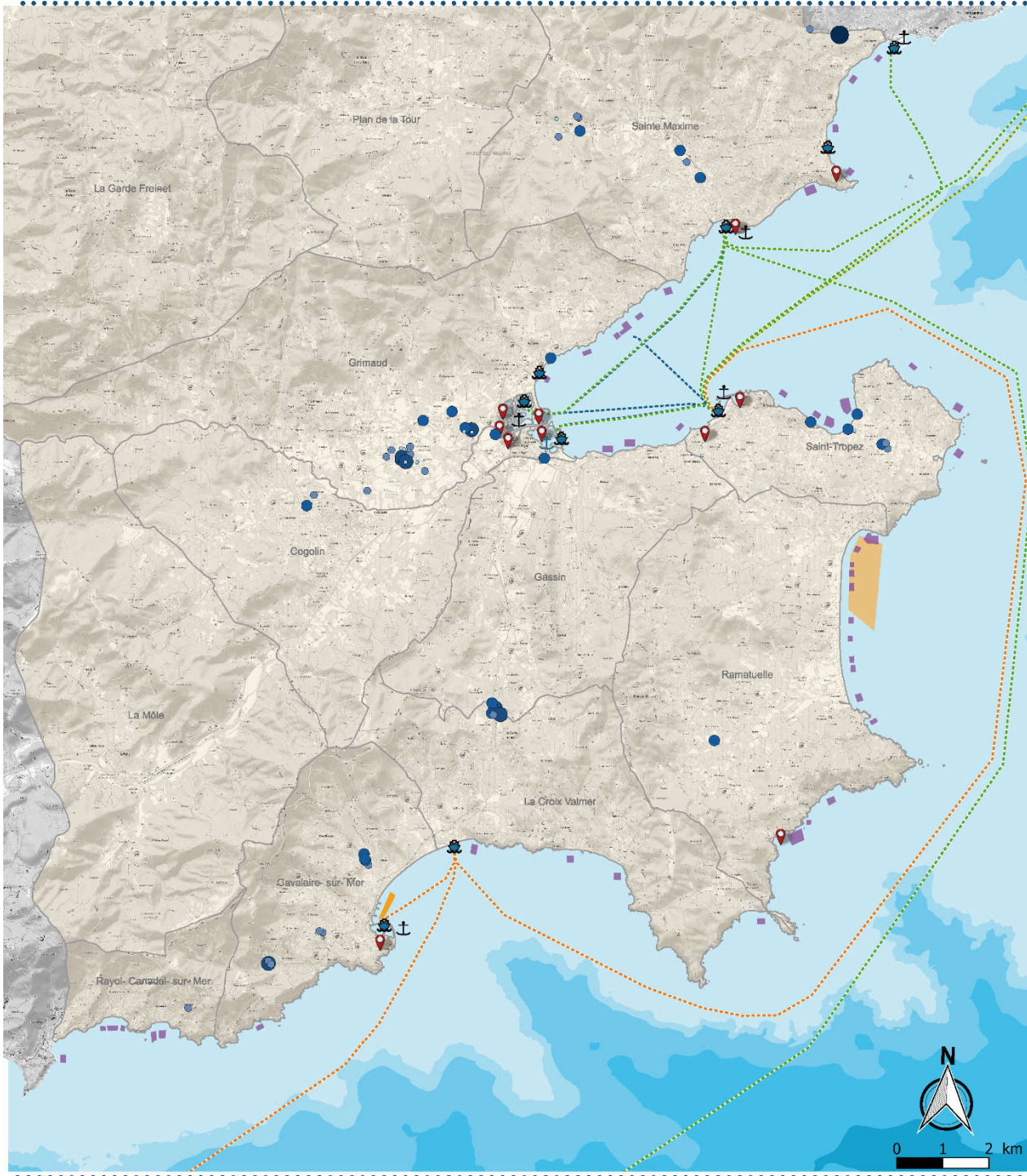
Dans un contexte où les ports accueilleraient davantage des navires de plus grande taille et où les navires de plus petite taille seraient stockés à terre, les cales de mise à l'eau apportent un complément pour l'accès aux plans d'eau d'un public souvent local et globalement moins fortuné que celui des ports.

Communes	Localisation	Gestionnaire	Accès
Cavalaire	Port de Cavalaire	Capitainerie du port public (commune)	Accès facile avec parking à proximité - gratuit
Ramatuelle	Domaine de l'Escalet (hors port)	Privée	Accès difficile - gratuit
Saint-Tropez	Le Pilon (hors port)	Commune	Accès difficile - gratuit
	Port de Saint- Tropez	Commune	Accès difficile - gratuit
Cogolin	Port Cogolin	Société de nautisme Madraco par délégation de service public de la commune	Accès facile - payant
	Les Marines de Cogolin (hors port) – FERMEE en 2017	Société Anonyme du Port de Plaisance, par délégation de service public de la commune	Accès facile d'accès, de manœuvres et de retournement. Facilités de stationnement- payant MAIS La cale a été fermée en 2017 par le gestionnaire dans la mesure où celle-ci n'est plus aux normes (pente de 17% lors qu'il faudrait qu'elle soit de 5%).
Grimaud	Port Grimaud I et III (2 cales)	Gestion privée par ASPPG	Accès facile et payant pour Port Grimaud III
	Port Grimaud II (2 cales)	Gestion communale, par le port	Accès moyen (absence de parking) - gratuit
Sainte-Maxime	Port de St Maxime		Accès difficile - payant



Les cales de mise à l'eau dans le golfe de Saint-Tropez. Source : Conseil régional, Inventaire 2010

Infrasctructures Littorales
VOLET LITTORAL ET MARITIME



Légende

Territoire CCGST

Ports

- Port sans activité de pêche
- Port avec activité de pêche
- Infrastructures de transport à passagers

- Cales de mise à l'eau
- Projet Ponton (Grimaud)
- Zone d'AOT
- ZMEL
- Projet de ZMEL

Liaisons compagnies

- Bateaux verts
- Navette-Bateau
- Rivage côte d'azur
- TMR
- Vedettes des îles d'Or

Chantiers navals

- 0 - 23
- 23 - 46
- 46 - 70
- 70 - 93
- 93 - 117



Sources : AOT, DDE 2004 ; Cales de mise à l'eau, Observatoire marin 2017 ; Liaisons compagnies, Observatoire marin 2017 ; Chantiers navals, Observatoire marin 2016 ; Ports, Observatoire marin 2017 ; Scan 25, IGN 2014 ; ZMEL, Observatoire marin 2017. Composition : Observatoire marin, 2017.

5. UNE POLITIQUE DE VALORISATION DES ESPACES NATURELS DU LITTORAL SUPPORT D'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE



Les plages, des sites emblématiques support d'importantes activités nautiques et balnéaires

Le littoral du territoire comprend de nombreuses plages, dont la plupart sont de petites criques entre des rochers. Par contraste avec ces espaces encore sauvages, le littoral offre également quelques grandes plages très fréquentées, dont les accès sont aménagés et dont certains secteurs sont concédés à des acteurs économiques (restauration, location de matériel nautique, etc.).

Les plages constituent donc un point central de l'économie locale et du patrimoine local. Les activités de plage et l'image de qualité véhiculées par les établissements qui les portent, participent pleinement au succès touristique du territoire, dont la réputation repose sur une nature riche et diversifiée.

Ceci est particulièrement le cas pour la plage de Pampelonne, dont l'attrait repose pleinement sur l'équilibre entre l'espace naturel remarquable de la plage et ses établissements. Dans un contexte légal strict et une nature sensible, tout l'enjeu repose sur une conciliation des activités existantes, avec une valorisation et une protection de l'espace littoral (plages, dunes, fonds marins). La mise en place d'un schéma d'aménagement de plage²¹ souligne l'importance de parvenir à une vision globale de l'aménagement et de la mise en valeur du littoral, pour que l'environnement exceptionnel du territoire soit toujours le garant de la qualité du tourisme local.

Les 20 plages concédées du territoire concentrent une centaine de concessions de plages et une centaine de lots sous-traités occupant une surface totale d'environ 9,3 ha²².

Les plages disposant de sous-concessions peuvent être classées en 3 catégories :

- ⇒ les plages accueillant des établissements auxquels a été délégué un service public de bains de mer (vocation de service de type commercial comme la restauration - ex : Pampelonne);
- ⇒ les plages « familiales » souvent publiques (Salins, Bouillabaisse) ;
- ⇒ les plages « sportives » développant des services de location de matériel nautique ou autres clubs pour enfants (Cavalaire, Canoubiers, la Moune, etc.).

La protection des plages vis-à-vis de l'érosion côtière, le maintien de la qualité des eaux de baignade, le développement de navettes de transport maritime depuis et vers les plages, l'encadrement des usages balnéaires, nautiques et de mouillage au droit des plages et la garantie de l'accessibilité des sites sont autant d'enjeux pour une politique de valorisation des espaces naturels du territoire, garants de l'attractivité touristique.

La gestion du plan d'eau : l'encadrement des activités dans la bande des 300 mètres en mer



Les plages sont le support d'activités nautiques et balnéaires nombreuses et diversifiées, le plus souvent associées aux locations d'engins (jet ski, voile légère, planches à voile, fly board, stand up

²¹ Élaboré par la commune de Ramatuelle et approuvé le 15 décembre 2015 par décret en Conseil d'Etat

²² Données Observatoire Marin, 2017

paddle, etc.) et écoles de voile situées sur les plages. Leur pratique en mer est encadrée par les plans de balisage communaux établis par les maires et le Préfet Maritime de Méditerranée.

Les plages les plus fréquentées (la majorité des plages) sont balisées pour prévenir les conflits d'usages et les problèmes de sécurité. Il existe ainsi des Zones Réservées Uniquement à la Baignade (ZRUB), des Zones Interdites aux Engins à Moteur (ZIEM) et des chenaux pour les écoles de voile et loueurs. Les plages sont déjà bien organisées en matière de répartition des activités, organisation et mise en place de chenaux d'accès.

Les mairies mettent en place un système de police des baignades et des activités nautiques utilisant des engins de plage et des jet-skis. Les principales infractions constatées sont les excès de vitesse (notamment des jet-skis) et le respect des réglementations liées aux chenaux. L'État prête le concours de la police nationale (agents des Compagnies Républicaines de sécurité) sur la plage la plus sensibles du territoire (Pampelonne).

La randonnée pédestre, cheminements côtiers et sentier du littoral, un maillage incomplet du territoire



Le littoral varois offre un cadre exceptionnel pour la pratique de la randonnée : dénivelés relativement modérés, climat doux et paysages exceptionnels. C'est pourquoi, la pratique de la randonnée est un des premiers facteurs de l'attractivité du Var pour la clientèle intra départementale (39% des motifs de visite) et le deuxième pour les habitants de la PACA (23%)²³.

Accessible à quasiment tous les publics, la randonnée est présente sur l'ensemble du périmètre aussi bien dans l'arrière-pays que sur le littoral et ce, tout au long de l'année. La pratique de la randonnée s'y effectue principalement librement, sans encadrement particulier, mais peut également être réalisée dans le cadre d'associations, en partenariat ou non avec le Comité Départemental de la Randonnée Pédestre.

Sur le littoral, la fréquentation par les promeneurs se concentre sur le sentier du littoral. Aménagé sur l'ancien sentier des douaniers, il longe aujourd'hui la côte varoise en offrant l'accès libre à la mer pour tous. Certains de ses tronçons font partie des sites les plus visités du Var et notamment le sentier des trois Caps. Un aménagement paysager et environnemental du littoral de la commune de Grimaud est prévu avec prolongement du sentier du littoral.

Les sentiers les plus fréquentés subissent une forte pression anthropique (usure, érosion, élargissement, création de faux sentiers, ramifications vers la mer, etc.). La concentration d'un grand nombre de personnes sur le sentier peut en outre rendre la circulation difficile et aggraver la dégradation de la végétation aux abords des chemins. On observe également un piétinement important autour des points de panoramas spectaculaires. L'utilisation de plus en plus fréquente des bâtons de randonnée a également un impact négatif sur les ouvrages de consolidation des sentiers.

²³ Schéma Départemental de Développement Touristique du Var 2007-2011.

Les cheminements côtiers assurent une continuité longitudinale et des accès à la mer. Cependant sur le territoire, la continuité est interrompue²⁴, notamment sur les portions suivantes :

- ⇒ à Gassin, la portion qui s'étend de la plage des Marines de Cogolin jusqu'au secteur de la Moune en passant par le site des Torpilles. Dans l'absolu, cette partie est accessible mais dangereuse. En effet, le passage devant le site des Torpilles se fait sur une zone de remblais, sûrement des vestiges de vieilles plateformes détruites mais où les ferrailles aujourd'hui rouillées demeurent ;
- ⇒ à Grimaud, une zone située au bout de la plage dite des « Gros pins » est inaccessible, coupure nette sur un mur de clôture donnant directement dans l'eau ;
- ⇒ sur le littoral maximois, une partie du littoral au niveau du lieu-dit des « Cigales » est inaccessible, mur de clôture donnant immédiatement dans l'eau. Une zone au niveau de la pointe de la croisette est inaccessible pour raison de sécurité d'Etat (propriété privée diplomatique étrangère). Egalement une petite partie au niveau de l'ex discothèque « le Saint Hilaire » est inaccessible, un mur de soutien de la route donne directement dans l'eau ;
- ⇒ à Sainte-Maxime toujours, entre la Nartelle et la plage des Eléphants, un mur de clôture plongeant directement dans l'eau interrompt le passage piéton sur le littoral. Egalement cette zone étant considérée comme dangereuse par la commune, un arrêté municipal a été pris et interdit l'accès à cette zone ;
- ⇒ Enfin une partie au niveau du lieu-dit du « Saut du Loup » est impraticable du fait encore une fois d'un mur de clôture donnant directement sur l'eau.

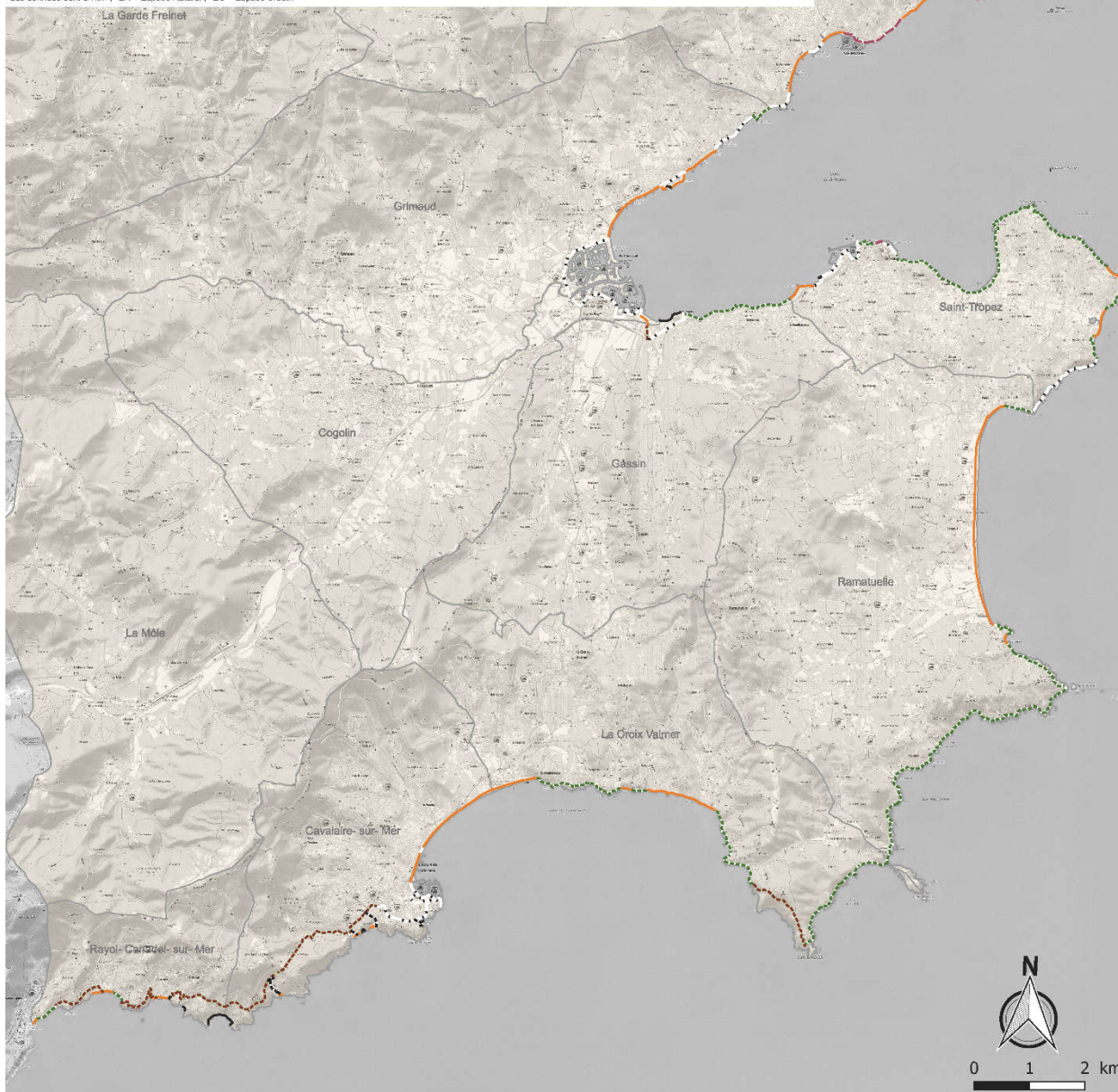
Pour le reste, dans l'ensemble, le littoral du territoire est accessible. Toutefois, en termes de niveau de difficulté d'accès, il en existe plusieurs. Des parties sont en effet accessibles mais pour un public restreint (passage sur des rochers étroits, sur des parties glissantes, etc.). Aussi des parties pourraient bénéficier d'un balisage et d'un entretien ; d'autres pourraient juste faire l'objet d'un entretien afin de pouvoir rétablir la simple accessibilité.

²⁴ D'après levés de terrain de l'Observatoire Marin en été 2017 sur les communes de Gassin, de Grimaud, et sur le littoral Maximois.

Sentier du littoral VOLET LITTORAL ET MARITIME

	Sainte-Maxime	Grimaud	Cogolin	Gassin	Saint-Tropez	Ramatuelle	La Croix-Valmer	Cavaire S/Mer	Rayol-Canadel	Totaux
Restant à définir	1,0									1,0
Accès transversal								1,3	0,0	1,3
Contournement sur EN*			0,3					4,0	3,7	9,5
Contournement sur EU*	0,9	3,1	2,2	0,9	3,5			3,0		13,5
Littoral non accessible		0,1		0,5				0,1	0,7	1,4
Plage	4,1	2,7	0,2	0,5	1,2	4,5	2,4	2,5		18,9
Sentier du Littoral	1,5	0,9		2,2	7,9	9,0	6,8		0,7	29,0
Voirie du Littoral	2,1				0,2					2,4
Totaux	9,6	6,8	2,7	4,1	12,8	13,5	10,8	10,8	5,9	76,9

Les données sont en km, *EN = Espace Naturel, *EU = Espace Urbain



Légende

□ Territoire de la CCGST

Types d'accès au littoral du territoire

- Accès transversal
- Contournement sur EU
- Sentier du Littoral
- Restant à définir
- Littoral non accessible
- Voirie du Littoral
- Contournement sur EN
- Plage



Sources : Linéaire du sentier du littoral, Geolittoral 2017 ; Linéaire du sentier du littoral, Observatoire marin 2017 ; Scan 25, IGN 2014 ; Territoire de la CCGST, Observatoire marin 2013. Composition : Observatoire marin, 2017.

Les activités nautiques sportives (jet ski, surf, kite-surf, stand up paddle, etc.)



La voile et les évènements nautiques

Le territoire du Golfe de Saint-Tropez constitue un haut lieu de la voile et regroupe une dizaine de clubs de voile :

⇒ 2 en baie de Cavalaire :

- Le Yacht Club de Cavalaire : cette association de voile légère et habitable est une des plus grandes structures du périmètre. Elle est active à l'année, entre son siège à la base Nautique de Cavalaire (centre-ville) et le Point Plage en milieu de baie (environ 130 stagiaires/ semaine) ;
- La Maison de la Jeunesse et de la Culture à la Croix-Valmer ;

⇒ 8 dans le Golfe de Saint-Tropez :

- Union Sportive de Saint-Tropez ;
- Société Nautique de Saint-Tropez ;
- Yacht Club de Saint-Tropez ;
- La Moune à Gassin ;
- Centre Nautique municipal de Cogolin ;
- Yacht Club I, à Port Grimaud ;
- Riviera Water Sport, à Grimaud ;
- Centre Nautique, à Sainte-Maxime.

D'autres établissements plus légers et commerciaux proposent des activités dont des activités de voile légère sur les plages.

Comme pour les autres activités nautiques, le principal problème concerne le manque de place à la fois terrestre et maritime compte tenu du nombre d'usagers en zone côtière. Cette difficulté augmente considérablement pendant les régates.

La circulation peut également devenir compliquée dans certains chenaux étroits, comme celui de Cavalaire (menacé par surcroît par la zone de mouillage devant le port). La vitesse excessive de certains plaisanciers peut par ailleurs poser des problèmes de sécurité aux pratiquants de la voile.

Les manifestations nautiques sont essentiellement des manifestations liées à la Voile excepté certaines compétitions majeures ou regroupements de Scooter des mers à Cavalaire. Il y a quelques années, des courses de « cigares » étaient organisées dans le golfe de Saint-Tropez, mais cette pratique est révolue.

Le nombre de manifestations nautiques n'a cessé de croître dans le périmètre. Une quinzaine de manifestations sont organisées chaque année et rythment le calendrier.

Les plus grands événements sont :

- ⇒ Le festival Armen à Saint-Tropez, en Mars ;
- ⇒ Le critérium des fleurs en Mars ;
- ⇒ La fête du nautisme à Cavalaire et Sainte-Maxime, en Mai ;
- ⇒ Les voiles latines de Saint-Tropez, en Mai ;
- ⇒ La Giraglia Rolex cup à Saint-Tropez, en Juin ;
- ⇒ Le Trophée Bailli de Suffren à Saint-Tropez, en Juin ;

- ⇒ Le Festival de la Mer à Cogolin, de Juillet à Août ;
- ⇒ Le Championnat du Monde de Jet-ski off-shore à Cavalaire, en Septembre ;
- ⇒ Les voiles de Saint-Tropez, de Septembre à Octobre ;
- ⇒ Les Voiles d'Automne, en Novembre.

Les retombées des évènements nautiques ne sont pas connues en dehors de la période des Voiles de Saint-Tropez où la fréquentation de la ville correspond sur 6 jours à celle d'un mois de juillet entier²⁵.

Les principaux enjeux pour la voile et les évènements nautiques sont donc :

- ⇒ Le maintien d'une qualité de services, d'accueil et de pratiques du plan d'eau pour les pratiquants nombreux et présents toute l'année souvent ;
- ⇒ La sécurité des usagers et notamment les problèmes avec les engins à moteurs lourds ou plus légers ;
- ⇒ Les nuisances sonores des grandes unités et des scooters des mers pour des pratiquants recherchant le « sauvage » et le « naturel » ;
- ⇒ La gestion des mouillages libre sur ancre et de leurs impacts lors de grands évènements nautiques ;
- ⇒ La gestion de la sur-fréquentation et des parkings (prix jugés trop élevés) lors des grands évènements nautiques.

La planche à voile, kite-surf et surf

Bien que les spots de kite surf et de planche à voile ne soient pas aussi réputés et pratiqués que ceux de la presqu'île de Giens, de nombreux clubs de voile et prestataires d'activités variées associées aux activités de voile légère ou de surf sont localisés sur la carte présentant les usages du territoire.

De plus, il s'agit de pratique sportives offrant une image dynamique au territoire et pouvant permettre un développement touristique sur les ailes de saison.

Le windsurf et le kite surf sont pratiqués notamment hors saison sur la plage de Pampelonne, de Bouillabaisse de Saint-Tropez, sur les plages de Sainte-Maxime et de Cavalaire en fonction des orientations du vent. Pour le kite surf, plus particulièrement, un site est particulièrement prisé dans la partie nord du Golfe de Saint-Tropez (départ de la plage Beauvallon/Guerrevielle de à Grimaud).

Quelques sites du territoire du SCoT se prêtent bien au surf bien que la plus forte fréquentation soit notée à l'ouest du Var (hors périmètre SCoT).

Le Jet-ski

Cette pratique du nautisme s'est très bien implantée sur le territoire de l'étude, dont la clientèle recherche les activités modernes et « à sensation », cependant on note une régression de ces activités sur Cavalaire qui était autrefois le centre mondial avec certains championnats du monde organisés sur Cavalaire.

²⁵ Source : Maison du tourisme du Golfe, BRLi 2014

Sur le périmètre, 11 établissements proposent la pratique de véhicules nautiques à moteur (scooters des mers et jet-ski) sur les communes suivantes : Sainte-Maxime, Grimaud, Cogolin ; Cavalaire-sur-Mer, Ramatuelle. La configuration du golfe de Saint-Tropez permet tous les types de pratiques, de l'initiation aux randonnées. Certains clubs sont ouverts 7 jours sur 7.

La profession a fait des efforts de structuration, de communication et de sensibilisation des usagers afin qu'ils respectent les règles de navigation, de sécurité et ne contribuent pas à déprécier l'image de la profession ; ce qui a abouti à une diminution de l'activité et à sa maîtrise.

Néanmoins, le jet-ski cristallise de nombreuses difficultés de sécurité et de conflits d'usages. Les pratiquants recherchent souvent la vitesse et de nombreux usagers maîtrisent mal la réglementation, notamment pour ceux dont la pratique est occasionnelle.

La localisation de plusieurs centres de location en fond de golfe concourt également à cette situation et paraît inappropriée à plusieurs titres. En effet, la vitesse y est limitée à 20 nœuds, en raison justement de la densité du trafic, des risques de collision, de la configuration géographique du site (plan d'eau entouré de collines en zones résidentielles et de plages) et des nuisances sonores.

Il est en effet reproché au jet-ski la nuisance sonore qu'il occasionne lorsqu'il est pratiqué près des côtes ou des bateaux en navigation, et les risques d'accident qu'il peut générer avec des baigneurs ou encore des chasseurs sous-marins. A contrario, les chenaux mis à disposition et les zones de mouillage réservées au stationnement des engins participent à la sécurité du plan d'eau.

Les jet-skis sont soumis à la directive européenne n°2003/44 qui a complété les exigences légales en matière de conception et de construction par des normes environnementales et par des valeurs limites concernant les émissions gazeuses et sonores des bateaux de plaisance. En France, le 25 février 2005 a repris ces exigences. Les véhicules à moteur tendent à s'y conformer, comme c'est le cas du parc locatif sur les plages de Pampelonne.

Le littoral des Maures, haut lieu de plongée sous-marine



La plongée sous-marine est une activité aquatique importante du périmètre du SCoT de par l'image qu'elle véhicule et l'impact économique indirect qu'elle crée. Cela est renforcé par le fait que le territoire du SCoT présente un patrimoine naturel et historique très riche et très attractif pour cette pratique.

La majorité de l'activité est encadrée par des structures professionnelles. Cependant, une part non négligeable des plongées est également pratiquée de manière individuelle à partir de bateaux particuliers (clubs venant des autres régions de France ne passant pas par les clubs locaux notamment).

En 2011, le Schéma départemental de la mer et du littoral²⁶ mettait en évidence 427 000 plongées réalisées par 110 clubs (6 900 adhérents) dans le département, chaque année, générant 10 millions d'euros de chiffre d'affaire direct.

Pour le territoire du Golfe de Saint-Tropez cela représente environ 25% de l'activité de plongée sous-marine du Var, soit 100 000 plongées par an qui génèrent 2,7 millions d'euros de chiffre d'affaire. La

²⁶ Enquête réalisée auprès des établissements de plongée sous-marine par le Conseil Départemental

grande majorité (80%) des plongées est réalisée sur la partie sud du territoire entre le Rayol-Canadel et le Cap Camarat (2,2 millions d'euros de chiffre d'affaire pour 88 800 plongées).

Une quinzaine de structures de plongée sont présentes à Sainte-Maxime, Grimaud, Cogolin, Saint-Tropez, Ramatuelle, la Croix-Valmer et Cavalaire, totalisant 340 licenciés ayant pris leur licence localement (le nombre total de plongeurs effectif est beaucoup plus important du fait en partie que tous les plongeurs ne sont pas licenciés). La saisonnalité de cette activité est assez marquée : la haute saison se situant durant l'été avec un pic d'activité en mai.

Le patrimoine naturel (tombants de coralligène, secs et tombants rocheux, etc.) mais aussi le patrimoine archéologique (nombreuses épaves) constituent une diversité de spots de plongée sur le territoire. Les sites sont variés et permettent d'accueillir des pratiquants de tous les niveaux. Les sites profonds et les épaves abritent une faune marine particulièrement intéressante. Les sites les plus fréquentés sont le Ramon membru, le Togo, la petite et la grande Quairolles, le Rubis, les Sardinaux (Ramon et Espingole) avec environ 10 000 à 15 000 plongées par an et par site.

D'autres sites de plongée sont également fréquentés sur les plateaux rocheux et les tombants, essentiellement à la pointe Moussure, la roche Russo, le Dattier et des sites à proximité du cap de Saint-Tropez, la Cardinale de la Rabiou et de la pointe des Sardinaux dont les sites de l'Arche et des pyramides, le Sec Jaune et le Sun Paradise, The wall, les roches Saint-Pierre, etc. Quelques épaves sont également valorisées sur Saint-Tropez. Au total plus de 25 sites sont fréquentés chaque année par les plongeurs sous-marins.

La plongée sous-marine, une pratique encadrée

La découverte d'un milieu secret et riche contribue notablement à sensibiliser le public à la nécessité de protéger effectivement le patrimoine naturel marin et sous-marin. Le rôle des clubs est en ce sens essentiel.

Néanmoins, la forte fréquentation de certains sites peut conduire à des dégradations non négligeables et parfois durables. Dans le souci de préserver les fonds marins des dégradations engendrées par les activités subaquatiques, l'Observatoire marin a lancé une opération d'aménagement des sites de plongée. Des mouillages fixes évitant aux bateaux de jeter l'ancre, accompagnés de consignes d'usages respectueuses de l'environnement ont été mis en place depuis 2004.

En effet, les amarrages des bateaux sur bouées « gérées » sont des pratiques courantes de bonne gestion dans le monde. Par ailleurs, la sur-fréquentation de certains sites peut occasionner peu à peu des dégradations des milieux, malgré la sensibilisation effectuée par les encadrants. Les débutants, en particulier, maîtrisent moins bien leur stabilisation et sont parfois amenés à heurter le fond ou les rochers ou à déplacer des sédiments par un mouvement de palme inapproprié.

Aujourd'hui, tous les sites aménagés sont gérés en ce qui concerne les dispositifs de signalisation (ancrage, bouée, etc.). Les personnes souhaitant les utiliser doivent effectivement signer une charte et recevoir une vignette mais au-delà de ça il n'y a pas de gestion de la part du service (pas d'agent sur le terrain pour surveiller toutes les plongées).

Sur le territoire, 16 sites de plongées sont aménagés (bouées de repérage et d'amarrage). Ainsi de Rayol-Canadel-Sur-Mer à Sainte-Maxime les sites sont les suivants :

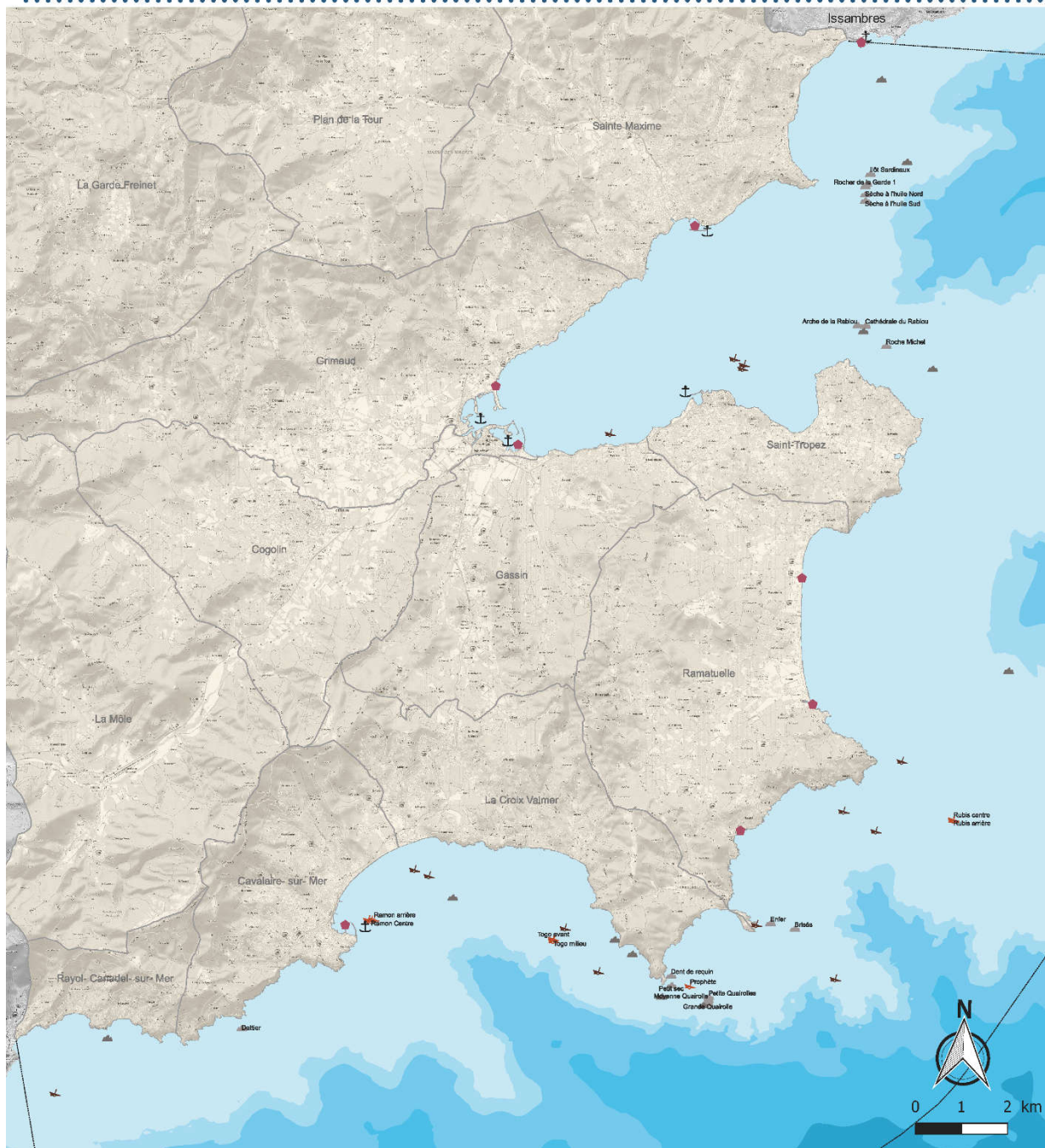
- ⇒ Le Dattier (Site naturel) ;
- ⇒ La Calanque (Site naturel) ;

- ⇒ Le Ramon Membru (Epave) ;
- ⇒ Le Togo (Epave) ;
- ⇒ Le petit Sec (Site naturel) ;
- ⇒ Le prophète (Epave) ;
- ⇒ Les Quairolles (Site naturel) ;
- ⇒ La dent de requin (Site naturel) ;
- ⇒ L'enfer de Taillat (Site naturel) ;
- ⇒ Les Brisés (Site naturel) ;
- ⇒ Le Rubis (Epave) ;
- ⇒ La Roche Fouras (Site naturel) ;
- ⇒ La Roche Michel (Site naturel) ;
- ⇒ La Rabiou (Site naturel) ;
- ⇒ La Sèche à l'Huile (Site naturel) ;
- ⇒ Les Sardinaux (Site naturel).

Les problèmes que rencontre cette activité

- ⇒ Le manque de places de parking pour les usagers ;
- ⇒ Les risques et nuisances engendrés par d'autres activités : passages fréquents des navires de transport de passagers, de gros navires à vitesse excessive, non-respect de la distance de sécurité des plaisanciers et des voiliers en régate, passage de jet-skis à grande vitesse.

Activité de plongée sur le territoire
VOLET LITTORAL ET MARITIME



Légende

- Territoire CCGST
- Ports
- Etablissements de plongée
- Périmètre en mer : 3 milles

Sites de plongée

- Epave Amenagée
- Roche Amenagée
- Epave
- Roche



Sources : SHOM 2006 ; Etablissements de plongée, Observatoire marin 2017 ; Sites de plongée, Observatoire marin 2016 ; Territoire CCGST, Observatoire marin 2013.
Réalisation : Observatoire marin, 2017

Une multiplicité d'usages en mer qui cohabitent mais qui occasionnent des sources de tensions saisonnières



Pour résumer :

- ⇒ La gestion du plan d'eau dans la bande des 300 mètres permet d'organiser et d'encadrer les pratiques ;
- ⇒ Des tensions persistent entre les usagers du fait des excès de vitesse et des nuisances sonores de quelques grandes unités de grande plaisance en majorité et de temps en temps des jet-skis. En dehors des zones confinées du golfe de Saint-Tropez, les principaux risques de navigation pour les usagers existent lors des mouvements pendulaires du matin et du soir entre le golfe et la plage de Pampelonne ;
- ⇒ Le non-respect des bouées et des règles de distance en mer affecte également la sécurité des plongeurs, des chasseurs sous-marins et la rentabilité économique des pêcheurs qui voient leurs filets accrochés, coupés ou détruits par les engins à moteurs ;
- ⇒ La sur-fréquentation du plan d'eau en fond de Golfe (partie au droit du littoral Grimaud) a contraint les pêcheurs professionnels de se détourner de leurs zones de pêches habituelles pour pêcher plus loin, ce qui engendre un surcoût non négligeable ;
- ⇒ En revanche, il semble qu'il n'y ait pas de conflits particuliers entre l'activité de pêche et la plongée, malgré un nombre très important de plongées sur le site.

INFRASTRUCTURES ET RESEAUX

1. L'EQUIPEMENT NUMERIQUE

Le déploiement du numérique apparaît comme un vecteur essentiel de la croissance, de l'attractivité et du développement de nouveaux services et usages. La Région a élaboré une stratégie de cohérence régionale pour l'aménagement numérique (SCoRAN) votée en décembre 2011, visant notamment à raccorder l'ensemble du territoire par le Très Haut Débit d'ici 2030. L'État a lancé en 2013 le Plan France Très Haut Débit ayant pour objectif de couvrir l'ensemble des logements, des entreprises et des administrations en Très Haut Débit à l'horizon 2022. Le Conseil départemental a réalisé un schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN 83) voté en décembre 2014. Ce dernier présente un état des lieux des offres de service et des usages en matière de technologies numériques mais surtout, il est le document de référence de l'action publique en faveur de l'aménagement numérique dans le Var.

Etat des lieux de la couverture haut-débit et très haut-débit (THD)

Le seuil d'une offre haut-débit se situe à 512 Kb/s. Néanmoins, au regard des usages actuels et de l'évolution de l'internet, nombre de spécialistes considèrent le seuil du haut-débit au-dessus de 2Mb/s.

Pour répondre aux besoins actuels et de demain, l'utilisation des lignes téléphoniques pour la diffusion d'Internet atteint ses limites sur le plan technique. Ainsi, le Très Haut Débit (débit minimum de 30 Mb/s et pouvant atteindre 1Gb/s), utilisant des fibres optiques, est en cours de déploiement et va progressivement remplacer le haut-débit.

Le Golfe de Saint-Tropez bénéficie d'une bonne couverture numérique mais ne garantit pas toujours des débits élevés pour répondre aux nouvelles pratiques numériques.

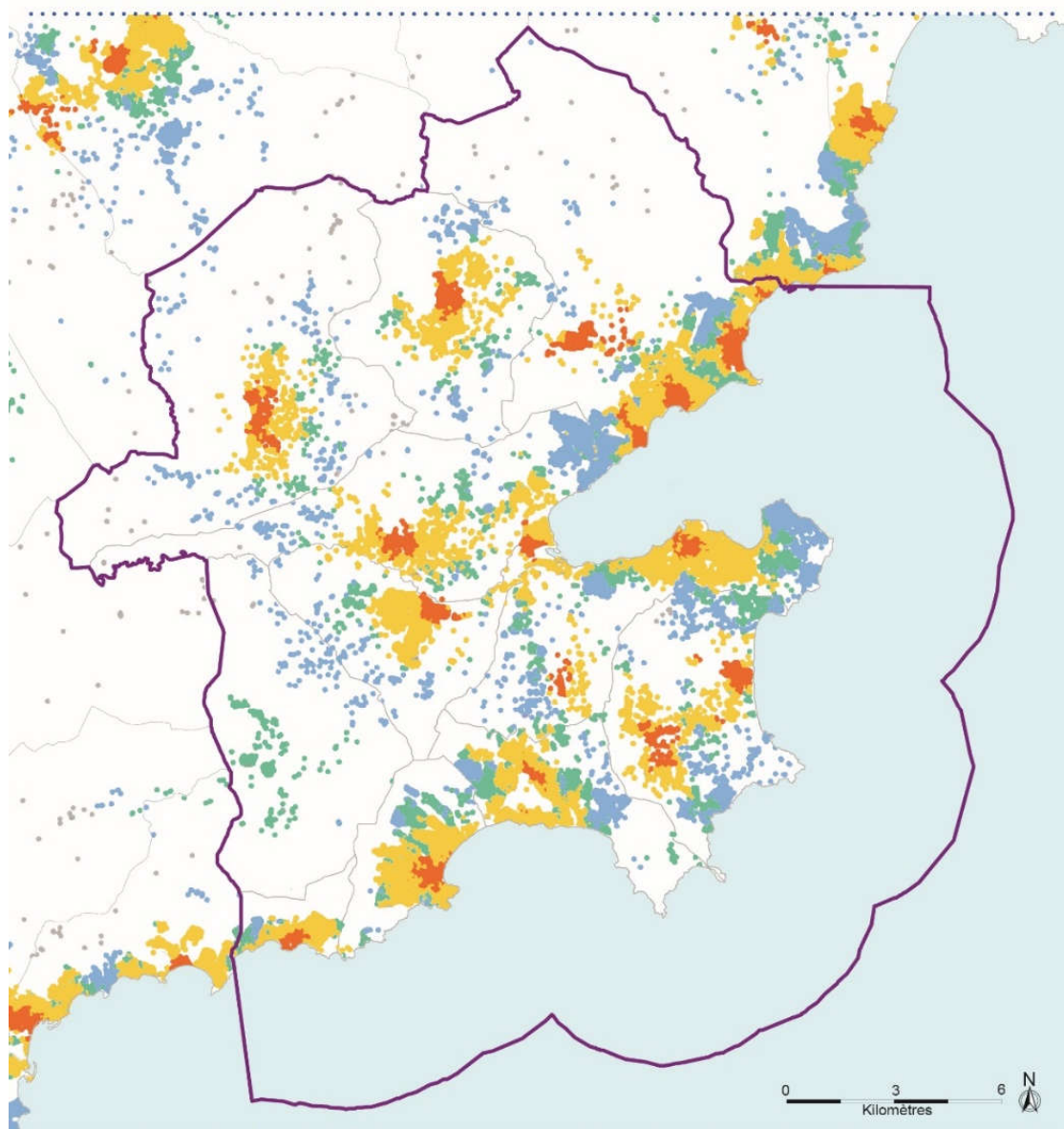
Les centres-villes et villages sont couverts majoritairement par du THD (Très Haut Débit) et leurs environs proches par une offre un peu en dessous entre 8 et 30 Mbit/s. Seul le centre de la Mole présente de faibles débits entre 3 et 8 Mbit/s.

Les secteurs les plus exposés à la fracture numérique sont les zones inéligibles et jusqu'à 3Mbit/s. Cela concerne les grands espaces naturels et agricoles du territoire ainsi que certains quartiers résidentiels éloignés des centres tels que Gigaro à la Croix-Valmer, l'Escalet à Ramatuelle, le cap Saint-Pierre à Saint-Tropez, etc.

Des actions de montée en débit sont entreprises sur les réseaux dans l'attente d'un déploiement généralisé du réseau FttH (le réseau de fibre optique jusqu'à l'abonné). Entre 2014 et 2016, des travaux d'initiative publique ont été réalisés à Sainte-Maxime sur différents secteurs du littoral ainsi que sur la zone d'activités de Camp Ferrat.

La cartographie suivante permet de visualiser les débits théoriques atteignables, pour un logement ou un local à usage professionnel, à partir des réseaux de communications électroniques filaires. Sur le Golfe de Saint-Tropez cela concerne uniquement l'offre de service en DSL car le territoire n'est pour le moment pas desservi par le FttH ou par le FttLA (le réseau câblé).

COUVERTURE NUMÉRIQUE EN 2016 SUR LE GOLFE DE SAINT-TROPEZ



DIAGNOSTIC - SCoT Golfe de Saint-Tropez

Service DSL

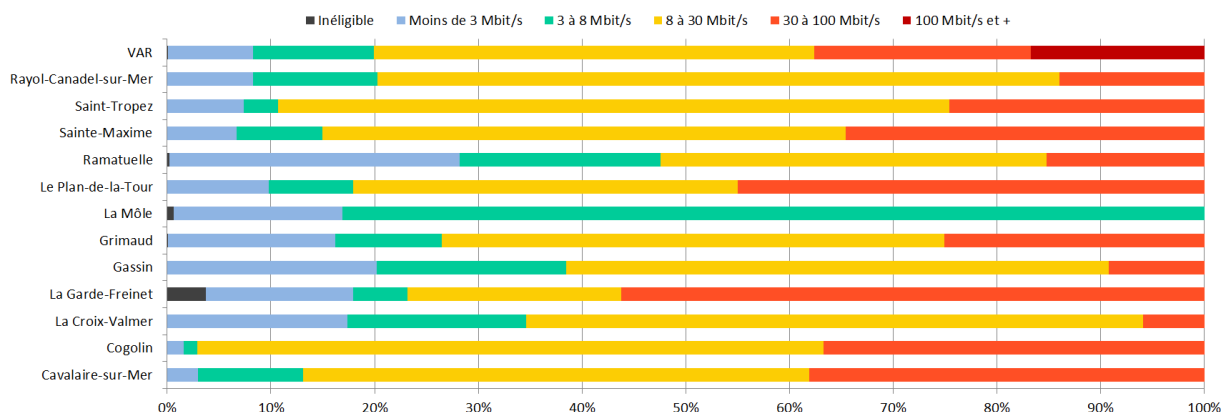
(Digital Subscriber Line ou «ligne d'accès numérique»)

-  Inéligible
-  Moins de 3 Mbit/s
-  3 à 8 Mbit/s
-  8 à 30 Mbit/s
-  30 à 100 Mbit/s



Sources : IGN BD CARTO, OBSERVATOIRE FR THD 2016

Pourcentage de logements et locaux professionnels par classes de débit (mars 2016)



Source : Observatoire France Très Haut Débit 2016

L'offre de service haut débit en DSL peut également se mesurer au travers du dégroupage des lignes. L'avantage du dégroupage est de permettre aux utilisateurs d'avoir une baisse des prix de détail, ainsi qu'une diversification et un enrichissement des services proposés telles que les offres regroupant internet, téléphone, télévision, etc.

Le Golfe de Saint-Tropez possède un taux de dégroupage des lignes de 90% en 2012 d'après les données du SDTAN, équivalent à la moyenne départementale (85% à l'échelle nationale). Ce taux relativement élevé est révélateur de l'intérêt que portent les fournisseurs d'accès à internet au territoire. Toutefois, les zones éloignées des centres et faiblement urbanisées ne sont pas concernées par les projets de déploiement des réseaux et cela accentue la fracture numérique.

Concernant les connexions pour les professionnels, des offres de gros FttO de France Télécom (CE2O, CE2 ou CELAN) dédiées uniquement aux entreprises et aux services publics permettent d'obtenir un débit internet plus rapide avec une bande passante sur fibre optique.

En 2014, sur le département du Var, 43% des communes y sont éligibles (contre 20% des communes à l'échelle nationale). Cette proportion est largement supérieure sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez puisque 8 communes peuvent y souscrire : Cavalaire-sur-Mer, Cogolin, La Croix-Valmer, Gassin, Grimaud, Ramatuelle, Sainte-Maxime et Saint-Tropez. Pour les autres communes, ces offres sont disponibles suite à une étude de faisabilité.

Ce service permet ainsi de répondre aux besoins de débit pour les professionnels (des études montrent qu'environ 75% des entreprises auront besoin de bénéficier à court terme du Très Haut Débit pour mener à bien leurs activités et ce indépendamment de leur taille). Néanmoins, le coût est souvent onéreux surtout pour les PME.

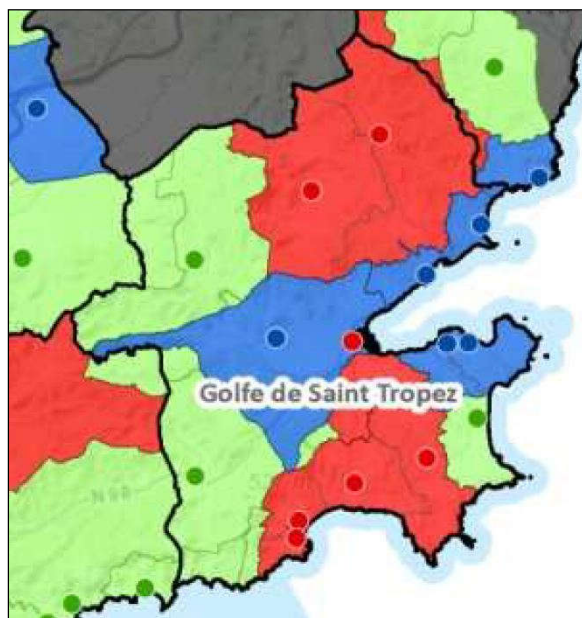
Une couverture Très Haut-Débit (THD) en cours de déploiement mais avec encore des incertitudes sur certaines parties du territoire

Le SDTAN83 détermine une stratégie de développement du réseau numérique en trois phases pour développer les infrastructures numériques et améliorer l'accès à la fibre pour les abonnés (particuliers, entreprises, sites publics, etc.) afin de lutter contre la fracture numérique au sein du département.

La couverture du Golfe de Saint-Tropez se développe sur les trois phases du programme selon les échéances reportées sur la cartographie ci-dessous. Les communes de la Garde-Freinet, de la Mole et du Rayol-Canadel ne disposent pas de perspectives définies à l'échéance du SCoT.

D'après les débits projetés à horizon 2020, seule la centralité de la Mole resterait avec un débit moyen largement inférieur aux autres centralités du territoire.

Le phasage de l'aménagement numérique du Var en FttH du SDTAN

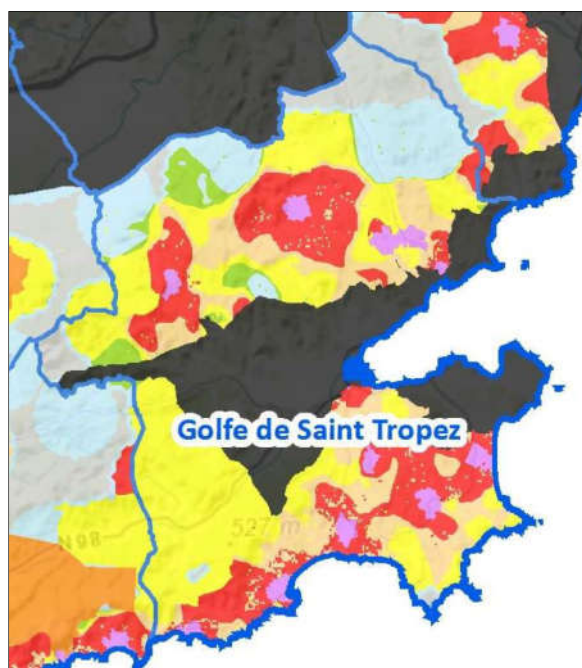


Légende

- Zones conventionnées / AMII (33 communes)
- Zone de déploiement FTTH**
- PM retenus pour la phase 1 (2016-2020)
- PM retenus pour la phase 2 (2021-2025)
- PM retenus pour la phase 3 (après 2025)
- ZPM retenues pour la phase 1 (2016-2020)
- ZPM retenues pour la phase 2 (2021-2025)
- ZPM retenues pour la phase 3 (après 2025)

Source : SDTAN83

En 2020, la couverture des débits prévisionnels d'après le SDTAN

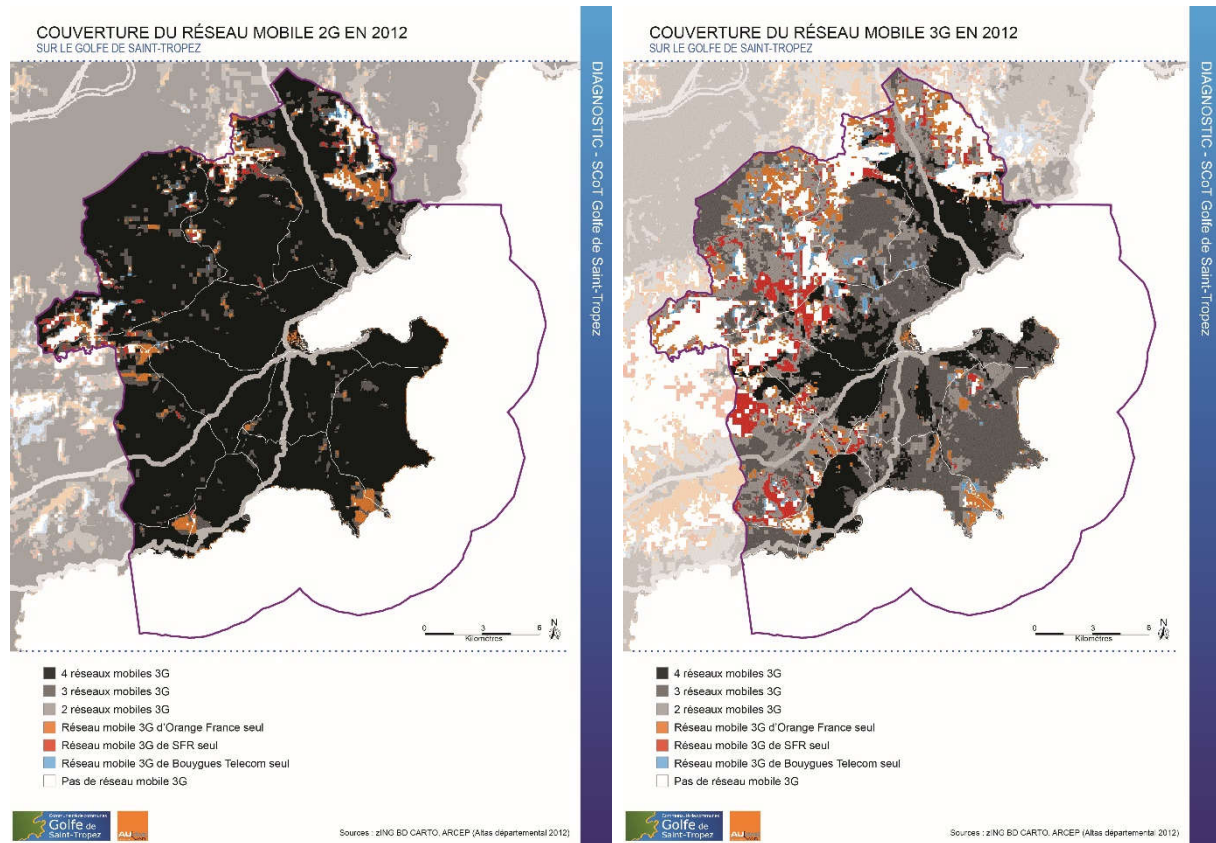


- FTTO/FTTH - 100 MBits/s
- FTTLA - 80 MBits/s
- VDSL - 50 MBits/s
- RADIO - 20 MBits/s
- ADSL - 14 MBits/s en moyenne
- OPT NRA/MED (PRM) - 10 MBits/s
- ADSL - 5 MBits/s en moyenne
- ADSL - 1.2 MBits/s en moyenne
- ADSL - 256 kBits/s en moyenne
- Zone blanche ADSL
- Sans information

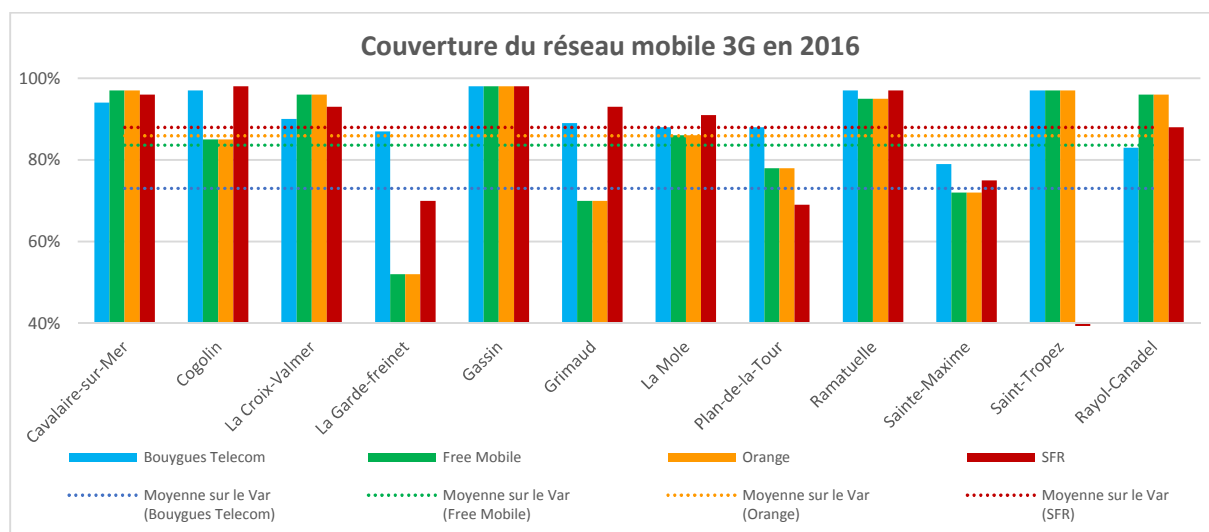
Source : SDTAN83

Une couverture en téléphonie mobile performante mais qui reste à améliorer

La couverture 3G sur le Golfe de Saint-Tropez est de qualité puisque la quasi-totalité du territoire est couverte. Seuls les secteurs isolés retro-littoraux ne sont pas desservis par la téléphonie mobile, notamment les espaces naturels de la Garde-Freinet, du Plan-de-la-Tour, de Sainte-Maxime et de la Mole.

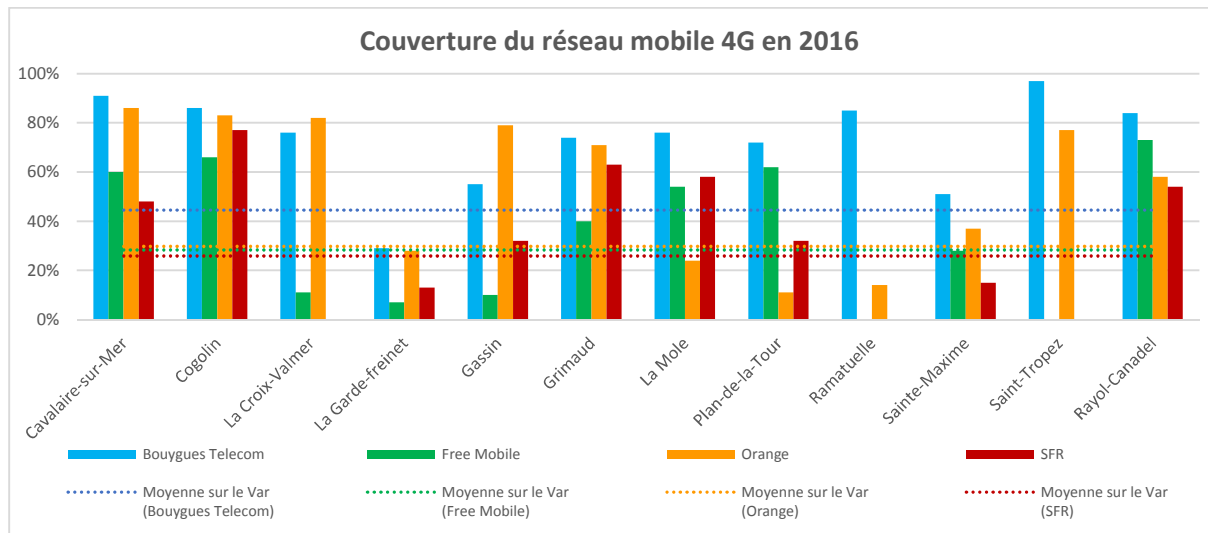


Source : Atlas départemental de la couverture 2G et 3G en France métropolitaine : Var (83) – novembre 2012



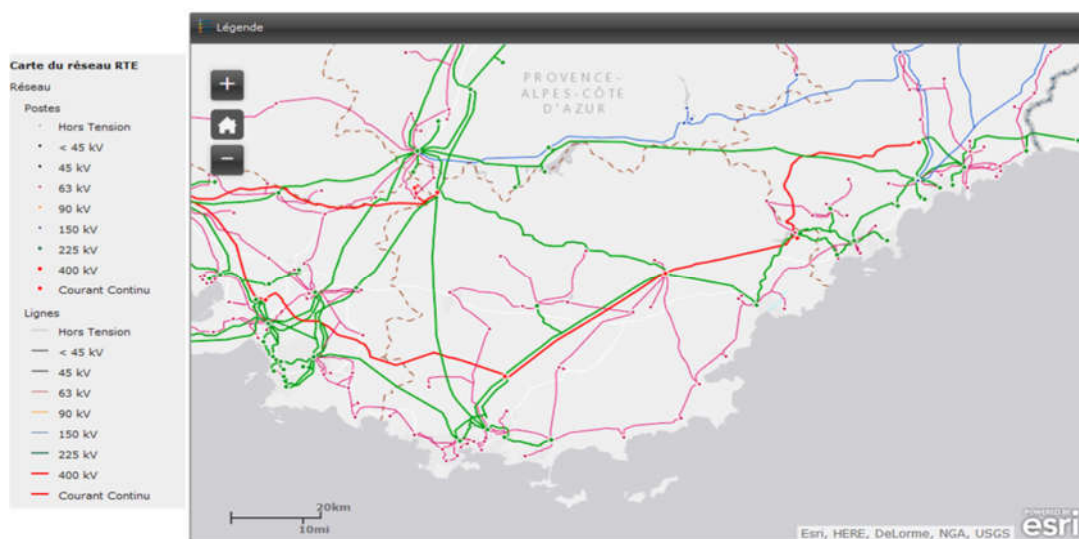
Source : ARCEP avril 2016

La couverture 4G reste quant à elle variable suivant les communes. Certaines sont relativement bien couvertes par les 4 principaux opérateurs (Cogolin, Cavalaire-sur-Mer, le Rayol-Canadel), en revanche d'autres sont couvertes uniquement par 2 opérateurs (Saint-Tropez et Ramatuelle). La commune de la Mole est la seule commune du Golfe à être identifiée en zone de déploiement prioritaire et devrait voir son réseau amélioré d'ici à 2022.



2. L'EQUIPEMENT ENERGETIQUE

Un réseau électrique insuffisant pour répondre à l'augmentation croissante des consommations énergétiques

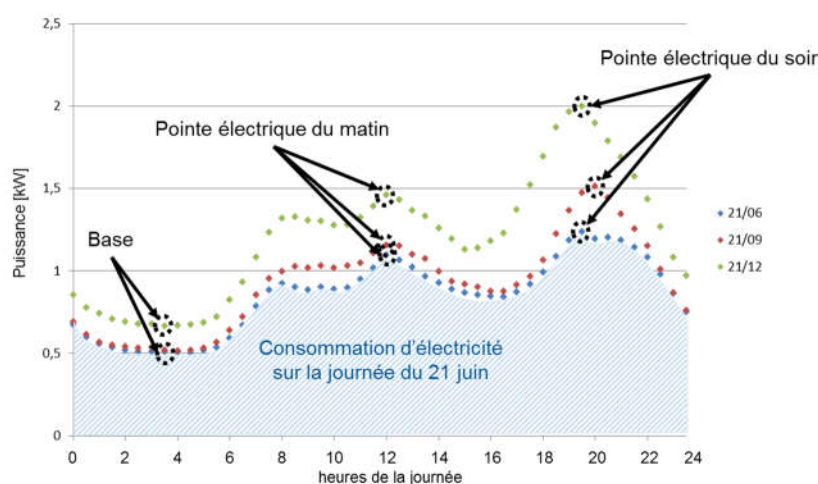


Le territoire du Golfe de Saint-Tropez se situe à l'écart des grandes infrastructures électriques régionales. Par ailleurs, le territoire s'inscrit dans le contexte commun à l'ensemble des territoires de l'Est PACA, celui d'une fragilité d'approvisionnement électrique.

Le territoire du Golfe est quant à lui desservi par une seule ligne de 63 KV (source : RTE). Cette absence de maillage constitue une fragilité importante compte tenu des appels de puissance électrique en période hivernale, mais aussi et désormais surtout en période estivale, en lien avec l'afflux touristique, pour répondre aux besoins de rafraîchissement des logements, équipements et entreprises ou en cas d'incident technique sur le réseau (rupture réseau, arrêt pour cause d'incendies, etc.).

Une vulnérabilité différente des communes vis-à-vis de l'appel de puissance électrique

Définition préalable



Exemple de profils types pour un logement sur une journée de juin, septembre et décembre- Source : RTE

- **La courbe (de charge)** montre la variation de la puissance appelée (en kW) sur une journée type (puissance de soutirage) pour un logement de juin, septembre et décembre. Les points définis par ces courbes renvoient à la notion de puissance instantanée.
- **La consommation d'électricité sur la journée** est représentée par l'intégrale de la courbe de puissance (en fait la surface bleutée sous la courbe pour l'exemple de la journée du 21 juin dans la figure ci-dessus).
- Le **taux de charge** est la durée de sollicitation du réseau électrique à la puissance de soutirage maximale équivalente à la consommation annuelle. Elle est exprimée en % d'une année. Il est considéré :
 - **Un taux de charge élevé** : les pics de soutirages sont limités par rapport à la puissance de base (voir figure ci-dessous). En d'autres termes, les communes présentant des taux de charge élevés, sont les moins vulnérables en cas d'augmentation de la pointe électrique ;
 - **Un taux de charge faible** : les pics de soutirages sont très supérieurs à la puissance de base. En d'autres termes, les communes présentant des taux de charge faibles, **sont les plus vulnérables** en cas d'augmentation de la pointe électrique (> risque de coupure).

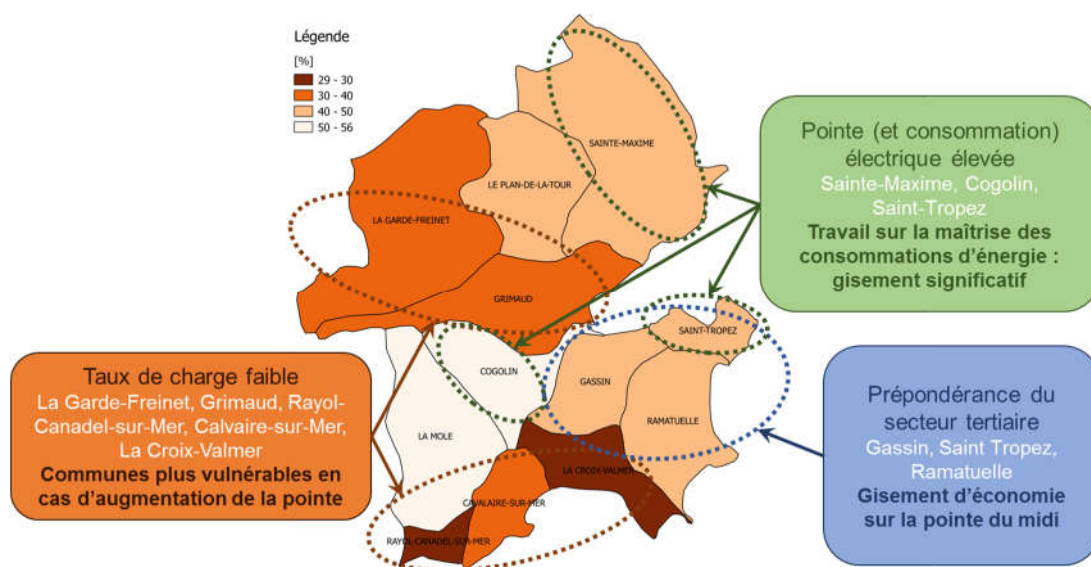
De manière générale, l'intégralité du territoire du Golfe de Saint-Tropez est vulnérable vis-à-vis de son approvisionnement électrique pour répondre à des sollicitations exceptionnelles, en lien avec un épisode de froid mais surtout sur le territoire, un épisode caniculaire.

Durant l'été 2015, deux coupures générales en août ont notamment démontré cette fragilité du réseau à répondre à la fois à des incidents techniques et à un pic de consommation élevé.

Les communes de Cogolin et la Mole sont les communes qui offrent la plus grande capacité d'absorption d'une surcharge. A l'inverse, les communes de la corniche occidentale des Maures, de Grimaud et de la Garde-Freinet sont celles qui sont les plus vulnérables en cas d'appel de puissance électrique.

Sans augmentation de capacité du réseau, les solutions pour limiter la vulnérabilité passent par une meilleure maîtrise des consommations énergétiques.

Un nouveau poste de transformation est en cours de construction sur Grimaud dans la plaine de la Giscle. Cet équipement devrait pouvoir sécuriser l'approvisionnement énergétique pour quelques temps.



Trois enjeux sur les appels de puissance électriques sur le territoire de la CCGST -Source : Artelia

Un potentiel de raccordement des projets EnR significatif

Le territoire de la CCGST dispose de 4 postes de transformation pouvant accueillir un potentiel de raccordement de 30,4 MW pour les projets EnR électriques, soit 10 fois plus que ce qui est aujourd'hui raccordé. Ceci correspond à une marge de manœuvre non négligeable dans la perspective du développement des énergies nouvelles renouvelables sur le territoire.

Le tableau suivant présente les capacités réservées aux EnR électriques au titre du S3EnR sur le territoire de la CCGST.

	Puissance déjà raccordée (MW)	Puissance de projets EnR en file d'attente (MW)	Capacité d'accueil réservée au titre du S3EnR qui reste à affecter (MW)	Capacité réservée aux EnR au titre du S3EnR (MW)	Quote-Part unitaire actualisée applicable au 1/02 (k€/MW)
Cavalaire-sur-Mer	0,1	0,0	4,0	4,0	18,3
Cogolin	1,7	1,2	12,9	12,9	18,3
Grimaud	0,0	0,0	6,5	6,5	18,3
Sainte-Maxime	1,4	0,0	7,0	7,0	18,3
TOTAL	3,2	1,2	30,4	30,4	18,3

Capacité réservée aux EnR au titre du sur le territoire de la CCGST - Source : S3EnR -Région PACA

DES DIFFICULTES A SE DEPLACER SUR LE TERRITOIRE QUI ALTERENT LA QUALITE DE VIE

1. UNE MULTIPLICATION DES DEPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE TOUT AU LONG DE L'ANNEE

Des flux domicile-travail de courte distance : des actifs à moins de 8 km en moyenne de leur lieu de travail

Les actifs avec emploi constituent la population la plus mobile du Golfe de Saint-Tropez avec près de 4,5 déplacements par jour par personne, tandis qu'en moyenne les résidents du territoire réalisent 3,7 déplacements par jour. Le travail constitue le premier motif de déplacement pour les actifs et structure la chaîne des déplacements. Les achats sont principalement effectués sur le trajet entre le lieu de résidence et le lieu de travail.

En 2012, 92,6% des actifs résidant dans le golfe (20 347 actifs) y travaillent et 57% (12 516 actifs) restent dans la même commune. Ainsi, les actifs parcourent en moyenne seulement 7,34 kilomètres pour se rendre sur leur lieu de travail contre 17,2 en moyenne en Région PACA.

Les communes de Saint-Tropez, Gassin et Grimaud captent l'essentiel des flux domicile-travail internes au territoire et notamment en provenance de Cogolin, qui constitue une des communes les moins autonomes (53% des actifs travaillent en dehors de la commune - 2 530 actifs). Plus d'un quart des échanges internes (27%) se réalise entre ces quatre communes. Les communes au sud (Cavalaire-sur-Mer, La Croix-Valmer, Ramatuelle) entretiennent également des relations importantes avec Saint-Tropez, Gassin et Cogolin.

Les échanges entre le nord et le sud du territoire sont peu marqués. Sainte-Maxime, commune très autonome, polarise les actifs du Plan-de-la-Tour (26% des actifs y travaillent) et entretient des échanges plus importants avec l'extérieur du territoire. 33% des actifs du Golfe (448 actifs) travaillant à l'extérieur du territoire résident à Sainte-Maxime.

L'évolution des flux domicile-travail internes au GST entre 2007 et 2012 : le poids de Saint-Tropez en baisse, Sainte-Maxime plus autonome, Cavalaire-sur-Mer et la Mole, destinations en forte hausse.

Les flux internes au Golfe de Saint-Tropez présentent une légère diminution de 0,3% sur les cinq dernières années. Les communes de Saint-Tropez, de Ramatuelle, de la Croix-Valmer et de la Garde-Freinet constituent des destinations en forte baisse, liée principalement à une diminution plus ou moins marquée du nombre d'emplois. Les flux vers Saint-Tropez enregistrent une diminution de 11,5%. Ce sont principalement les flux internes à la commune qui participent à cette baisse (- 21,2% de flux internes).

Les flux à destination des communes de Cavalaire-sur-Mer, Sainte-Maxime et La Mole connaissent une croissance importante liée à une démographie et/ou un nombre d'emplois en forte hausse. Cavalaire-sur-Mer enregistrent une hausse de 13,7% de flux entrants, liée à l'augmentation de flux internes à la commune et de flux en provenance des communes voisines (La Croix-Valmer, Gassin, Cogolin). La Mole connaît une croissance de 47,9% de flux entrants et Sainte-Maxime de 2,4%.

Les communes de Saint-Tropez, Gassin et Grimaud qui captent l'essentiel des flux domicile-travail internes au Golfe de Saint-Tropez en 2012 (36,9% des flux internes) ont vu leur poids baisser de 2 points par rapport à 2007 (38,8% des flux internes). Gassin perd de son autonomie mais connaît une augmentation des flux entrants en provenance de la Croix-Valmer, Grimaud, la Mole et Sainte-Maxime.

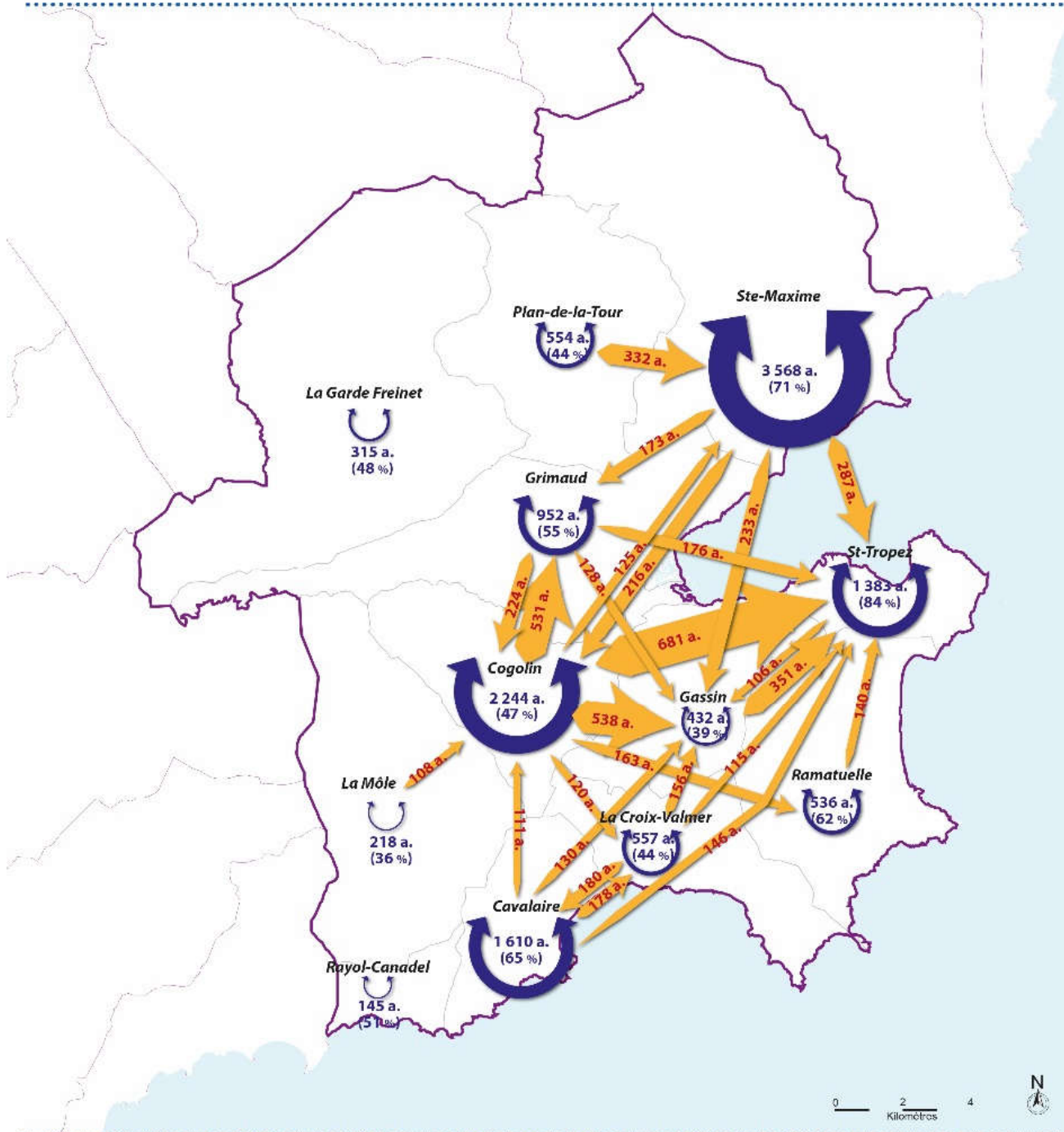
Cogolin voit son autonomie renforcée (+ 107 flux internes à la commune) et regarde de plus en plus vers les communes du Sud (la Croix-Valmer et Ramatuelle) tandis que les flux vers Sainte-Maxime et Gassin ont baissé significativement (-94 et -111 flux entre 2007 et 2012).

Grimaud entretient des relations plus importantes avec les communes de la Garde-Freinet, le Plan-de-la-Tour et Cogolin pendant que les flux vers Sainte-Maxime diminuent légèrement.

Enfin, Sainte-Maxime est une commune qui gagne en autonomie par rapport à 2007 (69,7% flux internes à la commune en 2012 contre 67,2% en 2007) dont l'attraction sur le Plan de la Tour reste stable.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL INTERNES AU GST EN 2012

DES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



FLUX DOMICILE-TRAVAIL EN 2012 (INSEE)



Nb. d'actifs travaillant dans la commune de résidence (% des actifs résidents)

soit 58 % des actifs du GST



Nb. d'actifs travaillant dans une autre commune du Golfe de St-Tropez

soit 36 % des actifs du GST

Une forte augmentation des flux domicile-travail en provenance de l'extérieur du territoire

La Communauté d'Agglomération Var Esterel Méditerranée constitue la première destination des 7,4% d'actifs du Golfe de Saint-Tropez (1 358 actifs) travaillant à l'extérieur du territoire. 1,6% des actifs du Golfe de Saint-Tropez y travaillent devant la CA TPM (1,3% des actifs) et la CA Dracénoise (1,1% des actifs).

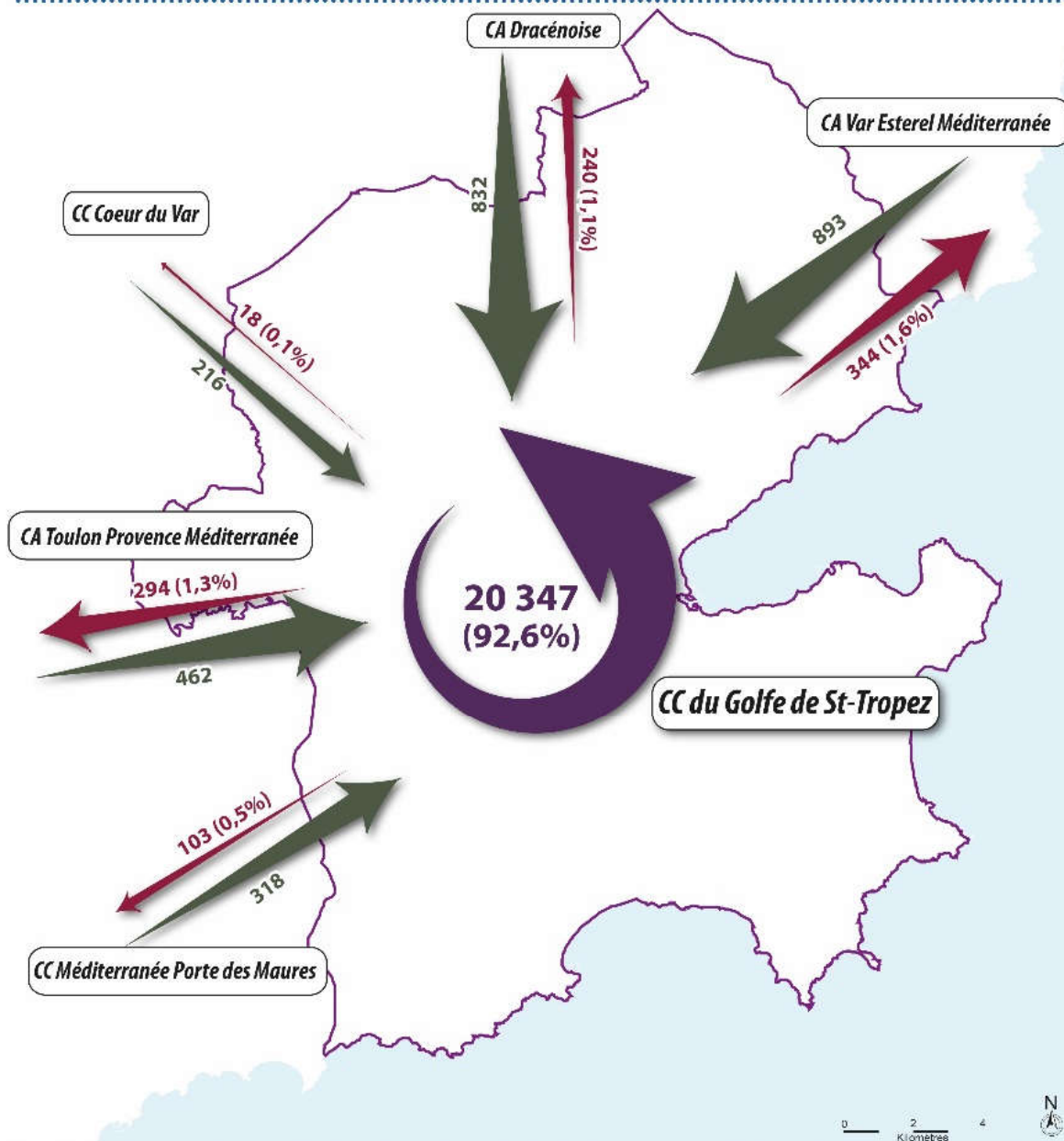
Les échanges avec l'extérieur sont déséquilibrés au profit du Golfe de Saint-Tropez qui polarise de manière plus importante les territoires voisins, près de 3 400 actifs de l'extérieur viennent travailler quotidiennement sur le territoire du SCoT. Il y a 2,5 fois plus d'actifs de la CAVEM qui viennent travailler dans le Golfe que d'actifs du Golfe allant travailler dans la CAVEM. Depuis la Dracénie, il y en a 3,5 fois plus.

L'attraction exercée par le Golfe de Saint-Tropez sur les territoires voisins s'est accrue entre 2007 et 2012 avec une augmentation de 15,7% (430 flux) des flux entrants, principalement en provenance de la Dracénie (+35% / +216 flux), de la Communauté d'Agglomération Var Esterel Méditerranée (+14,2% / +111 flux) et de Méditerranée Porte des Maures (+25,7% - +65 flux). Les flux en provenance du Moyen Var et de l'agglomération Toulonnaise restent stables.

A l'inverse les résidents du Golfe travaillant à l'extérieur du SCoT sont moins nombreux, enregistrant une baisse de 3,3% entre 2007 et 2012 et notamment à destination de Toulon Provence Méditerranée, de Cœur du Var et de Var Esterel Méditerranée.

Les prix élevés de l'immobilier et leur progression déconnectée de l'évolution des revenus concourent à l'augmentation des actifs travaillant dans le Golfe de Saint-Tropez et résidant à l'extérieur du territoire. Avec des possibilités réduites d'accéder à la propriété dans le Golfe de Saint-Tropez, les emplois occupés par des actifs résidant à l'extérieur du territoire ont augmenté de 66% entre 1999 et 2012 et de 15% entre 2007 et 2012. Les distances parcourues par les actifs travaillant dans le Golfe de Saint-Tropez se sont ainsi sensiblement accrues entre 1999 et 2012 passant de 8,5 km à 9,8 km.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL DES ACTIFS DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



FLUX DOMICILE-TRAVAIL EN 2012 (INSEE)

-  Flux internes au Golfe de St-Tropez (% des actifs résidents dans le Golfe de St-Tropez)
-  Flux sortants du Golfe de St-Tropez (% des actifs résidents dans le Golfe de St-Tropez)
-  Flux entrants dans le Golfe de St-Tropez



Un vieillissement de la population qui marque profondément la mobilité sur le Golfe de Saint-Tropez

La démographie du Golfe de Saint-Tropez est marquée par une part importante des séniors par rapport aux moyennes nationales et régionales. Ce phénomène s'alimente à la fois par l'héliotropisme et par les difficultés rencontrées par les ménages pour se loger dû à l'offre et aux prix immobiliers. La part des plus de 60 ans est en augmentation sur le Golfe de Saint-Tropez passant de 28,7% en 2007 à 32,4% en 2012.

Cette caractéristique démographique a des conséquences sur les comportements de mobilité. Si les actifs avec emplois sont les plus mobiles (4,5 déplacements par jour) avec des déplacements principalement aux heures de pointe pour motifs travail, achats et accompagnement, les séniors sont quant à eux moins mobiles (2,8 déplacements par jour) et se déplacent principalement pour des motifs achats, visites et santé pendant les heures creuses du matin.

Les déplacements des retraités participent ainsi à la diversification des motifs de déplacements et à l'étalement des horaires de déplacements gommant les effets d'heures de pointe et d'heures creuses.

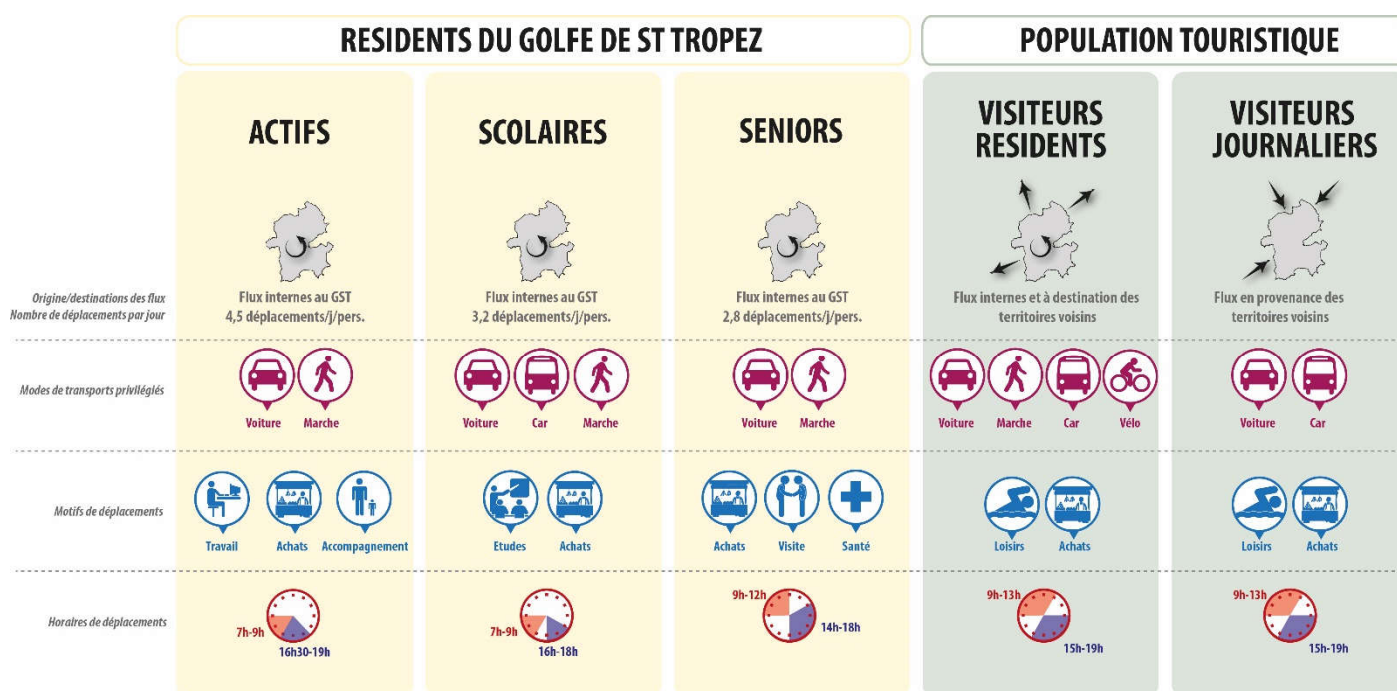
2. UNE ATTRACTIVITE TOURISTIQUE ENTRAINANT UNE MULTIPLICATION MASSIVE DES FLUX DE DEPLACEMENTS

Avec une capacité d'accueil en hébergement estimée à 225 000 personnes (résidences secondaires, camping, hôtel, résidence de vacances, etc.) à laquelle viennent s'ajouter les visiteurs à la journée, le Golfe de Saint-Tropez voit sa population multipliée par plus de 4 en haute saison. L'impact sur les déplacements est conséquent avec une massification des flux en provenance des territoires voisins et notamment de la CAVEM, de la Dracénie, de Cœur du Var et des Alpes-Maritimes.

La mobilité touristique entraîne une concentration des flux sur le pourtour du Golfe à destination des campings et des plages de Sainte-Maxime, Grimaud, Cogolin, Gassin ainsi que sur les communes de Ramatuelle (Pampelonne), la Croix-Valmer et Cavalaire-sur-Mer.

Cette mobilité participe à l'étalement des déplacements dans la semaine (week-end) et dans la journée avec des flux se réalisant principalement entre 9h et 13h le matin, et 15h et 19h le soir. Elle génère des comportements de déplacements plus variés, tournés vers des modes de déplacements alternatifs à la voiture : marche à pied, vélos, transports en commun. La fréquentation des transports en commun est multipliée par 2 au mois d'août par rapport au mois d'octobre.

Schéma de synthèse des comportements de déplacements



Sources : INSEE 2012, EM Var 2011-2012, Conseil départemental 83, googlemaps

3. UN PLEBISCITE POUR LA VOITURE INDIVIDUELLE, SOURCE DE SATURATION SUR L'AXE LITTORAL ET FORTEMENT CONSOMMATEUR D'ENERGIE

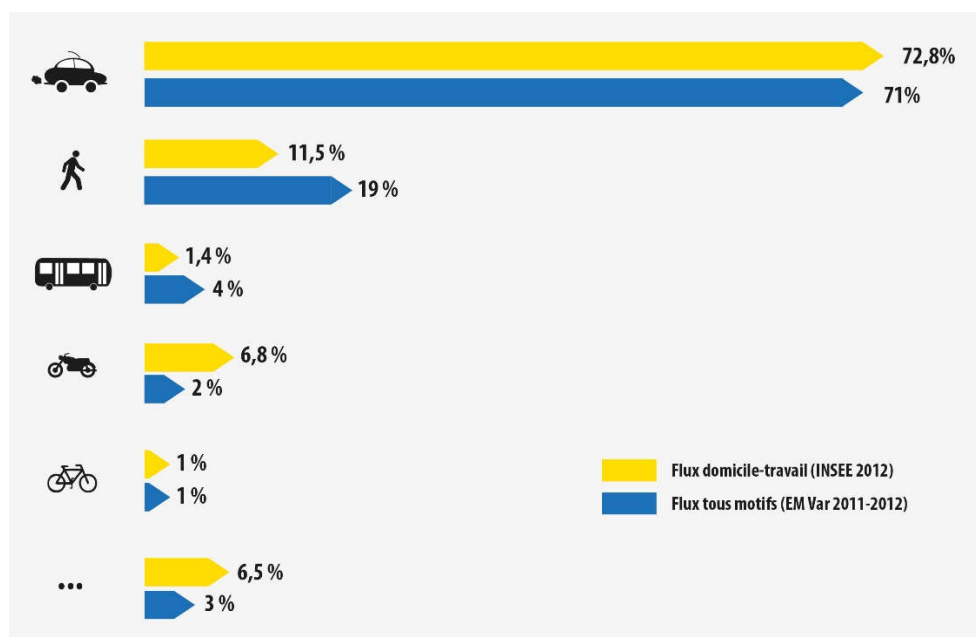
Plus de 7 déplacements sur 10 réalisés en voiture

La voiture constitue le mode de déplacement le plus plébiscité avec plus de 70% des déplacements réalisés en voiture que ce soit pour le motif travail (INSEE 2012) ou pour l'ensemble des motifs (EM Var 2011-2012).

Avec près de 2 déplacements sur 10 (19% des déplacements), la marche à pied constitue le second mode de déplacement. Elle apparaît plus fortement plébiscitée par les retraités et pour les motifs achats. Les actifs, pour se rendre sur leur lieu de travail, n'utilisent ce mode de déplacement qu'à hauteur de 11,5 %.

L'absence de réseau de transport en commun urbain à l'échelle du Golfe de Saint-Tropez ne permet pas de favoriser une utilisation massive des transports collectifs sur le territoire. Le réseau de car Varlib de la Région permet néanmoins de répondre à une partie des besoins. 3 à 5% des déplacements des résidents du Golfe de Saint-Tropez sont réalisés en cars et bus. Ce mode de déplacement est principalement utilisé par les scolaires tandis que les actifs ne sont que 1,4% à l'utiliser pour se rendre sur leur lieu de travail.

Parts des modes de déplacements dans les flux domicile-travail et dans les flux tous motifs en 2012



Sources : INSEE 2012, EM Var 2011-2012

Des infrastructures de transport insuffisantes pour répondre aux besoins de l'ensemble des déplacements / Un réseau viaire en étoile qui converge vers le fond du Golfe.

Le Golfe de Saint-Tropez présente un réseau viaire primaire exclusivement départemental organisé en étoile vers le fond du golfe. Trois grandes pénétrantes irriguent le territoire :

- La RD 25 qui offre une connexion à l'autoroute A8 au Nord de Sainte-Maxime ;
- La RD 559 qui relie le territoire à Fréjus/Saint-Raphaël à l'Est et l'aire Toulonnaise à l'Ouest par le littoral ;
- La RD 98 qui relie le territoire à l'aire Toulonnaise par la vallée de la Mole et le Massif des Maures.

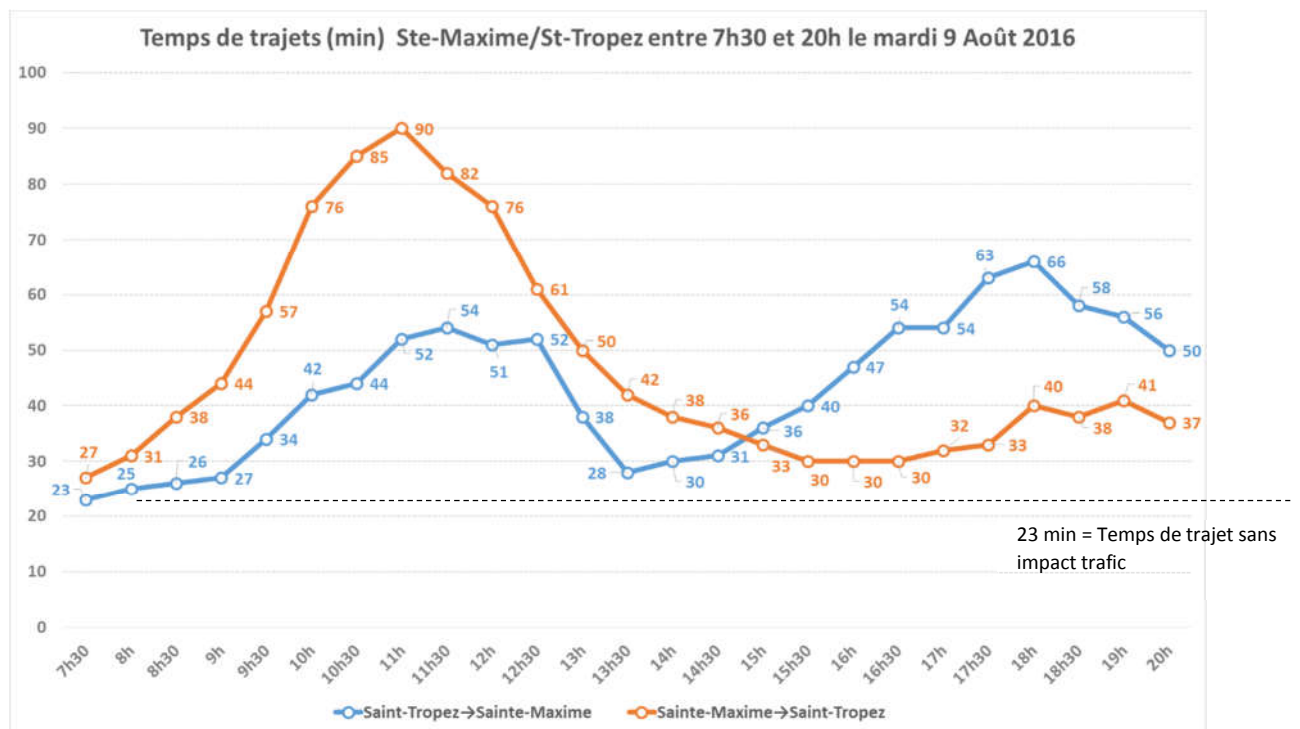
Ces trois principaux axes accueillent des trafics moyens journaliers supérieurs à 10 000 véhicules (RD 559 à Cavalaire-sur-Mer et la Croix-Valmer, RD 98) voire plus de 20 000 véhicules sur la RD 25 à l'entrée Nord de Sainte-Maxime et sur la RD 559 à l'entrée Est de Sainte-Maxime.

Les trois pénétrantes convergent toutes vers l'unique axe desservant l'ensemble du pourtour du Golfe (RD 559 et RD98A) et concentrant les principaux générateurs de trafics : pôles urbains (Sainte-Maxime, Saint-Tropez), zone commerciale (la Foux), équipements, plages, hébergements touristiques, etc.

La convergence des flux vers le fond du Golfe exerce une pression de plus en plus forte sur cet axe littoral qui peine à gérer l'ensemble du flux à certaines heures de la journée et notamment autour du secteur de la Foux. Si les difficultés de circulation apparaissent ponctuelles et localisées hors saison, elles sont démultipliées en période estivale congestionnant quotidiennement le fond du Golfe.

Un réseau viaire congestionné quotidiennement en haute saison, des temps de déplacements multipliés par 4

Avec la saison touristique (mai à octobre), les trafics routiers sont multipliés par deux, dépassant sur certains axes les 36 000 véhicules par jour (RD 98). Le réseau viaire rencontre ainsi des phénomènes de congestion quotidiens et notamment sur les RD 559 et RD 98A où convergent la majorité des flux. L'entrée de Saint-Tropez le matin, le carrefour de la Foux, le secteur des campings et des résidences à Grimaud et l'entrée Nord de Sainte-Maxime (RD 25) constituent les principaux points noirs du territoire en matière de circulation. Des ralentissements sont également visibles vers Pampelonne et dans la traversée de certaines communes (Cavalaire-sur-Mer, la Croix-Valmer).



Sources : *googlemaps*

Les temps de parcours illustrent bien les difficultés de déplacements rencontrées en période estivale. Ils peuvent être multipliés par plus de 4 à certaines heures de la journée en plein mois d'août. Le mardi 09 août 2016, il fallait 90 minutes pour rejoindre Saint-Tropez depuis Sainte-Maxime en partant à 11h du matin, au lieu de 23 minutes en temps normal.

Les temps de déplacements permettent également de mieux comprendre les comportements de déplacements de la population touristique. Le matin, la majorité des flux se réalise dans le sens Sainte-Maxime/Saint-Tropez tandis que les difficultés de circulation sont moins importantes vers Sainte-Maxime. Le soir, la situation s'inverse avec un retour plus compliqué vers Sainte-Maxime, les territoires voisins et l'autoroute A8.

Il est également à noter que la mobilité touristique se réalise principalement le matin en heure creuse de 9h à 13h, et le soir à cheval sur les heures de pointe entre 15h et 19h. Entre 13h et 15h, une diminution des déplacements apparaît très clairement avec des temps de parcours moins élevés.

Une forte pression sur le réseau viaire entraînant un report du trafic routier sur des itinéraires secondaires

La congestion des grandes pénétrantes (RD 559/RD98A et RD 25) en période estivale a pour conséquence un report de trafics de plus en plus important sur des itinéraires secondaires dont l'aménagement n'est pas toujours dimensionné pour recevoir un trafic de transit de cette ampleur.

L'évolution des trafics routiers du réseau de voirie départemental entre 2008 et 2013 illustre clairement ce constat. Les grandes pénétrantes voient leur trafic se stabiliser et ne semblent plus en mesure d'accueillir toujours plus de trafic à l'exception de la RD 25 au Nord de Sainte-Maxime qui en 2013 a accueilli 2 000 véhicules supplémentaires par jour par rapport à 2008.

En revanche, les voiries départementales secondaires voient leur trafic croître de manière significative. La RD 558, connectée à l'échangeur autoroutier du Luc (A8/A57) qui offre un accès au Golfe de Saint-Tropez par le Nord-Ouest, a vu son trafic augmenter de 8%. Elle constitue une alternative pour contourner le secteur de Sainte-Maxime et Grimaud.

Les RD 44 et RD 74, qui permettent d'éviter la RD 559 et Sainte-Maxime pour rejoindre la RD 25 et l'autoroute A8, ont également connu une hausse de trafic de l'ordre de 3 à 15% suivant les secteurs.

D'autres itinéraires secondaires sont également utilisés au sud du Golfe pour éviter le carrefour de la Foux (route de la Mort du Luc) et pour relier plus directement la vallée de la Mole au littoral du Rayol-Canadel (RD 27).

Ces itinéraires secondaires présentent sur certains tronçons de faibles largeurs de voirie et une sinuosité importante (sur la RD 558 au Nord du village de la Garde-Freinet, sur la RD 27 entre la Mole et le Rayol-Canadel) source de danger et d'accident, ne leur permettant pas de jouer pleinement leur rôle d'itinéraire de transit.

Les itinéraires secondaires dans le Golfe de Saint-Tropez : RD 44, RD 27, RD 558, Route de la Mort du Luc



4. UNE OFFRE DE TRANSPORT ALTERNATIVE A LA VOITURE ATTRACTIVE POUR LES FLUX LONGUES DISTANCES ET LES FLUX TOURISTIQUES MAIS PEU UTILISEE POUR LES FLUX QUOTIDIENS DES RESIDENTS

Une offre régulière²⁷ de transports en commun à deux dimensions : terrestre et maritime

L'offre en transport collectif proposée sur le Golfe de Saint-Tropez présente deux dimensions : une dimension terrestre avec des lignes de cars organisées par la Région (Varlib et LER) et des navettes de bus mises en place par les communes, une dimension maritime avec des navettes de bateaux proposées par la compagnie maritime les Bateaux Verts.

Le réseau Varlib : 11 lignes régulières connectant le Golfe aux grands pôles urbains de Toulon, Hyères-les-Palmiers et Fréjus/Saint-Raphaël

Le réseau Varlib irrigue le territoire avec 11 lignes régulières, organisées autour de la gare routière de Saint-Tropez, en provenance de l'aire Toulonnaise, Fréjus/Saint-Raphaël, La Dracénié et l'aéroport Hyères-Toulon.

Les lignes Saint-Tropez/Saint-Raphaël, Saint-Tropez/Toulon et Cavalaire/Saint-Raphaël constituent les liaisons les plus fréquentes avec respectivement 24, 15 et 14 services par jour en 2016 en période scolaire soit au maximum 1 bus par heure.

Les communes du pourtour du Golfe et les communes de Gassin, de la Croix-Valmer et Cavalaire-sur-Mer présentent ainsi la plus importante densité de desserte du territoire et les principaux pôles de correspondance : la Foux accueille 82% de l'offre Varlib du Golfe devant la gare routière de Saint-Tropez (75%). Les autres pôles accueillent moins de 50% de l'offre Varlib.

Le réseau Varlib propose une offre adaptée à l'attractivité touristique du territoire avec une augmentation des services les samedis et en juillet-août. D'avril à octobre (hors juillet/août), le nombre de services de car augmente de 26% le samedi par rapport à un jour ouvré de la semaine. En juillet/août, le nombre de services de car sur un jour ouvré de la semaine augmente de 32% par rapport à un jour ouvré du mois d'Avril.

Une Ligne Express Régionale (LER) prolongée en période estivale jusqu'à Saint-Tropez

La LER PACA 36, assurant une desserte de l'aéroport de Marseille-Provence via la gare TGV d'Aix-en-Provence depuis Le Luc, est prolongée en juillet et août jusqu'à Saint-Tropez. Elle propose deux allers et deux retours les vendredis, samedis, dimanches et lundis aux communes de Sainte-Maxime, Grimaud et Saint-Tropez pour se rendre sur l'aéroport et la gare TGV.

²⁷ Une offre régulière de transports en commun est un service proposé sur l'ensemble des jours ouvrés de la semaine. Ne sont pas pris en compte dans cette définition, les services ayant lieu uniquement sur 1 ou 2 jours de la semaine.

Des navettes de bus assurant la desserte interne des communes de Saint-Tropez, Sainte-Maxime, La Croix-Valmer et Cavalaire-sur-Mer

Plusieurs communes proposent une offre régulière de navettes bus sur leur territoire. Saint-Tropez et Sainte-Maxime offrent un service tout au long de l'année tandis que les communes de la Croix-Valmer et Cavalaire-sur-Mer fournissent un service en période estivale. Sous la forme de circuits en boucle, les navettes de bus irriguent les principaux générateurs de trafics de chaque commune et assurent une desserte vers les plages depuis les parkings.

Sainte-Maxime propose deux circuits l'hiver avec chacun 14 services/jour, de 7h à 20h et du lundi au dimanche (1 bus toutes les heures). Saint-Tropez met à disposition deux circuits de 5 services/jour chacun de 8h à 17h, du lundi au samedi (1 bus toutes les deux heures). En période estivale, les deux communes mettent en place une navette supplémentaire.

Cavalaire-sur-Mer et la Croix-Valmer réalisent des services gratuits, 7 jours sur 7 et de 9h à 23h/Minuit. Avec 3 lignes, la Croix-Valmer offre 43 services par jour vers les plages depuis le centre-ville et les parkings (1 bus toutes les 30 minutes). Cavalaire propose 4 lignes représentant 60 services par jour (1 bus toutes les 45 minutes).

Les bateaux verts : des liaisons Saint-Tropez/Sainte-Maxime en 15 minutes

Le Golfe, bien abrité des vents de secteur NO et SE, dispose des conditions favorables au développement des transports maritimes, d'autant plus qu'il permet des trajets plus courts et des temps de parcours plus compétitifs que par la terre.

La compagnie maritime des Bateaux Verts assure tout au long de l'année une liaison régulière entre Sainte-Maxime et Saint-Tropez d'une durée de 15 minutes, à raison de 20 services par jour l'hiver, 60 à 70 services par jour au printemps et plus de 120 services par jour en période estivale.

Cette liaison maritime dispose d'une offre trois fois plus importante au printemps et quatre fois plus importante en été que la ligne terrestre Varlib la plus fréquente qui relie Saint-Tropez à Sainte-Maxime et à Saint-Raphaël (ligne 7601).

En période estivale, de nouvelles liaisons régulières sont organisées au départ de Port Grimaud à destination de Saint-Tropez (20 à 30 min – 48 services/jour) et de Sainte-Maxime (25 min – 18 serv/j), au départ des Marines de Cogolin à destination de Saint-Tropez (20 à 30 min – 48 serv/j) et au départ des Issambres à destination de Saint-Tropez (25 min – 31 serv/j). Au total, en période estivale, l'offre maritime proposée est deux fois plus importante que l'offre terrestre en nombre de services.

Réseau	Organisateur du service	Type de desserte	Nombre de lignes régulières Hors saison	Nombre de lignes régulières en Juillet-Août	Fréquence optimale	Destination	Tarifification Aller-Retour
Varlib	Conseil Régional PACA	interurbaine	10	11	1 bus/1h	GST - Toulon - Fréjus/Saint-Raphaël - Aéroport Hyères-Toulon	5 euros
LER	Conseil Régional PACA	interurbaine	0	1	2 allers-retours	Gare d'Aix TGV - Aéroport de Marseille	38,7 euros
Bateaux Verts	Compagnie maritime des Bateaux Verts	urbaine	1	5	1 bateau/15 min	GST- Les Issambres	13,5 euros
Simplicités	Sainte-Maxime	urbaine	2	3	1 bus/1h	Sainte-Maxime	1 euro
Saint-Tropez Bus	Saint-Tropez	urbaine	2	3	1 bus/2h	Saint-Tropez	1 euro
Navettes Estivales	La Croix-Valmer	urbaine	0	3	1 bus/30 min	La Croix-Valmer	gratuit
Les Navettes	Cavalaire-sur-Mer	urbaine	0	4	1 bus/45 min	Cavalaire-sur-Mer	gratuit

OFFRES DE TRANSPORTS COLLECTIFS HORS SAISON EN 2016 DES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



TRANSPORTS INTERURBAINS HORS SAISON

- ▬ Nombre de services réguliers Varlib par jour ouvré
- ▬ Moins de 4 serv./j (8814)
- ▬ De 4 à 8 serv./j (7703-7701)
- ▬ De 9 à 12 serv./j (7802-7803-7201)
- ▬ De 13 à 20 serv./j (7801-7702)
- ▬ Plus de 20 serv./j (7601)
- Principaux pôles de correspondances

TRANSPORTS MARITIMES (NAVETTES PASSAGERS) HORS SAISON

- ▬▬▬▬ Ste-Maxime - St-Tropez
- 20 serv./j en Février/Mars - Novembre/Décembre
- 62 serv./j en Avril
- 70 serv./j en Mai/Juin - Septembre
- 38 serv./j en Octobre

NAVETTES COMMUNALES JOURNALIÈRES HORS SAISON

- ▬▬▬▬ St-Tropez Bus
- 2 lignes - 10 services/jo
- St-Tropez et Ste-Maxime



OFFRES DE TRANSPORTS COLLECTIFS EN PERIODE ESTIVALE EN 2016 DES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



TRANSPORTS INTERURBAINS EN PÉRIODE ESTIVALE

- Nombre de services réguliers Varlib en Juillet-Août par jour
- Moins de 4 serv./j
- De 4 à 8 serv./j (7703-7701-7202)
- De 9 à 12 serv./j (7802-7803-7705-7201-8814)
- De 13 à 20 serv./j (7801-7702)
- Plus de 20 serv./j (7601)
- Principaux pôles de correspondances

TRANSPORTS MARITIMES (NAVETTES PASSAGERS) EN PÉRIODE ESTIVALE

- Ste-Maxime - St-Tropez : 121 serv./j
- Port Grimaud - St-Tropez : 48 serv./j
- Marines de Cogolin - St-Tropez : 48 serv./j
- Les Issambres - St-Tropez : 31 serv./j
- Port Grimaud - Ste-Maxime : 18 serv./j

NAVETTES COMMUNALES JOURNALIÈRES EN PÉRIODE ESTIVALE

- Navettes estivales
4 circuits - 60 serv./j
- St-Tropez - Ste-Maxime - Cavalaire - La Croix-Valmer



Sources : IGN BD TOPO 2010, CD 83

Une offre de transport en commun principalement utilisée par les scolaires et la population touristique

L'offre de transport en commun est en pratique, essentiellement utilisée hors saison par les scolaires, et en période estivale par la population touristique.

Des fréquences modestes et une tarification non adaptée n'encouragent pas l'utilisation des transports en communs pour les trajets quotidiens internes au Golfe

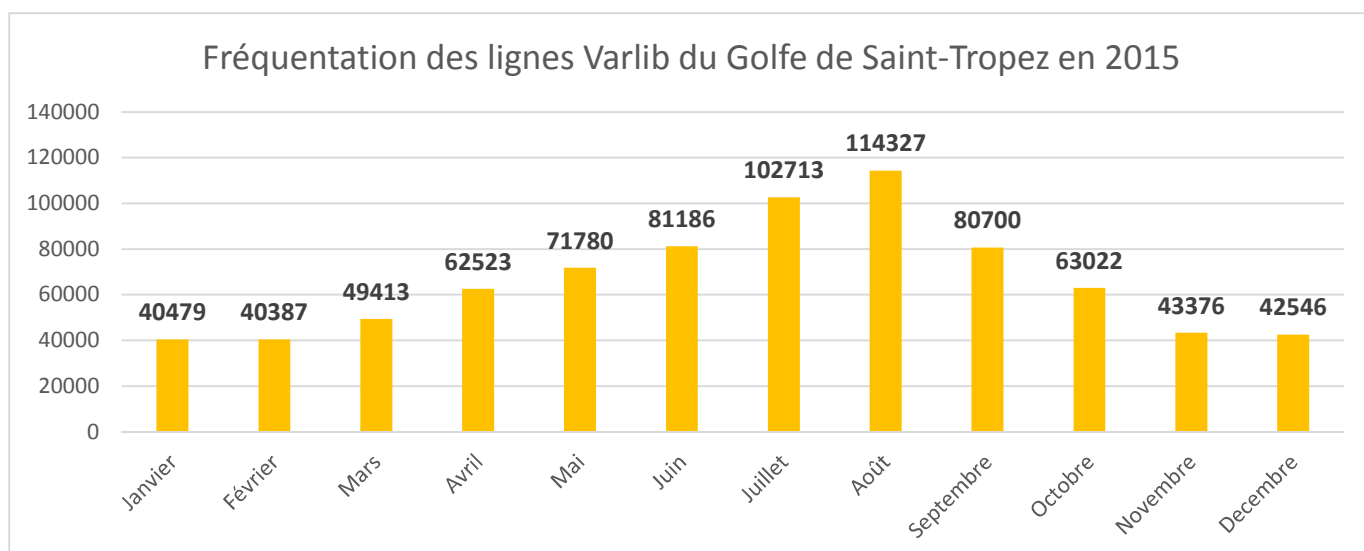
L'offre de transport terrestre apparaît peu attractive pour les résidents se déplaçant, pour la majorité, à l'intérieur du Golfe sur de courtes distances. Les fréquences modestes (un bus toutes les heures) et la faible couverture territoriale liée au caractère interurbain de la desserte (le réseau Varlib est un réseau départemental qui n'a pas vocation à irriguer finement le territoire) n'encouragent pas à l'utilisation du réseau de cars pour effectuer de courtes distances. De plus, en matière de temps de déplacement, le réseau Varlib n'apparaît pas compétitif par rapport à la voiture, ne bénéficiant pas d'aménagement de priorité. Pour un trajet Saint-Tropez/Sainte-Maxime, il faut environ 23 minutes en voiture contre 35 minutes en car Varlib. L'offre Varlib est ainsi principalement utilisée par des personnes captives et notamment les scolaires, les personnes non motorisées, les seniors et les chômeurs.

Concernant l'offre maritime, si une tarification pour les résidents a bien été mise en place, elle présente un coût encore élevé avec un aller/retour proposé à 8,3 euros pour les résidents et 6,20 euros pour les travailleurs résidents, ce qui n'incite pas pleinement au report modal. En revanche, l'utilisation des navettes maritimes est encouragée lorsque le coût du stationnement à destination devient bien plus élevé que le coût du billet. Un habitant de Sainte-Maxime souhaitant passer la journée à Saint-Tropez aura tout intérêt à utiliser les navettes maritimes afin de ne pas s'acquitter d'une facture de stationnement avoisinant les 20 euros.



Une fréquentation des transports en commun multipliée par 3 au mois d'août

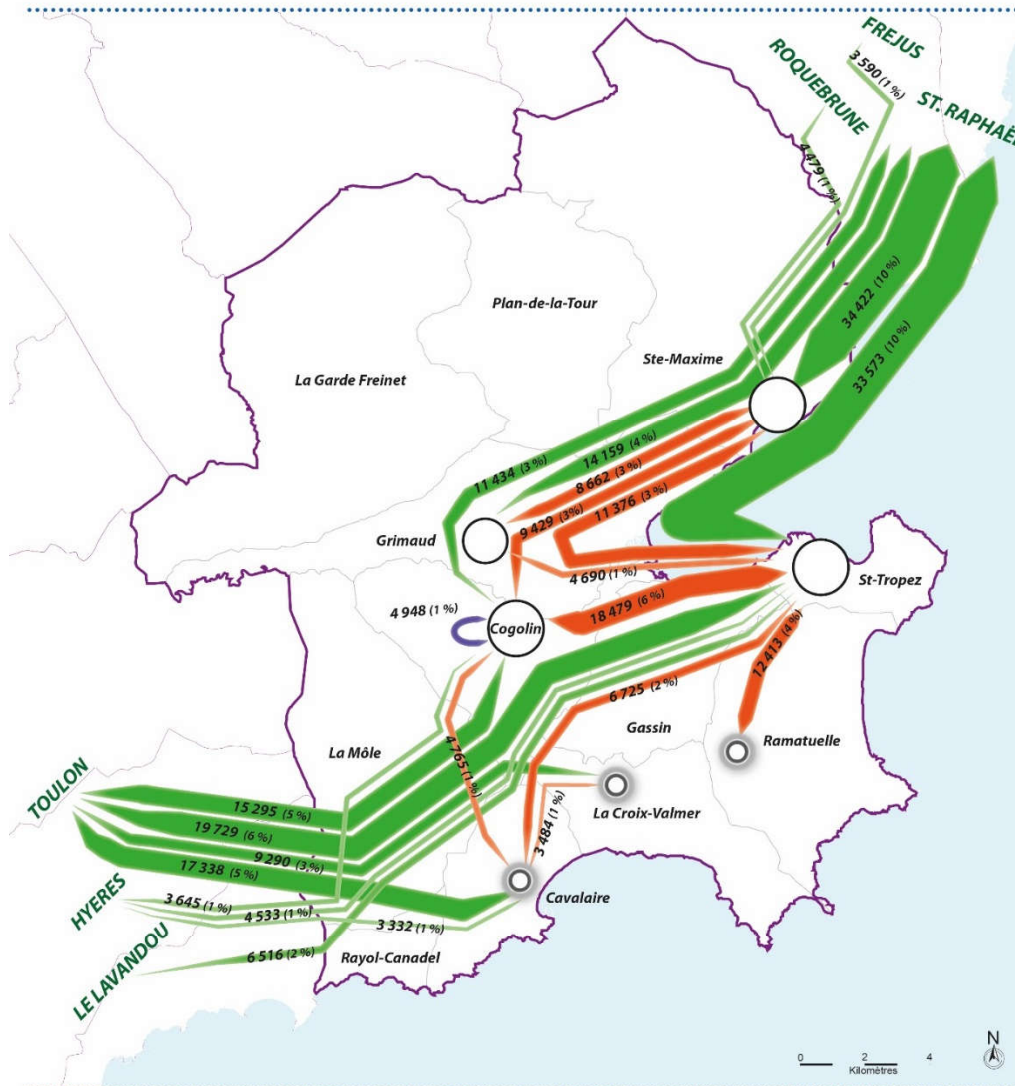
Au regard des statistiques de fréquentation et d'Origines/Destinations, l'offre de transport proposée est attractive pour la population touristique et les trajets longue distance. La fréquentation des lignes Varlib est multipliée par près de trois au mois d'août par rapport au mois de décembre (114 327 voyages en août 2015 contre 42 546 voyages en décembre 2015). Avec une tarification à 5 euros l'aller/retour, le réseau Varlib est attractif pour les flux longue distance permettant aux visiteurs à la journée d'économiser sur le carburant et le coût du stationnement qui peut avoisiner les 20 euros la journée.






2/3 des voyages en cars sont des flux longues distances

2/3 des voyages réalisés en Varlib concernent des flux avec les territoires voisins contre seulement 1/3 qui concernent des flux internes au Golfe. Les principaux flux sont à destination de Saint-Raphaël, depuis Saint-Tropez (10%) et Sainte-Maxime (10%), et à destination de Toulon, depuis Saint-Tropez (6%) et Cogolin (5%). En interne, les échanges les plus importants réalisés en car Varlib sont les flux entre Saint-Tropez et Cogolin (6%), Saint-Tropez et Ramatuelle (4%) et Saint-Tropez et Sainte-Maxime (3%).

FREQUENTATION DU RESEAU VARLIB - PRINCIPALES O/D DES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



TYPES DE FLUX

-  Flux d'échanges avec les autres territoires
-  Flux intercommunaux interne au GST
-  Flux intra communaux

PART DANS LES FLUX EN LIEN AVEC GST



Nb : ne figurent sur la carte que les flux qui regroupent plus de 3 300 voyages, ils représentent 81 % des flux en lien avec le GST



Une intermodalité et une offre de covoiturage qui restent à développer

La multiplication des autorités organisatrices de la mobilité (4 communes, le Département et la Région) et des autorités compétentes en matière de stationnement (12 communes) ainsi que la présence d'un acteur privé dans le déploiement des offres de transports, ne facilitent pas la mise en œuvre d'une offre intermodale, claire et lisible.

Les politiques de stationnement et de transport en commun apparaissent déconnectées et n'offrent pas au territoire de parkings-relais autour de certains pôles de correspondances majeurs. Si des parkings existent à proximité (Gare routière de Saint-Tropez, arrêt office de tourisme, etc.), ils n'offrent pas de places réservées aux usagers des transports en commun à des prix attractifs.

Les pôles de correspondances ne sont pas dotés des services de mobilités adéquates et ne présentent pas toujours des aménagements confortables et attrayants. Le stationnement vélo n'est pas présent, les espaces d'attente sont sous-dimensionnés, le mobilier urbain est parfois vétuste et l'aménagement des espaces publics reste très minéral.

En matière de tarification des transports en commun, il existe des disparités fortes entre les différents réseaux et une absence de tarification intégrée. Le réseau Varlib, le réseau Simplicités de Sainte-Maxime, le Saint-Tropez Bus et le réseau des bateaux verts disposent chacun de leur tarification. Un usager de Ramatuelle voulant se rendre à Sainte-Maxime le plus rapidement possible en transport en commun devra s'acquitter d'un billet Varlib à 5 euros l'aller-retour et d'un billet Bateaux verts à 13,5 euros.

En matière de covoiturage, il n'existe pas d'aires de stationnement sur le Golfe de Saint-Tropez. Il se réalise de manière spontanée (intersection RD 25/RD 74 au Nord de Sainte-Maxime) ou sur les parkings publics et privés (zones commerciales).

Pôles de correspondances sur le Golfe de Saint-Tropez : Gare routière Saint-Tropez, Rond-point de Kock (Cogolin), Grimaud village, Bertaud (NAVAL GROUP)



Un réseau cyclable de qualité sur les grands itinéraires départementaux mais qui reste peu développé à l'échelle des communes.

Avec une majorité des flux du quotidien réalisés en interne sur de petites distances et une topographie douce notamment dans le fond du Golfe, le vélo représente un mode de déplacement pertinent pour le territoire, susceptible de capter une part non négligeable des flux.

Les temps de déplacement entre les communes ne dépassent que rarement les 30 minutes et deviennent très compétitifs en période estivale. Il faut plus d'une heure pour rejoindre Saint-Tropez depuis Cogolin en voiture au mois d'août contre 30 minutes en vélo. Avec le développement des Vélos à Assistance Electrique (VAE), les temps de déplacements deviendront de plus en plus attractifs et les obstacles liés au relief plus faciles à franchir.

Le réseau d'itinéraires cyclables s'est développé essentiellement sur le réseau viaire départemental. La piste cyclable du littoral offre une desserte quasi continue de Sainte-Maxime à Saint-Tropez, et de Sainte-Maxime à Cavalaire-sur-Mer et au Rayol-Canadel. Cette liaison présente plusieurs types d'aménagements : des tronçons en piste cyclable (Sainte-Maxime/Port Grimaud), en bande cyclable (Gassin- La Foux), en espace partagé piétons/vélos (Sainte-Maxime) et en route partagée avec les voitures (Cavalaire-sur-Mer/La Croix-Valmer).

A cet itinéraire structurant, viennent s'ajouter des liaisons en bande cyclable ("bande ocre" du Conseil Départemental) entre la Garde-Freinet et Grimaud, entre Grimaud et Port Grimaud et entre Saint-Tropez et Ramatuelle pour desservir les plages. Sur Sainte-Maxime, une piste cyclable permet de rejoindre le Nord de la commune et ses équipements (Collège, complexe sportif, Carré Gaumont, Aqualand, , etc.) depuis le centre-ville et un espace partagé sur l'Avenue du Débarquement offre une liaison vers les plages situées à l'Est de la commune.

Les principales difficultés pour les cyclistes résident sur le secteur de la Foux, à l'entrée de Saint-Tropez, dans le centre-ville de Sainte-Maxime et depuis Cogolin qui ne dispose d'aucun aménagement cyclable sécurisé vers le fond du golfe.

AMENAGEMENTS CYCLABLES EN 2016

DES COMMUNES DU SCOT GOLFE DE SAINT TROPEZ



AMÉNAGEMENTS CYCLABLES GOLFE DE ST-TROPEZ

- Piste cyclable
- Bande cyclable (Bandes ocre du Conseil Départemental)
- Espace partagé (Piétons, cyclistes)
- Route partagée (voiture, cyclistes)
- Réseau viaire départemental
- 🚲 Secteurs les plus problématiques pour la pratique du vélo (aménagement inexistant, route à fort trafic...)
- Temps de déplacements à vélo (Googlemaps)



5. DES MODES DE DEPLACEMENT QUI PESENT LOURDEMENT DANS LE BILAN ENERGETIQUE DU TERRITOIRE, LES EMISSIONS DE POLLUANTS ET LES NUISANCES

L'aéroport d'affaire de la Mole

L'aéroport de la Mole est un aéroport privé à usage restreint de jour comme de nuit. Il est actuellement détenu en majorité par la société Aéroports de la Côte d'Azur. Les appareils accueillis sont limités à 50 tonnes. L'équipement est dimensionné pour accueillir un maximum de 40 000 passagers par an.

Cet équipement génère un plan d'exposition au bruit imposant une servitude sur le village de la Mole.

Une charte entre les collectivités et l'aéroport induit une restriction de l'utilisation en soirée et la nuit pour limiter les nuisances. Cet équipement n'a pas vocation aujourd'hui à connaître un développement significatif. Par ailleurs, l'absence de certitude sur le maintien d'un service de Douane risque d'impacter lourdement l'Aéroport qui développe un développement qui accueille une part de trafic provenant hors espace Schengen.

Les déplacements particuliers en hélicoptère

La forte attractivité touristique du territoire et le type de clientèle en présence génèrent des déplacements en hélicoptère au sein du territoire du Golfe mais également en lien essentiellement avec le reste de la Côte d'Azur. Si le volume des déplacements n'est actuellement pas quantifié, les nuisances auditives générées sont quant à elle bien ressenties surtout lors de la période estivale.

A l'hélistation localisée sur le territoire sur la commune de Grimaud, s'ajoutent de nombreuses installations privées sur les grands domaines habités notamment sur Gassin et Ramatuelle.

Face à la démultiplication des trajets en hélicoptère, des hypothèses sont étudiées concernant l'implantation de barges en mer qui permettraient de réduire les nuisances sonores, tout en assurant une déserte optimale. Plusieurs projets ont été envisagés :

- ⇒ A Gassin, au large de l'usine de la Torpille, mais posant un problème de survol au-dessus des marines ;
- ⇒ A Ramatuelle, au large de Pampelonne, mais posant des problèmes maritimes avec le vent d'Est ;
- ⇒ Au large du Pilon à Saint-Tropez, qui semble l'hypothèse la plus intéressante.

Cette étude soulève néanmoins la question de la rupture de charge entre l'hélistation en mer et la destination finale des usagers à terre. Une liaison multimodale est donc à prévoir, mais en évitant si possible les axes routiers déjà saturés, ce qui n'est pas le cas pour l'hélistation de Saint-Tropez. Depuis cette étude, le projet n'a pas fait l'objet d'un consensus politique.

42 % des consommations énergétiques et 57 % des émissions de GES du territoire sont dus aux déplacements.

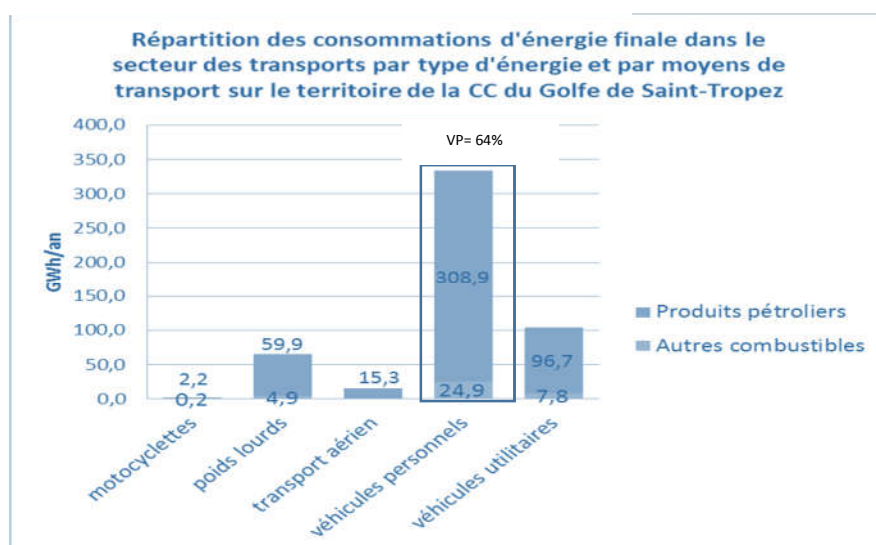
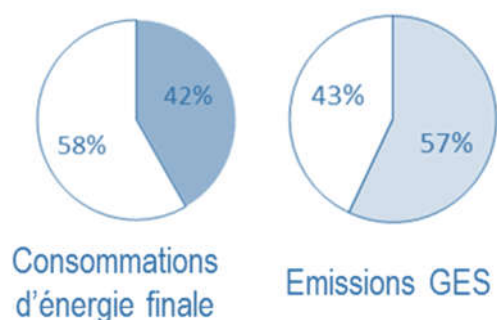


Figure 1 : Répartition des consommations énergétiques par modes de transports en 2013 – Artelia d'après Energ'Air

Les produits pétroliers sont la **forme d'énergie quasi exclusive** (93% du total) utilisée pour les déplacements sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez. Le **transport de personnes** induit **deux tiers des consommations** du secteur (67%), le **transport de marchandises** le tiers restant (33%).

Pour le transport de personnes, les consommations énergétiques sont quasi exclusivement induites pour **les besoins de déplacement en véhicules légers (95%)**. Ce mode de transport représente à lui seul, les deux tiers des consommations du secteur des transports de personnes et de marchandises confondues (64%). Les consommations sont concentrées majoritairement sur les communes du fond du Golfe supportant des charges importantes de trafic local de transit et de captage touristique

Pour le transport de marchandise, les consommations sont induites par les véhicules utilitaires (62%) devant les poids-lourds (38%).

Une mobilité électrique qui peine à se développer

La carte ci-dessous représente les infrastructures de recharge électrique présentes sur le territoire de la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez. Le descriptif complet est présenté en **Annexe VIII.4**

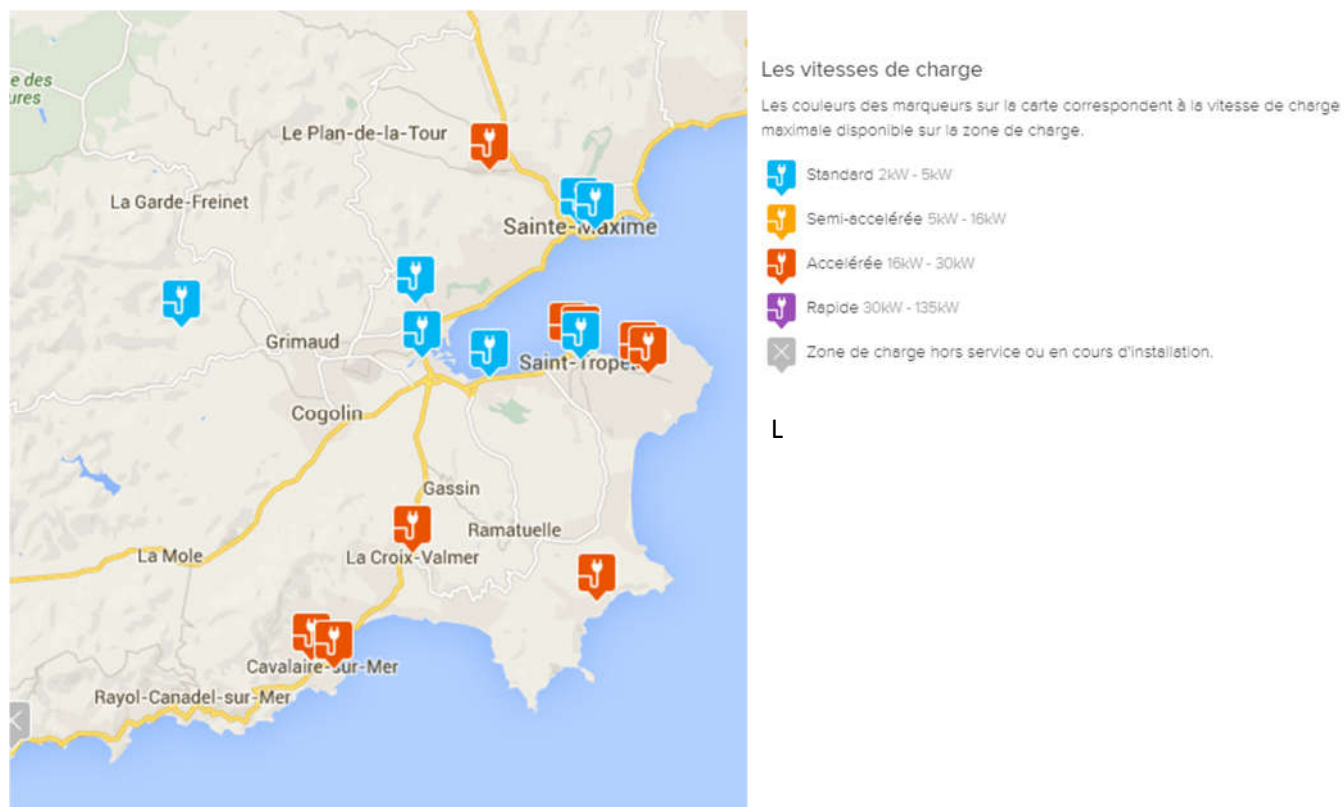


Figure 2 : Carte des infrastructures de recharges pour véhicules sur le territoire de la CCGST - Source : (source: extraction au 24/06/2016)

Le territoire du Golfe de Saint-Tropez compte **16 sites de recharge** dont les caractéristiques sont les suivantes :

- 9 bornes accélérées (16 kW-30kW) – 7 bornes Standard (2 kW- 5 kW) ;
- Nombre de prises : 5 prises 3c, 13 prises EU domestiques, 1 prise Caravane et 14 prises type 2.

Ces sites ne sont pas ouverts à l'ensemble du public. Ainsi, seules 6 bornes sont ouvertes à tous les utilisateurs, 3 sont réservées à des clients, 5 réservée pour des utilisateurs identifiés et 2 réservées aux clients de marque.

L'absence d'un réseau plus dense contraint aujourd'hui fortement l'utilisation de ce type de motorisation moins impactant en matière de qualité de l'air par les habitants, mais aussi par les touristes et les visiteurs.

DES RESSOURCES LIMITEES/FRAGILES MAIS QUI OFFRENT DES POTENTIALITES DE VALORISATION IMPORTANTES

1. UN TERRITOIRE FORTEMENT DEPENDANT DE L'APPROVISIONNEMENT ELECTRIQUE EXTERIEUR ET QUI VALORISE PEU SES RESSOURCES ENERGETIQUES LOCALES

Consommation finale d'énergie : de l'ordre de 1200 GWh

Répartition par usage

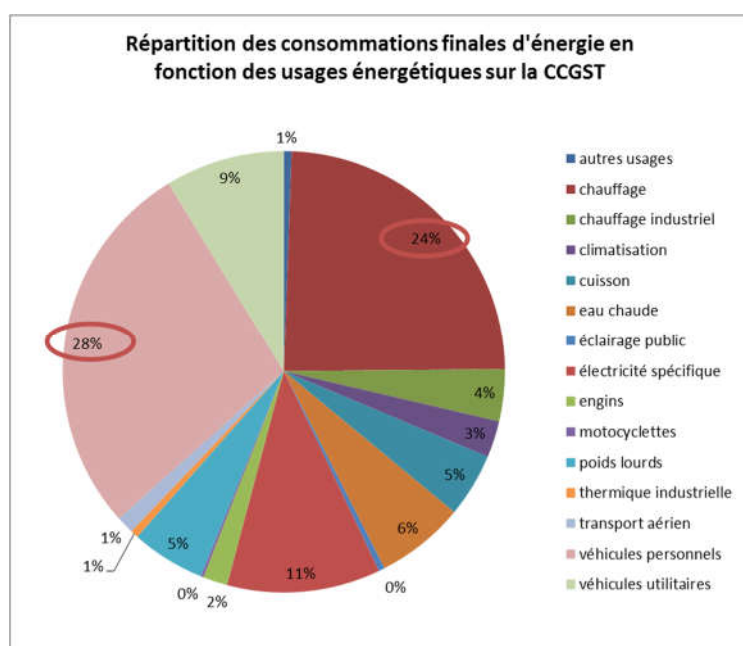


Figure 3 : Répartition des consommations énergétiques finales par usage en 2013 sur le territoire de CCGST - Source Artelia d'après Energ'Air

- ⇒ Deux usages énergétiques principaux ont été identifiés sur le territoire de la CCGST: **l'utilisation des véhicules personnels (28%) et l'usage du chauffage dans le bâti (24%)** ;
- ⇒ Ces deux usages peuvent faire l'objet de prescriptions particulières dans le cadre de la révision du SCoT, ce qui confirme l'importance du levier urbanistique sur la sobriété / efficacité des systèmes énergétiques.

Répartition par secteur

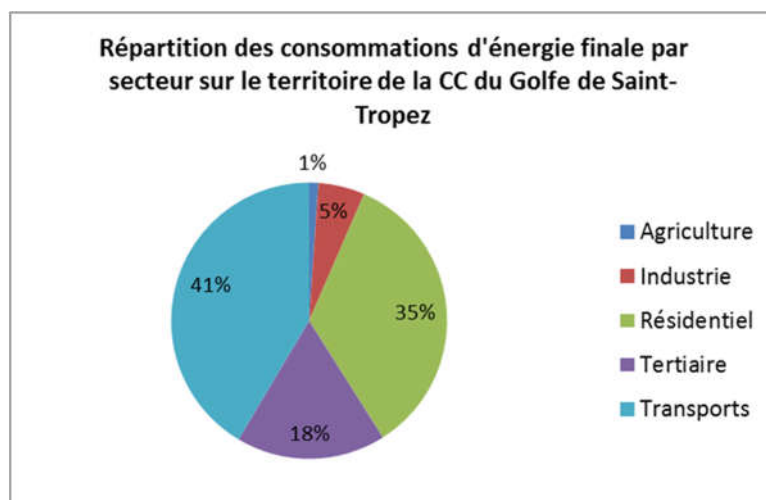


Figure 4 : Répartition des consommations énergétiques finales par secteur d'activité en 2013 sur le territoire de la CCGST - Source Artelia d'après Energ'Air

- ⇒ Deux principaux secteurs consommateurs sont **les transports (41%)** devant le **secteur résidentiel (35%)**. Le secteur **Tertiaire** reste **bien présent (18%)** ;
- ⇒ Même conclusion que précédemment : ces secteurs peuvent faire l'objet de prescriptions particulières dans le cadre de la révision du SCoT.

Répartition par type d'énergies

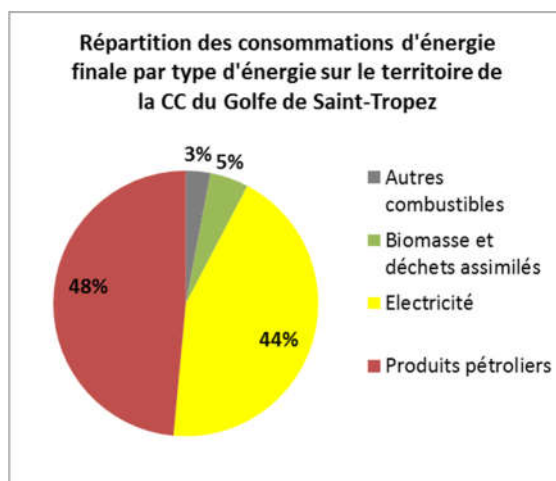


Figure 5 : Répartition des consommations énergétiques finales par type d'énergie en 2013 - Source Artelia d'après Energ'Air

- ⇒ **Les produits pétroliers** (carburant, fioul, etc.) sont la **forme d'énergie la plus utilisée (48%)**, devant l'électricité (44%) ;

⇒ Ce résultat met en évidence (i) **le rapport de dépendance extrême** du territoire de la CCGST **aux énergies fossiles** (externalités énergétiques négatives), (ii) **l'importance électrique dans un contexte de fragilité notable lié à son approvisionnement.**

Répartition par habitant et par secteur

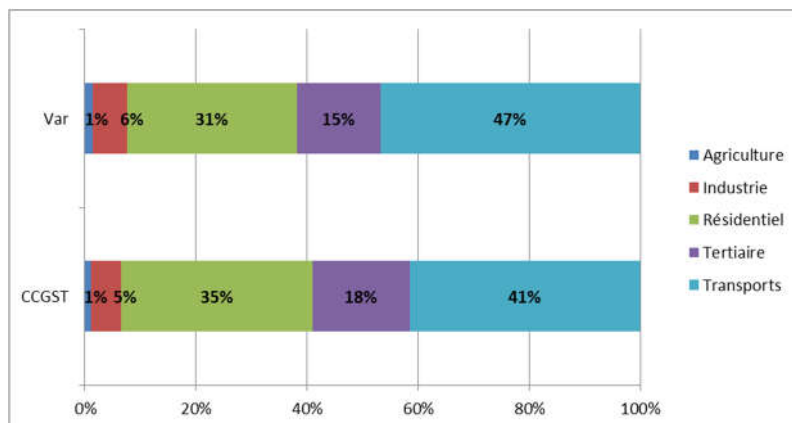


Figure 6 : Répartition des consommations énergétiques finales par habitant et par secteur en 2013 sur le territoire de la CCGST - Source Artelia d'après Energ'Air

- ⇒ La consommation d'énergie unitaire est **de l'ordre de 1,9 tep/an/hab** sur le territoire de la CCGST. Elle est **légèrement supérieure** à celles observées au niveau départemental (1,8 tep/an/hab.) ;
- ⇒ Concernant la part des consommations par rapport à celles observées à l'échelle varoise :
 - Par secteur : relativement conforme au profil varois mais surreprésentation du secteur bâti (résidentiel / tertiaire) au détriment principalement des transports (+ 7 points) ;
 - Par type d'énergie : poids important de l'électricité (+12 points), absence de gaz (-9 points).

Une production d'énergies renouvelables : de l'ordre de 70 GWh

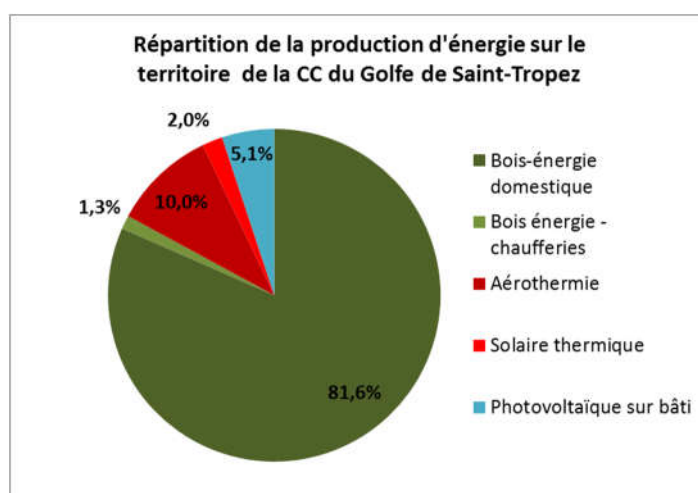


Figure 7 : Répartition des productions énergétiques sur le territoire de la CCGST - Artelia d'après sources diverses

L'énergie produite sur le territoire du Golfe de Saint-Tropez provient à 100% de sources renouvelables. Elle répond quasi exclusivement, à plus de 95% des besoins en chaleurs à travers l'utilisation de solutions individuelles telles que le bois énergie, l'aérothermie et le solaire thermique. Le mix énergétique est nettement moins diversifié que sur le reste du territoire départemental.













La production d'électricité reste très marginale par rapport aux consommations électriques et s'articule exclusivement autour de dispositifs photovoltaïques soit en toiture, soit via la centrale au sol du Rivet à Sainte-Maxime.

Un potentiel de production de l'ordre de 277 Gwh

L'analyse des potentialités énergétiques du territoire s'appuie sur un mix énergétique renforcé en fonction des atouts naturels du territoire. Ces atouts relèvent essentiellement :

- d'un ensoleillement particulièrement favorable ;
- De la proximité avec le massif des Maures.
- De la proximité avec la mer.

Ce potentiel théorique constitue une base de travail pour définir les choix stratégiques qui seront à opérer dans le cadre du PADD et du DOO.

En GWh/an	Bilan 2012	Potentiel mobilisable	Identification en matière de projets / indicateurs tangibles
 Eolien terrestre	0	0,03	3 micro-éoliennes sur bâti (5 kW; modèle collège de Vidauban)
 Photovoltaïque au sol	3,6	7,5	12 ha (équivalent 5 centrales type Saint Maxime)
 Photovoltaïque sur bâti		28,9	79 milliers de m ² capteurs installés
 Petite hydraulique	0	0	Potentiels mobilisables sans conditions particulières et sous conditions strictes et inférieurs à 10 MW > Pas de cas sur le territoire de la CCGST
 Solaire thermique	1,4	6,8	2 800 logements équipés en CESI (chauffe eau solaire individuel)
 Bois énergie	57,9	195	Bois chauffage domestique stable (davantage de foyers équipés mais meilleur rendement) + Une quinzaine de chaufferies collectives (5 actuellement)
 Biomasse agricole	0	4,3	7 installations de 300 kW
 Biogaz (déchets)	0	9,8	5 installations de 1 MW
 Aérothermie	7	12,2	139 milliers de m ² installés
 Chal. sur rés. d'assain.	0	5,8	Sortie de stations d'épuration = 4,2 GWh Sortie d'immeubles = 1,8 GWh
 Thalassothermie	0	4,2	1 centrale type La Seyne sur Mer ?
 Géothermie	0	2,8	235 logements équipés

2. LE RESSOURCE EN EAU

L'état initial de l'environnement développe en détail la ressource en eau potable. Celle-ci s'articule autour de plusieurs sources :

- ⇒ Le barrage de la Verne ;
- ⇒ Les champs captant des vallées de la Giscle et de la Mole ;
- ⇒ La mise en service récente d'une liaison avec le Canal de Provence.

Le territoire a su se doter de marges de manœuvre quantitatives en adaptant de manière constante la diversification des ressources pour sécuriser l'approvisionnement, soulager les ressources locales et pallier la fermeture de l'usine du Préconil. Les politiques publiques en matière de préservation qualitative de la ressource portent aujourd'hui leurs fruits.

Il reste néanmoins sur le territoire un sujet majeur, celui de l'irrigation agricole. En effet, les activités agricoles ne disposent pas à ce jour d'un réseau d'eau brute comme sur les autres grands bassins agricoles et notamment maraichers du département.

3. LA VALORISATION ECONOMIQUE DES RESSOURCES NATURELLES LOCALES : L'AGRICULTURE ET LA PECHE

L'espace agricole du territoire s'étend sur 4 347ha (MOS GST). Relativement morcelé, il est constitué d'entités agricoles bien distinctes, parfois enclavées au sein du massif des Maures :

- ⇒ Des entités géographiques bien individualisées : la plaine de la Mole et de la Giscle, la plaine du plan de la Tour, les couloirs agricoles de Gassin, la zone du piémont de Ramatuelle, etc. ;
- ⇒ Des espaces agricoles de superficie plus restreintes, généralement isolés, soit au sein d'espaces forestiers (la Garde-Freinet), soit au sein d'espaces urbanisés de manière plus ou moins dense (Saint-Tropez).

Une dynamique contrastée, entre espace agricole observé, exploité, réglementé et de quoi parle-t-on ?

Cet espace agricole « observé » en 2014, correspond à l'espace considéré comme agricole par photo-interprétation et n'est pas intégralement valorisé puisque sur ces 4 347 ha (sour MOS GST). Seulement 2 950 ha font l'objet d'une valorisation en 2010 (source RGA) par les 440 exploitations agricoles siégeant dans le Golfe de Saint-Tropez. En revanche, les documents d'urbanisme classent en 2016 près de 7 100 ha en zone agricole d'un point de vu règlementaire.

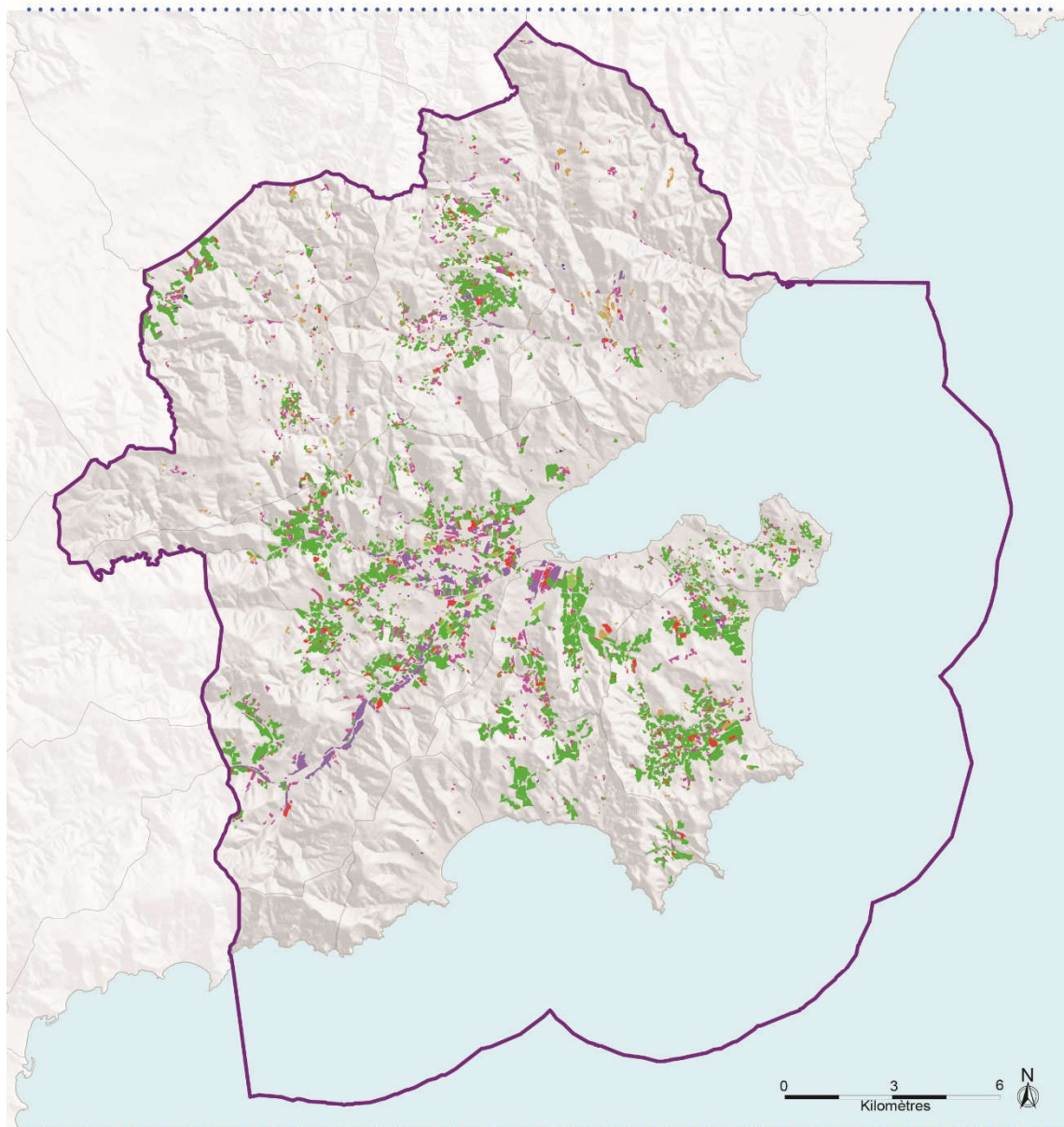
Cette déconnexion manifeste entre espace agricole, observé, exploité et règlementé a eu tendance à s'accroître dans les trente dernières années puisque la surface agricole utile ne cesse de régresser : elle était de 6 300 ha en 1988, et encore de 4 100 ha en 2000, alors que les zones règlementaires agricoles ont tendance plutôt à augmenter.

A noter que la perte globale de SAU (-28% entre 2000 et 2010) est plus importante que la perte observée à l'échelle départementale (-20%), comme régionale (-12%). L'emploi agricole enregistre également une diminution de l'ordre de 5%, qui semble contenue par rapport à la perte sur la même période de référence de 18% des emplois agricoles à l'échelle départementale.

Certains espaces « observés » comme agricoles sont inscrits règlementairement par certaines communes comme des espaces à vocation naturelle ou à urbaniser. A contrario, certains espaces observés comme « naturels » bénéficient quant à eux d'un zonage agricole dans les documents d'urbanisme.

LES ESPACES AGRICOLES

SUR LE GOLFE DE SAINT-TROPEZ en 2014



■ Terres arables autre que serres (206 ha)	■ Oliveraies (187 ha)
■ Zones à forte densité de Serres (2 ha)	■ Prairies (300 ha)
■ Vignobles (2724 ha)	■ Systèmes culturaux mixtes et petits parcelaires complexes (10 ha)
■ Arboriculture autre que Oliviers (131 ha)	■ Friches agricoles et délaissés en zones agricoles (788 ha)

Un espace agricole majoritairement mis en valeur par la viticulture

En 2010, la viticulture occupait **82% de la surface agricole exploitée**.

L'activité viticole joue un rôle majeur à l'échelle du territoire, tant économique, qu'environnemental, culturel et paysager, elle contribue pleinement à l'image et à l'attractivité du territoire et son poids ne cesse de se renforcer (78% de surface viticole en 2000).

Performante, cette activité est soutenue par une organisation professionnelle structurée, un marché porteur, en particulier pour les marchés les plus rémunérateurs (export), par la présence de plusieurs références officielles de qualité (AOC Côtes de Provence et 3 IGP), et par la présence d'une vingtaine de domaines de renom. La surface viticole se répartit entre les espaces de plaine, de qualité généralement moyenne, et les espaces de coteaux, qui regroupent l'essentiel des AOC.



A noter que les AOC viticoles sur le territoire du Golfe représentent 8 146 ha soit 19% du territoire. Seulement la moitié de cet espace AOC est actuellement classé en zonage A dans les documents d'urbanisme.

Les espaces de viticulture observés par photo interprétation en 2014 représentent 2 724 ha, soit 62% des espaces agricoles observés. La valorisation des AOC viticoles présente une marge de manœuvre encore considérable au regard des espaces aujourd'hui valorisés en viticulture.

Entre agriculture de proximité et valorisation forestière, de nombreuses pistes de développement

L'agriculture de proximité : une opportunité pour la valorisation de certains espaces ?

Les autres productions agricoles, qui ne concernent que 18% de la SAU sont relativement diversifiées, représentent des surfaces confidentielles, en particulier au regard des besoins alimentaires du bassin de consommation (ordre de grandeur: 20 000 ha pour 56 000 habitants - source convertisseur alimentaire de terre de lien).

On comptait notamment en 2010 une centaine d'hectares d'oliviers (+20 ha entre 2000 et 2010), et seulement 21 ha de production maraîchère (+12 ha entre 2000 et 2010).

La production animale est également confidentielle (moins de 3% de la production départementale), et se répartit de manière relativement comparable entre la production ovine (134 UGB²⁸), caprine (112 UGB) et équine (127 UGB).

Les activités de diversification peuvent constituer, pour les agriculteurs, une manière de renforcer et de viabiliser leur exploitation (travaux agricoles, activités agri-touristiques, etc.). En 2010, le nombre d'exploitations engagées dans une telle démarche avait fortement augmenté par rapport à 2000 (+25%), mais restait relativement faible (seulement 65 exploitations, soit 15% des exploitations). A ce titre, le développement d'activités agri-touristiques dans le Golfe de Saint-Tropez, lorsque cela est possible, pourrait permettre de renforcer les exploitations en place, tout en confortant le rayonnement touristique du territoire.

La Canne de Provence, dont la production se concentre essentiellement dans les vallées de la Mole et de la Gisle en espace de plaine, est essentiellement exploitée pour la fabrication d'anches. Son développement connaît aujourd'hui une dynamique importante.

Enfin, malgré une ressource particulièrement importante, **le massif forestier** est globalement sous-exploité.

Les prélèvements de bois (pin maritime, chêne liège, châtaigner pour l'essentiel) sont assez faibles mais pourraient fortement évoluer dans l'avenir.

Sur les 100 000 ha du massif des Maures, seuls 28 000 ha font l'objet de plans simples de gestion, par des propriétaires publics (20 000 ha) ou privés (8 000 ha), parmi lesquels 20% seulement offrent les qualités requises pour l'exploitation (accessibilité, contraintes environnementales en particulier), soit moins de 6 000 ha.

Des travaux ont abouti à l'élaboration d'un **Plan d'approvisionnement territorial sur le Massif des Maures** porté par le Sivom du Pays des Maures, puis repris par la Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez, plan qui doit permettre une meilleure connaissance de la ressource disponible.

Aujourd'hui, l'essentiel de la biomasse extraite du massif des Maures sert à alimenter la **Papèterie de Tarascon**, qui traite environ 1 million de tonnes de bois par an et s'approvisionne dans un rayon de 250 km autour de l'usine de transformation pour moitié, l'autre moitié provenant de l'importation. Les bois y sont expédiés sous forme de « billions », morceaux de bois de 2m de long.

Par ailleurs, la plate-forme **Eco-pôle**, site de valorisation des déchets verts et des produits forestiers du territoire, permet un entretien minimal des forêts communales (production de combustibles, de paillage pour massifs) et des coupures de combustible. Cette plate-forme a été initiée dans l'objectif de favoriser la sylviculture pour diminuer la sensibilité du peuplement forestier à l'incendie. Pour ce qui concerne la valorisation des produits forestiers, la Communauté de Communes du Golfe de Saint-Tropez est prestataire, l'Association Maures Bois Energie étant maître d'ouvrage. Traitant actuellement environ 1 000 t/an, son développement pourrait être envisagé dans le cadre d'un projet de valorisation forestière du territoire.

Les deux centrales à biomasse **Inova** sur Brignoles (capacité 190 Kt/an) et **Eon** à Gardanne (capacité 850 Kt/an), localisées en dehors du territoire, pourraient constituer à terme, des équipements importants à prendre en compte dans le cadre de l'organisation d'une filière bois à l'échelle régionale et constituer un débouché à une exploitation raisonnée de la biomasse du massif des Maures.

²⁸ UGB : Unité Gros Bovin

D'autres modes d'exploitation de la forêt sont également à l'œuvre :

La filière de production de **liège** est en cours de renouveau, autour de l'ASL suberaie varoise, qui œuvre pour la gestion durable du massif et intervient notamment sur la récolte, du transformateur Diam Bouchage (66), en fort développement et des domaines viticoles varois, fortement demandeurs de bouchons issus de liège locaux. Une filière de trituration du liège est également en développement sur le territoire, pour valoriser le liège de mauvaise qualité, mais également le liège issu du déchiquetage des chênes-lièges.

La filière **castanéicole** est également en cours de renouveau, autour du Syndicat des producteurs de châtaignes du Var (SPCV), qui œuvre à la rénovation de l'outil de production via un Plan de Rénovation des Châtaigneraies (évolutions techniques, réapprentissage des savoir-faire, relance économique, etc.) et d'une Société coopérative qui transforme et valorise les produits issus de la châtaigne (farine, bière, châtaignons, etc.).

Une partie marginale des massifs forestiers est exploitée pour la production de **feuillages** (eucalyptus). Par ailleurs, le Massif forestier est maillé par un vaste réseau de **pistes DFCI**, dont les abords font l'objet d'un entretien régulier, via des conventions avec des éleveurs, de manière à constituer des coupures incendies. Ces espaces ont, de fait, un usage agricole (sylvo-pastoralisme). Le CERPAM développe actuellement sur le territoire un Plan d'Occupation Pastoral Intercommunal (POPI).

Enfin, près de 4 000 ha d'espaces **observés comme « naturels » en 2014 (source MOS) bénéficient d'un classement AOC** et pourraient en théorie, faire l'objet d'une démarche de reconquête agricole, permettant de compenser la perte observée des espaces viticoles sur le territoire (-780 ha entre 2000 et 2010), mais également de soutenir ce marché porteur.

Un espace agricole relativement contraint

Les espaces agricoles du territoire sont soumis à **une pression foncière importante**, en particulier aux abords des espaces urbains et dans les communes littorales : prix élevés, rétention foncière, détournement de l'usage agricole (cabanisation, stockage de déchets, etc.).

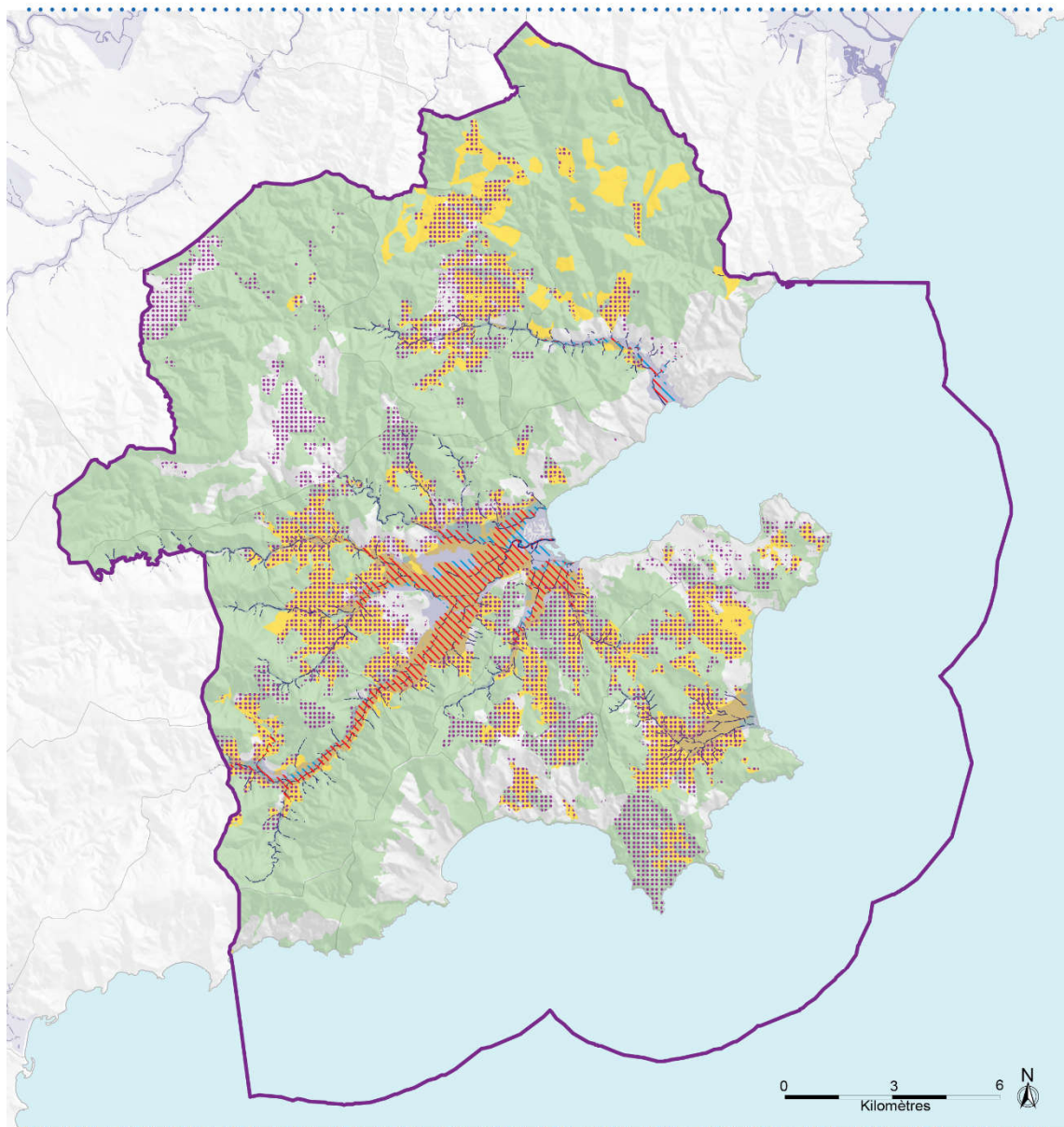
Près de 15% de l'espace agricole du territoire est soumis au **risque inondation et concerné par un Plan de Prévention des Risque Inondation**. Il s'agit des espaces localisés dans les principales vallées du territoire (vallées de la Mole, de la Giscle, du Bourrian et du Préconil). Ces espaces sont partiellement valorisés, pourtant, leur qualité agronomique et leur proximité avec la ressource en eau en feraient des espaces tout à fait adaptés à la production d'une agriculture de type maraichage, arboriculture, céréales. Pour autant, le risque induit pour les cultures et leur caractère inconstructible limitent leur attractivité pour d'éventuels candidats à l'installation.

Parmi ces espaces, la vallée de la Giscle occupe une place particulière de par sa taille (plus grande **zone humide du territoire**). Elle constitue par ailleurs, avec la vallée de la Mole, la **zone de captage d'eau potable** du territoire.

D'autres espaces agricoles sont par ailleurs enclavés ou proches des massifs forestiers et sont, de fait, soumis au **risque incendie**. Les espaces agricoles de Sainte-Maxime et du Plan de la Tour doivent à ce titre, respecter un Plan de Protection du Risque Incendie de Forêt.


A noter que par ailleurs, la valorisation des espaces agricoles et notamment la construction de bâtiment ou de siège d'exploitation peut être contrainte par un ensemble de dispositifs réglementaires liés notamment à l'application de la loi littoral ou à la prévention des risques naturels (PPRIF, PPRI, etc.).

Enfin, la plupart des espaces agricoles du territoire ne **sont pas irrigables** (exception des espaces agricoles situés à l'Ouest de la commune de la Mole), ce qui peut contraindre à court terme, le développement de certaines cultures (maraichage en particulier), mais également à plus long terme, l'adaptation du territoire au changement climatique (menace en particulier pour la viticulture). Aujourd'hui seulement 85 ha de surface agricole utile sont irrigués soit seulement 3% des surfaces recensées.




 Secteurs classés en Appellation viticole AOC (Appellation d'Origine Contrôlée)


PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation)

 Zone rouge


 Zone bleue


Documents d'urbanisme (PLU approuvés, PLU arrêtés et POS)

 Zone agricole

 Zone naturelle

Atlas des zones inondables

 Lit mineur

 Lit moyen, majeur, majeur exceptionnel et zones de ruissellement



Sources : IGN BD CARTO, INAO, DREAL PACA, PLU/POS

Un potentiel de développement important, soutenu par les collectivités

Le territoire concentre de nombreuses parcelles agricoles en friches ou utilisées pour des usages illicites (stockage de bateau, de déchets du BTP, cabanisation, etc.).

Certains de ces espaces disposent d'une bonne aptitude à la mise en valeur agricole (sols des vallées alluvionnaires en particulier) et pourraient de fait, constituer des espaces de développement agricoles intéressants pour une agriculture de proximité, supports d'activités d'élevage (sylvopastoralisme, prairie de fauche), ou d'activités maraichères (sous réserve d'un approvisionnement en eau adapté), ou autres (Canne de Provence en particulier). D'autres parcelles bénéficient d'un classement AOC et leur remise en culture pourrait permettre de répondre aux besoins de développement de la filière viticole.

Afin de soutenir la remise en valeur des espaces agricoles, certaines communes ont signé des conventions avec la SAFER en faveur du développement agricole (convention d'intervention foncière ou convention d'aménagement rural). Par ailleurs, 4 d'entre-elles ont engagé des travaux spécifiques sur la remise en valeur de ces espaces sous-valorisés :

- **La commune de Cogolin** a réalisé en 2011 une étude d'identification des friches et de diagnostic agronomique sur les parcelles de la vallée de la Mole, appartenant à la commune et au SIDECM. Sur la base de ce travail, certaines parcelles ont déjà fait l'objet de remise en valeur agricole ;
- **La commune de Grimaud** a mené en 2015 une expertise agricole et foncière de la plaine de Grimaud. Cette réflexion a notamment révélé la présence de plus de 80 ha de friche, a permis d'en identifier le potentiel de revalorisation et a permis de conclure sur l'opportunité de mise en œuvre d'une AFAF sur ce territoire. **D'ores et déjà, la SAFER pratique des acquisitions systématiques pour se constituer un stock foncier visant à la mise en œuvre de ce projet ;**
- **La commune de Ramatuelle**, assistée techniquement par la Communauté de communes, œuvre à la mise en valeur des friches agricoles, à travers la création de fermes de relais, des opérations de reconquête de friches et l'installation de jeunes exploitants. Elle porte également le projet de création de hameaux agricoles autour de sièges d'exploitation ;
- **La commune de Sainte-Maxime** a engagé une démarche d'aide à l'installation de nouveaux agriculteurs, mais celle-ci est aujourd'hui particulièrement contrainte par l'application anticipée du PPRIF.

Par ailleurs, les communes de la Mole et de Cogolin envisagent la création de Zones Agricoles Protégées (ZAP), visant à garantir durablement la vocation agricole de certains espaces, et la commune du Plan de la Tour a lancé des études sur les potentialités des zones agricoles en friches, notamment sur les secteurs viticoles.

Au-delà de l'intervention des communes, les actions de préservation et de revalorisation agricole concernent d'autres acteurs publics comme le SIDECM, dans le cadre de sa politique de préservation des périmètres de captages, ou le conservatoire du littoral, à travers l'acquisition d'espaces agricoles (Pardigon / Vallée de la Mole).

Des initiatives à vocation environnementale qui impactent l'activité agricole

Indépendamment des contraintes environnementales qui pèsent sur certains espaces agricoles, limitant parfois leur potentiel de valorisation (inondations et incendies en particulier), les usages agricoles peuvent interagir avec les enjeux environnementaux. A ce titre, plusieurs démarches ont été engagées localement, pour accompagner l'évolution des pratiques agricoles en réponse à ces enjeux :

- **Pour limiter l'érosion du territoire et préserver les ressources en eau du territoire**, un travail a été engagé par la commune du Plan de la Tour auprès des viticulteurs. Il vise à encourager l'adaptation des pratiques viticoles aux problématiques de pollutions diffuses et d'érosion. Il devrait être consolidé et élargi à d'autres territoires à enjeu dans l'avenir : bassin versant du Préconil, bassins de la Gisle et Beaulieu Bourrian ;
- **Pour protéger les zones de captage d'eau potable**, une trentaine d'hectares appartenant au Syndicat Intercommunal Distribution d'Eau Corniche des Maures font l'objet d'une contractualisation avec des éleveurs locaux ;
- **Pour lutter efficacement contre les incendies**, des zones forestières sont aménagées en coupures de combustibles avec des pistes adaptées à la lutte et des débroussailllements périphériques. Pour contribuer à l'entretien de ces zones, des contrats sont passés avec des éleveurs ;
- **Pour conserver certains espaces littoraux d'intérêt paysager ou écologique**. A ce titre, le Conservatoire du Littoral se porte régulièrement acquéreur d'espaces, certains ayant un usage agricole, à l'image des 5 ha acquis par la commune de Ramatuelle, destinés à une production maraichère, et des 9 ha acquis par le Conservatoire du Littoral, toujours sur la commune de Ramatuelle, pour une production viticole.



La pêche professionnelle²⁹

La pêche dans le périmètre dépend de la prud'homie de Saint-Tropez, qui va des Issambres au Lavandou. Cependant les relations entre chacun des ports sont peu développées.

La flottille de pêche reste peu représentée sur le périmètre par rapport à la flottille varoise intervenant exclusivement dans la bande côtière des 3 milles nautiques (10% de la flottille intervenant à moins de 3 milles). Cela représente moins d'une vingtaine de pêcheurs et 15 à 19 bateaux actifs en fonction des années (un patron pour un bateau).

Cette activité est en évolution. Les pêcheurs sur Cavalaire se maintiennent alors que le port de Sainte-Maxime a vu l'arrivée de quelques jeunes et que le Port de Saint-Tropez voit le nombre de ces bateaux et des pêcheurs diminuer au fil des ans.

Les pêcheurs du périmètre sont des fileyeurs polyvalents qui disposent d'une moyenne par bateau de 4,1 km de côtes alors que les autres zones varoises présentent une moyenne inférieure de 1 bateau pour 2,6 km de côte. La période de pointe est le printemps, période durant laquelle les pêcheurs travaillent principalement à l'intérieur du golfe de Saint-Tropez. Ils calent les filets le matin et les récupèrent le soir.

L'été, lorsque la fréquentation du plan d'eau de Saint-Tropez est trop importante, les pêcheurs sortent pêcher en dehors du golfe ce qui ramène la zone par bateau proche de celle du Var (réduction des zones de pêche). Ils calent alors les filets à 4h pour les récupérer à 9h. Pour toute la Région PACA, la flotte de pêche des ganguis (art trainant) est en diminution. Seul un bateau intervient sur cette pêche (petit gangui) dans le golfe de Saint-Tropez entre novembre et mars sous certaines règles.

Plusieurs réglementations définissent les conditions et les moyens de pêche. Elles portent sur les engins, les périodes de pêches, les appareils soumis à pratiques saisonnières et les périodes de la journée. Ces réglementations sont définies principalement par les prud'homies et validées au niveau du comité local des pêches puis au niveau préfectoral. Il existe des zones à gestion spécifique définies dans le cadre de Natura 2000, où la réglementation des pêches s'applique comme ailleurs, mais où l'attention est plus particulière (la zone du cap Taillat, cap Lardier et Cap Camarat). Des dispositions spéciales peuvent y être prises en accord avec la profession.

Les pêcheurs interviennent sur tous les caps et les herbiers de la zone. Les espèces les plus pêchées sont le poisson de roche et de soupe, les rougets, les loups et daurades, les sars et marbrés, les mulets et les saupes, les céphalopodes (seiches, encornets), les oursins, les poissons nobles et grands prédateurs (barracudas, rascasse, saint-pierre, denti, liches, congres, murènes, poulpes) et les crustacés (langouste, homard). La pêche à l'oursin est ponctuelle et représente seulement de faibles quantités.

Les produits de la mer sont commercialisés directement par les patrons pêcheurs eux-mêmes, auprès des restaurateurs et poissonniers locaux et sur le marché aux poissons de Saint-Tropez. Même sur des sites comme Saint-Tropez, les difficultés de commercialisation aux restaurateurs se sont accentuées

²⁹ Source : projet de diagnostic du Volet littoral et maritime du SCoT de Saint-Tropez (ajourné), BRLi, 2014

ces dernières années suite à l'évolution des consommateurs et des pratiques des restaurateurs qui privilégient le prix et s'approvisionnent sur des produits « extérieurs » plus facilement.

Les communes concernées tentent de faciliter le maintien des activités des pêcheurs (fourniture de locaux, maintien des places aux ports). Néanmoins la mise en valeur de places de ventes bien placées sur les ports reste encore un enjeu pour la vente de leurs produits.

Les conflits d'usage avec la plongée sous-marine n'existent pas ou sont faibles sur le périmètre. Le faible nombre d'opérateurs permet de s'informer facilement voire de s'entraider pour certaines occasions (levée de filets fantômes ou perdus par les plongeurs).

Les pêcheurs professionnels vivent mal les pressions multiples dont ils sont l'objet et leur exclusion des zones traditionnelles de pêche. Les principaux enjeux pour les pêcheurs sont :

- ⇒ La sécurité de navigation en particulier au niveau du Cap Saint-Tropez et du golfe de Saint-Tropez liée à la vitesse des navires et du non-respect des petits bateaux et leur taille ;
- ⇒ La destruction des engins de pêches et des filets en particulier par des plaisanciers volontairement (rarement) ou involontairement (principalement) ;
- ⇒ La réduction des zones de pêche l'été (non accès dans le Golfe de Saint-Tropez et sur la zone de trafic pendulaire entre le Golfe et Pampelonne en particulier) avec l'impossibilité de pêcher dans le golfe et la complexification de la gestion des horaires imposées par le nombre de plaisanciers ;
- ⇒ Le développement de la pêche plaisance et de la chasse sous-marine.

Le pescatourisme

Le maintien de la pêche traditionnelle constitue un des enjeux récurrents cités par les acteurs locaux et institutionnels rencontrés (culture, image, tradition). Ils envisagent souvent le pescatourisme (actuellement développé sous forme de test dans le cadre d'un projet européen porté par le Comité Local des Pêches du Var), le soutien à l'enseignement et la formation mais aussi le développement de services environnementaux. Le pescatourisme, sans cadre très facilitateur, ne pourra concerner qu'une petite minorité des armements.

La première femme pêcheur ayant développé le pescatourisme dans le Var est située sur la commune de Cavalaire. Le pescatourisme reste une option dépendante de la motivation et capacité individuelle du pêcheur pour la communication. Il représente également une possibilité de diversification à condition que des aides importantes soient associées dans l'investissement qui doit être adapté à des normes de sécurité fortes. En effet, les bateaux ne sont pas adaptés à des parcours touristiques et le renouvellement des bateaux ne fait pas partie des capacités des nouveaux arrivants (peu nombreux) dans un contexte de pression sur les ports et les anneaux, d'incertitudes sur la régularité des marchés même directs et une mauvaise image du métier.

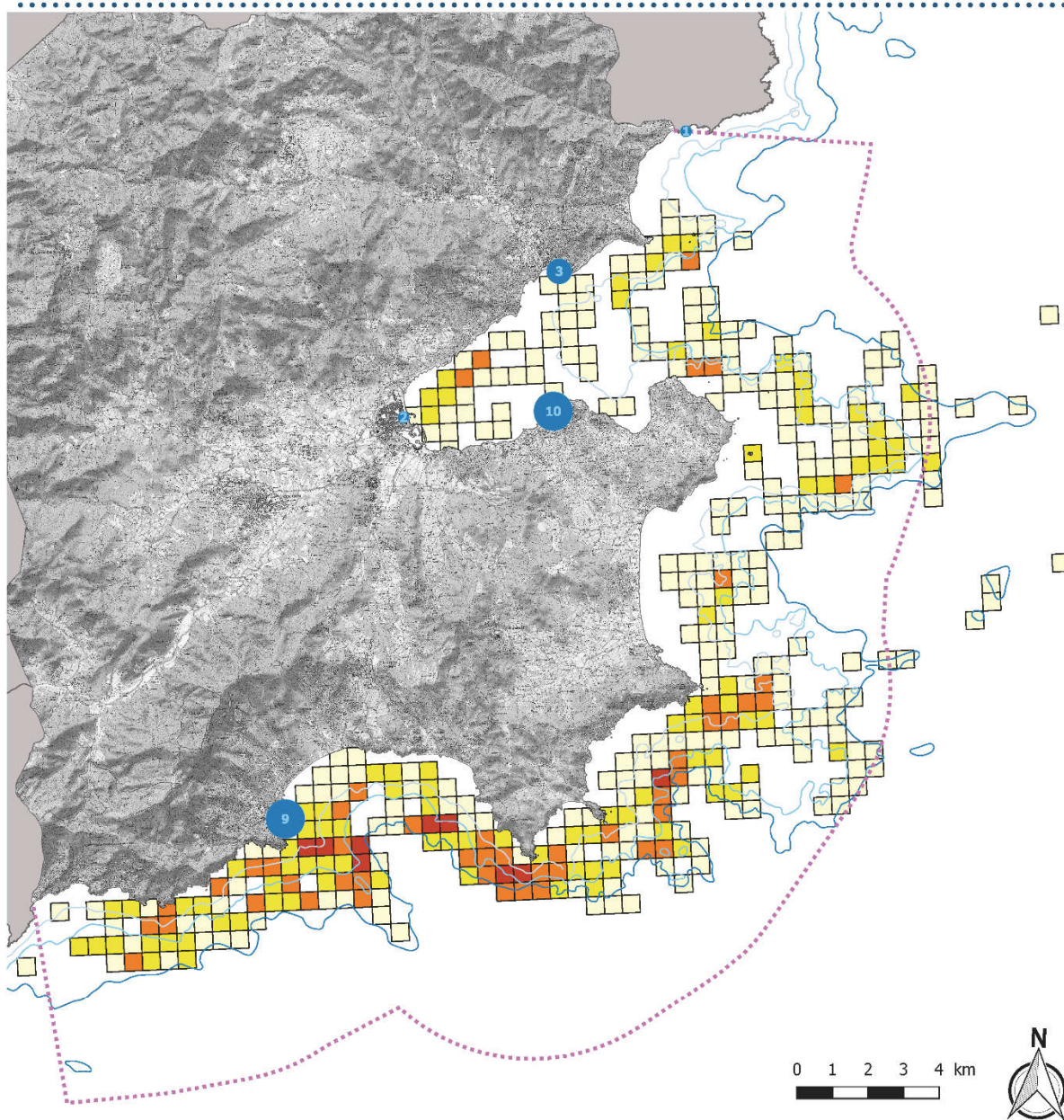
Des zones de reproduction des ressources halieutiques

Trois sites présentent des valeurs écologiques pour être des zones de reproduction des ressources halieutiques³⁰ : le cap Camarat, la baie de Pampelonne et la calanque de la Madrague à Sainte-Maxime.

La prud'homie de Saint-Tropez, assistée de l'Observatoire marin, a travaillé sur un projet de création de cantonnement de pêche depuis 2011 sur la zone des Trois Caps qui n'a finalement pas été retenu, mais ce site reste propice pour la réflexion pour créer un cantonnement de pêche.

³⁰ D'après dires d'experts de l'Observatoire marin

Analyse de la concentration des filets de pêche professionnelle
VOLET LITTORAL ET MARITIME



Remarque : Le relevé des signaux matérialisant la présence de filets de pêche professionnelle est effectué dans le cadre des patrouilles du service Observatoire marin. Ces dernières sont réalisées depuis 2011, entre avril et novembre, lorsque les conditions météorologiques sont favorables, au départ des ports de Cavalaire et des Marines de Cogolin. Ainsi, ces relevés de signaux traduisent indirectement l'effort de prospection de ces patrouilles. A titre de comparaison, 135 patrouilles ont été réalisées au départ de Cavalaire (rayon d'action cap Nègre à Pampelonne) et 80 patrouilles ont été réalisées au départ des Marines de Cogolin (rayon d'action Golfe de Saint-Tropez à Cap Camarat).

Echantillon : 2880 signaux de pêche, dont 1036 signaux d'origine non identifiée, et 127 signaux de pêcheurs de la prud'homie voisine du Lavandou. 1717 signaux de pêche peuvent être attribués à la prud'homie de Saint-Tropez.

Légende

Concentration de filets par maille de 500mx500m

- 0 filet
- 1 - 5 filets
- 5 - 10 filets
- 10 - 20 filets
- Plus de 20 filets

Nombre de pêcheurs par port :

- 1 à 2 pêcheurs
- 3 à 5 pêcheurs
- 6 à 10 pêcheurs

--- Zone des 3 milles nautiques

- Profondeurs :
- 30 m
 - 50 m
 - 100 m



Sources : Scan 25, Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez, 2017

La pêche plaisance et de loisir³¹

La pêche est fédérée par la Fédération Française des Pêcheurs en Mer (FFPM) et la Fédération Nationale des Pêcheurs Plaisanciers et Sportifs de France (FNPPSF).

La pratique de la pêche à la ligne à pied, en bord de mer, ne nécessite pas de permis : les pratiquants sont les varois et les touristes et ne sont pas quantifiés sur le territoire.

Les techniques de pêche plaisance se sont considérablement développées avec les années et leurs capacités de pêche également.

Les sites les plus prisés pour la pêche embarquée (voir carte ci-après) sont le littoral de la corniche des Maures, la pointe du port de Cavalaire et la pointe des Sardinaux³².

Il est souvent admis dans la zone que les prélèvements de la pêche de loisirs sont aussi importants que ceux de la pêche professionnelle. Aucune étude ni recensement ne permet aujourd'hui de confirmer cette hypothèse, mais cette activité, en forte croissance et correspondant à un nombre important de navires, a certainement un impact non négligeable sur la ressource, qu'il conviendrait de mieux évaluer.

La pratique plus encadrée à forte valeur ajoutée (car liée au tourisme local), est la pêche au « gros » pratiquée généralement au large sur des pélagiques de type thonidés. Une entreprise a été identifiée sur Cavalaire. Leur impact sur la ressource reste négligeable.

La chasse sous-marine³³

D'après le schéma départemental de la mer et du littoral du Var, les licenciés représentent seulement 30 % des chasseurs en général et un grand nombre de varois du littoral et de touristes pratiquent la chasse sous-marine (non quantifié). Une vingtaine de sites varois assez étendus sur le littoral permettent sa pratique.

Les principales espèces chassées sont les poissons de roche comme le sar, la dorade, le loup et des pélagiques au large (bonites, etc.).

Des compétitions sont organisées, dans le respect des quotas (en nombre et en taille) de poissons définies. Les pratiques sont encadrées par une réglementation respectée au sein des fédérations mais peu respectée par quelques autres amateurs ou certains « professionnels » qui revendent leurs captures aux restaurateurs.

L'ensemble des bordures de baies sont des sites propices à des pratiques de chasse sous-marine.

Les principaux sites de chasse sous-marine sont les suivants :

- ⇒ La baie de Bougnon à l'intérieur de la ligne joignant l'embouchure du ruisseau séparant les prud'homies de Saint-Tropez et de Saint-Raphaël ;

- ⇒ Le fond de golfe de Saint-Tropez au large de la plage de la Tour ;

³¹ Source : projet de diagnostic du Volet littoral et maritime du SCoT de Saint-Tropez (ajourné), BRLi, 2014

³² D'après enquêtes réalisées en 2016 par l'Observatoire marin

³³ Source : projet de diagnostic du Volet littoral et maritime du SCoT de Saint-Tropez (ajourné), BRLi, 2014

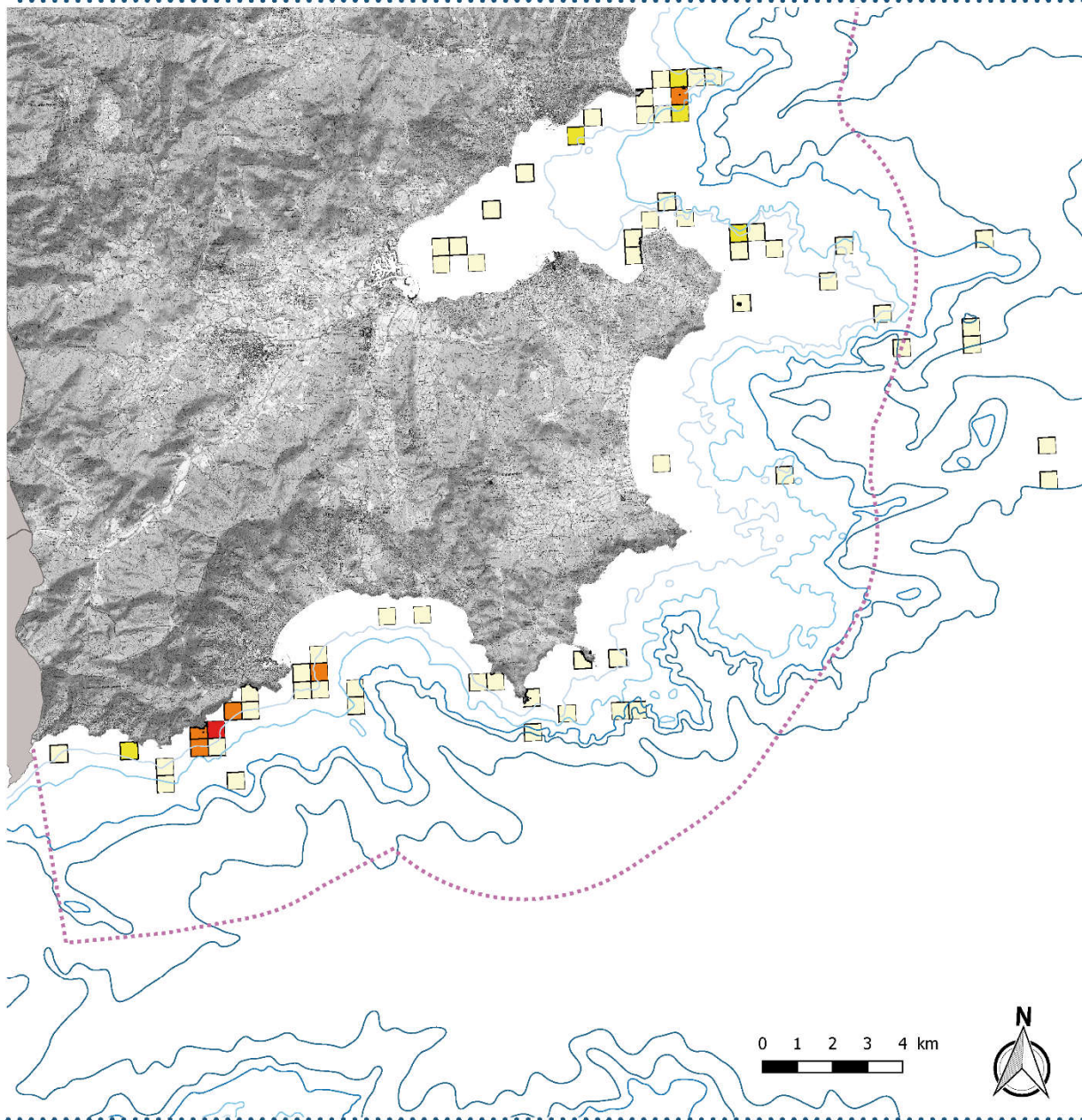
- ⇒ La baie des Canebiers à l'intérieur de la ligne joignant la pointe Saint-Pierre ;
- ⇒ L'anse de Pampelonne à l'intérieur de la ligne joignant la pointe Piret à la pointe Bonne Terrasse ;
- ⇒ La Baie de Briande à l'intérieur de la ligne joignant le Cap Taillat au Cap Lardier ;
- ⇒ La baie de Cavalaire à l'intérieur de la ligne joignant la pointe Andatti à la pointe Cavalaire ;
- ⇒ Le secteur de cap Nègre / cap Cavalaire où les éboulis permettent la pêche de petits fonds ;
- ⇒ Le secteur des Trois Caps, allant de la plage Gigaro à la plage de la Bonne terrasse. La chasse côtière est pratiquée sur les secteurs de petits fonds tandis que la chasse aux poissons pélagiques est pratiquée sur les grands fonds et les épaves.

Cette activité sportive subit surtout des conflits d'usage avec les jet-skis, accompagnés de problèmes de réglementation. La cohabitation peut également être difficile avec des bateaux et les navettes maritimes (surtout au niveau de la pointe des Sardinaux).

En 2009, le plan de balisage de la Pointe des Sardinaux a été modifié pour élargir la bande des 300 m où la vitesse de navigation est limitée à 3 nœuds, afin de faciliter la pratique d'activités non motorisées.

La faible accessibilité de la zone des trois Caps en fait un site recherché mais non sur-pêché. D'autres zones plus littorales devraient être mieux étudiées pour identifier les comportements de fuite des poissons typiques des zones à forte activité de chasse sous-marine.

Répartition des enquêtes pêche de loisir embarquée
VOLET LITTORAL ET MARITIME



Légende

Nombre d'enquêtes réalisées par maille de 500mx500m

- 1 enquête
- 1 à 2 enquêtes
- 2 à 4 enquêtes
- 4 à 6 enquêtes

Profondeurs :

- 30m
- 50m
- 100m
- 200m
- Zone des 3 milles nautiques

Remarque : Les enquêtes de pêche de loisir embarquée ont été réalisées entre le 12 juillet et le 24 septembre 2016 dans le cadre des patrouilles du service Observatoire marin. Ces dernières sont effectuées, lorsque les conditions météorologiques sont favorables, au départ des ports de Cavalaire et des Marines de Cogolin.

Echantillon : 119 enquêtes. 57 enquêtes menées depuis le port de Cavalaire (rayon d'action cap Nègre - Pampelonne) et 62 enquêtes effectuées depuis le port des Marines de Cogolin (Golfe de Saint-Tropez à Cap Camarat).



Sources : Scan 25, Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez, 2017

Un territoire peu propice pour le développement des cultures marines

Le terme cultures marines regroupent l'aquaculture, la pisciculture, la conchyliculture, etc.

Aujourd'hui aucune activité de cultures marines n'est implantée dans l'espace marin du territoire.

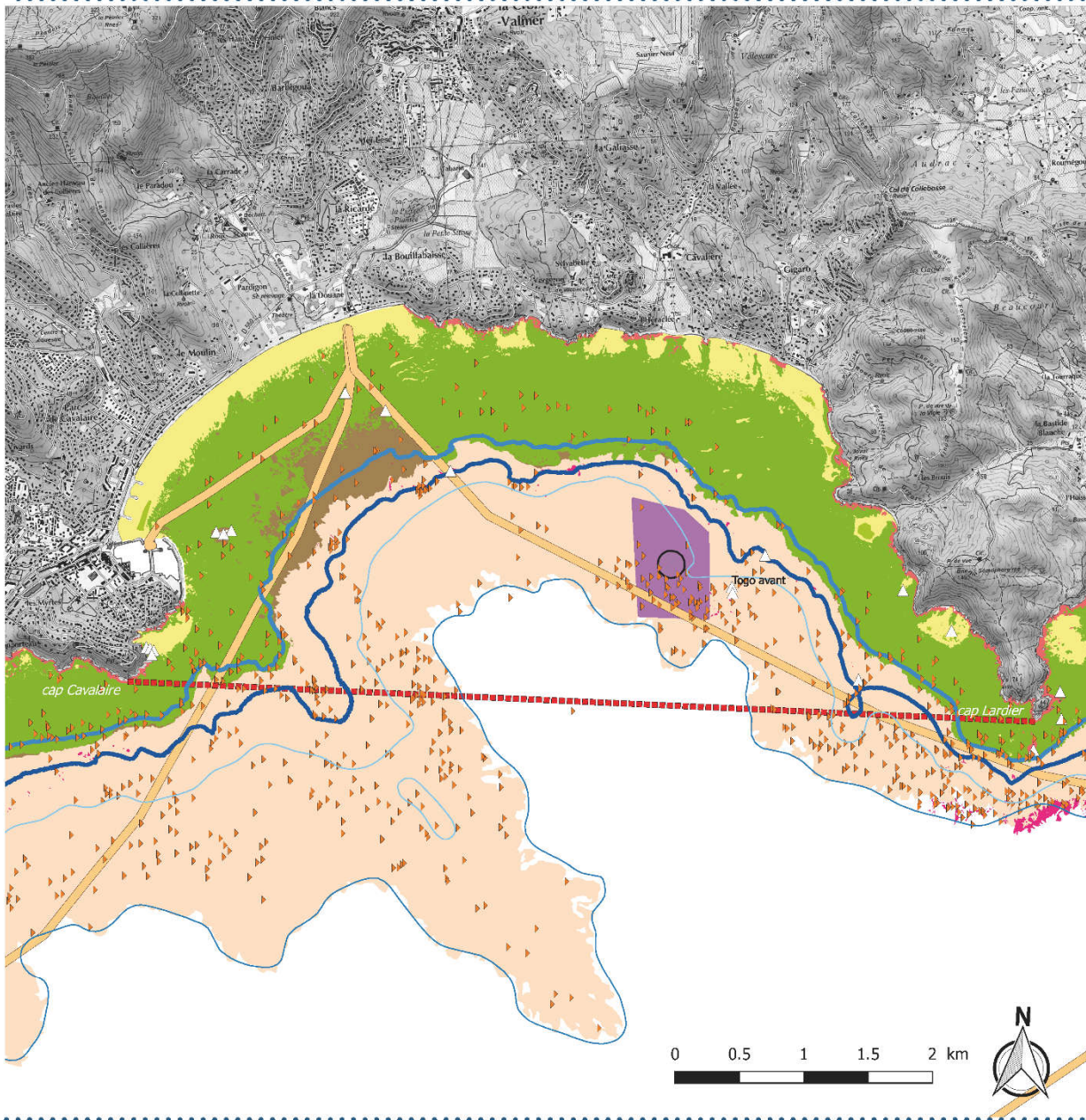
Le Schéma de Développement Aquaculture Marine en PACA de 2015 a identifié un site propice pour le développement de pisciculture en baie de Cavalaire (voir carte ci-après), en concertation avec les professionnels du secteur et au regard de critères et enjeux à la fois techniques, physiques, de conflits d'usages et environnementaux identifiés à l'échelle régionale.

Or, le développement de l'aquaculture en baie de Cavalaire présente localement et sur le terrain des freins au regard de la concurrence pour l'accès à l'espace littoral (pression foncière notamment) ainsi que les conflits d'usages et les enjeux environnementaux présents sur le site, à terre comme en mer.

Aujourd'hui le développement de l'aquaculture dans le périmètre paraît encore peu propice.

Localisation du site propice à l'aquaculture dans le cadre du schéma régional de développement de l'aquaculture marine Provence-Alpes-Côte d'Azur

VOLET LITTORAL ET MARITIME



Légende

Schéma de développement de l'aquaculture :

Emprise d'une exploitation type

Site propice à la pisciculture

Profondeurs :

-30

-40

-50

-100

délimitation arrêté interpréfectoral 157/2011*

Activités :

△ Sites de plongée 2017

Liaison transport de passagers

Filets de pêche

Nature des fonds marins :

Herbier à Posidonia oceanica

Matte morte de Posidonia oceanica

Biocénose coralligène

Roche infralittorale à algues photophiles

Fonds meubles infralittoraux

Biocénose du détritique côtier

*Arrêté 157/2011, portant schéma d'aménagement de la baie de Cavalaire en matière de mouillages et de navigation maritime.

Au nord d'une ligne droite joignant le cap Cavalaire au cap Lardier, le mouillage est interdit :

- aux navires de plaisance de longueur supérieure à 24 m sur des fonds de moins de 30 m

- aux navires de croisière sur des fonds de moins de 40 m



Sources : Scan 25, Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez, 2017

UN TERRITOIRE VULNERABLE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Un territoire confronté à des phénomènes de submersion marine et d'érosion côtière



Cette partie est un résumé de l'annexe du Volet littoral et maritime (Document III).

La submersion marine

La submersion marine désigne une inondation temporaire de la zone côtière par la mer dans des conditions météorologiques extrêmes. Les facteurs qui peuvent agir sur la hauteur d'eau sont :

- ⇒ La marée ;
- ⇒ La pression atmosphérique ou barométrique ;
- ⇒ Les effets du changement climatique sur la montée du niveau marin ;
- ⇒ La surcôte provoquée par les vagues produites par le vent, venant s'accumuler contre le rivage ;
- ⇒ Le jet de rive c'est-à-dire la projection d'eau induite par le déferlement des vagues.

À ce jour, aucune étude de risques de submersion marine n'a été réalisée sur le périmètre du SCoT.

Toutefois, dans le cadre du Plan de Gestion des Risques d'Inondations Rhône-Méditerranée de 2015, l'aléa de submersion marine a été déterminé sur l'ensemble de la façade méditerranéenne française pour une occurrence centennale avec un niveau marin de +2 m NGF en situation actuelle et +2,40 m à l'horizon 2100.

Plus récemment, la DREAL et le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) ont conduit une étude de submersion marine en PACA qui vient compléter les niveaux marins à prendre en compte pour modéliser la submersion marine.

Dans tous les cas, le niveau moyen de la mer est en augmentation et cela est principalement dû au réchauffement climatique. En effet, son niveau moyen s'est élevé de 15 à 20 cm au cours du dernier siècle (au rythme de 1,5 à 2 mm/an). Cependant, cette élévation n'est pas uniforme tant à l'échelle de la planète qu'à celle de la Méditerranée. Ainsi au cours des 10 dernières années, le niveau de la Méditerranée orientale a augmenté de 10 mm, celui de la Méditerranée centrale a baissé de 5 mm et celui de la Méditerranée occidentale a, quant à lui, augmenté de 5 mm (0,5 mm/an).

Les estimations à 100 ans sont soumises à une très grande incertitude. Le plus souvent elles conduisent à estimer une élévation du niveau moyen de la Méditerranée de 0,5 à 0,75 m d'ici 2100.

Sur le territoire, des événements tempétueux ont fortement impactés le littoral par le passé.

Cela a pu se traduire au cours des 10 dernières années :

- ⇒ par des échouages importants de navires au mouillage, notamment en ZMEL de Cavalaire en juillet 2014 ;
- ⇒ par des submersions de routes départementales (littoral de Sainte-Maxime) ;
- ⇒ par la destruction d'établissements de plage (Plage de Gigaro) ;

- ⇒ par le recul soudain de certaines plages et la destruction d'aménagements de haut de plage (plage d'Héraclée et du Rayol, etc.)
- ⇒ surélévation des bateaux dans certains ports au-dessus du niveau des quais (Marines de Cogolin)

Ces événements n'ont pas été étudiés de manière précise, mais leur occurrence renforce l'idée que le littoral est vulnérable et qu'il se pourrait bien qu'en cas de cumuls des phénomènes que les dégâts soient beaucoup plus importants que ce qu'ils ont pu être par le passé.

De manière plus ou moins évidente, le fond du golfe de Saint-Tropez (pour ce qui concerne des portions des communes de Grimaud, Cogolin et Gassin semble soumis à un risque fort de la part de la présence d'un aléa marqué et d'enjeux réels. De plus le fond du golfe est également soumis à l'aléa inondation « terrestre » qui s'il se cumulait à une submersion pourrait prendre des proportions très importantes dans ce secteur.

D'autres secteurs semblent également confrontés à ce risque, mais à un niveau moindre. Nous pouvons citer le secteur des centres villes de Sainte-Maxime, Saint-Tropez et Cavalaire et la plage de Pampelonne. Le risque paraît toutefois plus modéré, car soit l'aléa est moins fort (centres-villes), soit les enjeux sont moins présents (Pampelonne).

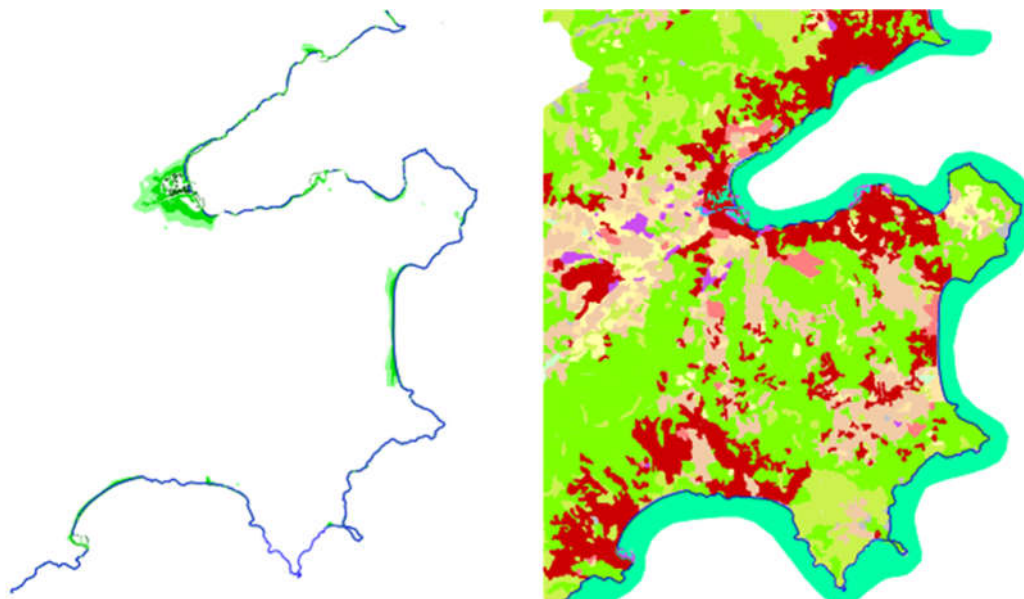


Figure 8 - Localisation des zones basses littorales (à gauche) et occupation des sols (à droite) - Les zones urbanisées sont représentées en rouge (source : Geolittoral, CEREMA, 2016)

Les zones basses sont les plus exposées à l'élévation du niveau marin, qui conduit mécaniquement à une aggravation des risques littoraux d'érosion et de submersion. Les secteurs vulnérables concernent principalement les zones du fond de golfe et l'accentuation probable de l'érosion de l'ensemble des plages (Pampelonne notamment).

La majeure partie de ces zones sont urbanisées, avec une valeur foncière et une attractivité touristique et économique le plus souvent très élevées : fond du Golfe de Saint-Tropez (Port Grimaud, marines de gassins) et fonds de baies sableuses (Sainte-Maxime, plages de Pampelonne et Baie de Cavalaire).

Des actions sont actuellement engagées pour maintenir un équilibre entre protection des milieux et développement économique sur le littoral (logique de Gestion Intégrée des Zones Côtières).

L'enjeu consiste aujourd'hui à intégrer l'élévation du niveau marin à ces actions, dans un environnement très contraint (pression foncière). Cela demande des choix forts relatifs à des alternatives telles que le retrait stratégique, la protection (digues, épis, etc.) ou une gestion plus différenciée selon les enjeux locaux comprenant notamment la remodelisation du trait de côte au regard d'opération d'aménagement anciens qui n'ont pas permis d'offrir une protection optimale voire renforcer certains phénomènes (ex réflexion en cours sur la requalification du littoral de Grimaud).

L'érosion côtière

Les plages du littoral des Maures et du Golfe de Saint-Tropez sont une alternance de plages de poche avec des comportements hydro-sédimentaires et des évolutions du trait de côte, autonomes les unes des autres et des plages plus importantes de type Baie qui occasionnent des variations internes importantes et durables en fonction de l'exposition des extrémités de ces dernières.

Il apparaît que l'analyse de l'évolution du trait de côte, notamment sur des plages en érosion, n'est pas forcément synonyme d'une réduction de la largeur de la plage. Dans certains cas, lorsque l'arrière plage est ou était naturelle, le recul du trait de côte a pu s'accompagner d'un recul de la limite de l'arrière plage constituée souvent par une frange arborée ou une dune.

Par contre, inévitablement, lorsque l'arrière plage est figée par un mur, un enrochement, une route, etc., un recul du trait de côte occasionne une réduction de la largeur de la plage. L'engagement des collectivités pour lutter contre l'érosion des plages est réel.

Cinq grandes cellules hydro-sédimentaires sont identifiées au sein du territoire

- ⇒ le Nord-Ouest du littoral du Golfe de saint-Tropez ;
- ⇒ la plage de Pampelonne ;
- ⇒ la baie de Bonporté ;
- ⇒ la baie de Cavalaire ;
- ⇒ la plage de la Nartelle ;
- ⇒ La plage de Gigaro.

Des évolutions du trait de côte plus ou moins marquées selon les plages

- ⇒ moins de 10 % des plages sont en accrétion et c'est principalement dû aux ouvrages portuaires de Cavalaire et de Sainte-Maxime ou à la mise en œuvre d'épis ;
- ⇒ 25 % des plages peuvent être considérées comme stables ;
- ⇒ 65 % des plages en érosion dont 10 % de manière très marquée (avec un recul supérieur à 30 m entre 1920 et 2014).

Soit 25 plages en érosion dont 14 faisant l'objet d'une forte érosion : des plages naturelles mais aussi artificielles vulnérables face à l'érosion.

Les causes naturelles de l'érosion sont aggravées par les opérations anthropiques ; le Domaine Public Maritime est artificialisé, on comptabilise en moyenne un ouvrage tous les 300 mètres (la plupart de ces ouvrages ont un usage individuel et correspondent à des petits appontements, quais, murets de soutènement, etc.).

Cependant leur influence sur les transits sédimentaires est complexe à évaluer, hormis pour les ouvrages majeurs (ports ou ouvrages de défense contre la mer). Pour les ouvrages de petite dimension et anciens, ils peuvent aujourd'hui être considérés comme partie intégrante de l'équilibre sédimentaire des cellules où ils se trouvent et leur modification ou suppression pourrait avoir des effets préjudiciables.

De nombreux ouvrages de protection des plages vis-à-vis du risque érosion mis en place depuis plusieurs années (de type épis, brises-lames ou digues), jouant aussi pour la plupart un rôle de maintien des infrastructures routières, et donc difficiles à déplacer.

Cependant, dans certains cas, notamment à Grimaud, certains ouvrages vont être repensés pour mieux s'intégrer au paysage et redonner un espace de respiration à l'arrière plage. Une expérimentation vertueuse : la plage de la Garonnette (Sainte-Maxime) semble s'être stabilisée après l'installation du dispositif Ecoplage.

Sur plusieurs communes littorales du territoire des réflexions sont engagées pour l'implantation de systèmes de protection des plages vis-à-vis de l'érosion (au Rayol-Canadel, à Cavalaire, à Grimaud, à Sainte-Maxime).

Une dynamique d'érosion qui sera confrontée à de nombreuses problématiques

Les effets du changement climatique avec pour conséquence la montée des eaux, mais surtout l'occurrence d'évènements tempétueux seront plus importants.

La capacité à mettre en œuvre des modes de gestion des plages plus adaptés à la dynamique de ces dernières, notamment en termes de nettoyage mécanique.

L'optimisation des stocks sédimentaires qui malgré le déficit global constaté, ne sont pas négligeables (plusieurs plages en accrétion sur le territoire pourraient constituer des stocks pour une gestion locale) et doivent permettre d'alimenter certains sites de manière régulière.

L'éboulement des côtes rocheuses

Il est à noter que les phénomènes d'éboulement des côtes rocheuses sont préférentiellement dus aux effets du ruissellement pluvial qu'à l'action de la mer directement.

65 km sur 100 km de linéaire côtier du territoire est constitué de côtes rocheuses. Les hauteurs des falaises sont relativement faibles, dépassant rarement une dizaine de mètres.

Seulement 9 % du linéaire côtier est soumis à un aléa d'éboulement fort et quasiment 65 % de ce linéaire se situe sur les communes de Cavalaire et La Croix-Valmer.

Sur la commune de Cavalaire, certaines zones considérées comme ayant un aléa fort présentent ponctuellement un enjeu réel (présence d'habitation, ce qui de fait engendre un risque réel).

Pour la plupart des autres sites à aléa fort, les risques concernent uniquement les activités nautiques.

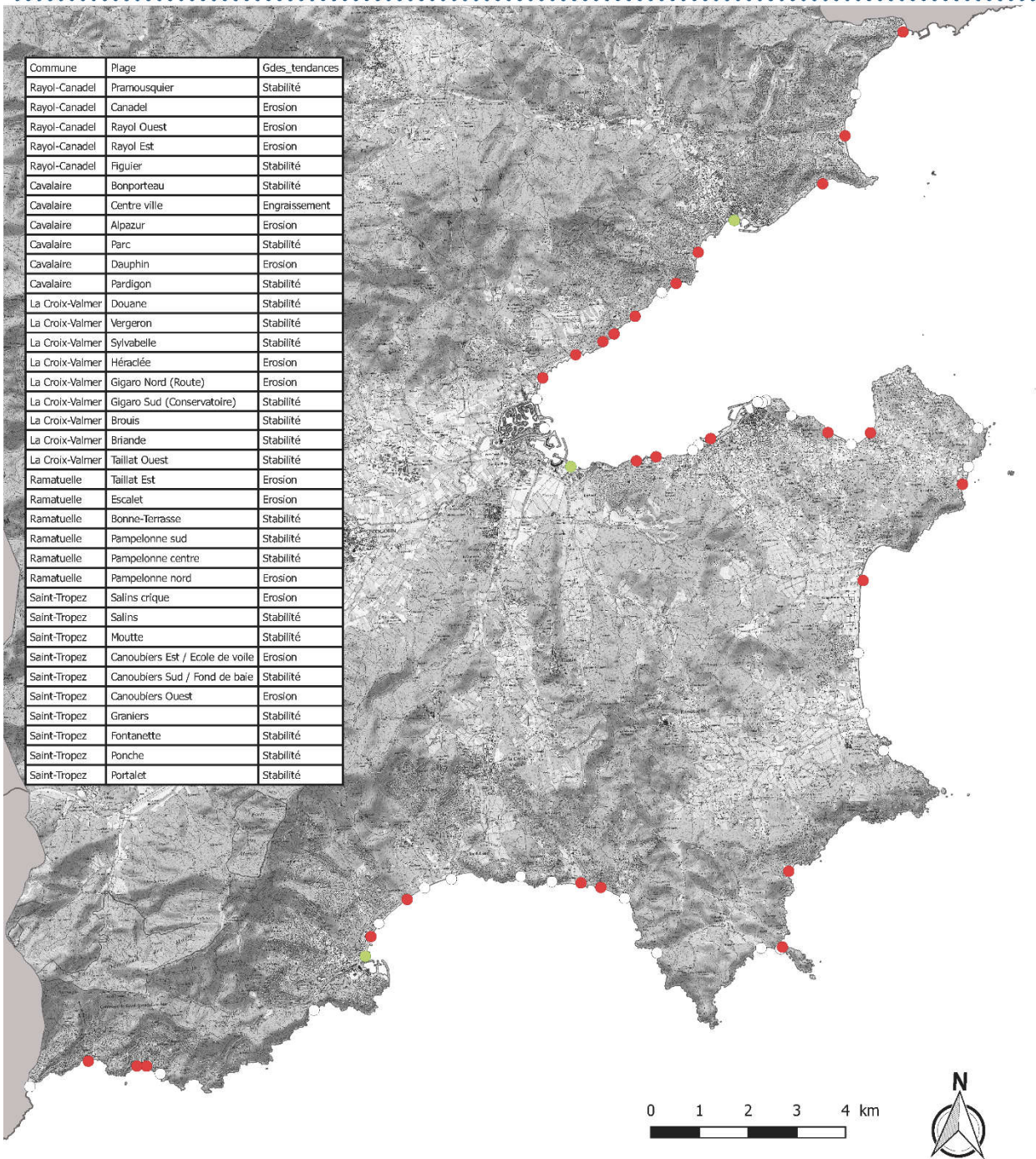
Globalement le golfe de Saint-Tropez n'est pas ou peu concerné par l'aléa instabilité des falaises, excepté le secteur de la Madrague à Sainte-Maxime. Parmi les éboulements les plus récents, il faut noter celui de la route située entre la Madrague et les Sardinaux à Sainte-Maxime. Eboulement qui a eu pour conséquence la fermeture à la circulation pendant 6 mois.

En l'état actuel des connaissances, l'évolution de cet aléa à échéance 2100, en lien avec le changement climatique global, et son éventuelle aggravation dans le futur, reste difficilement quantifiable

Un risque pour l'accessibilité au rivage et la continuité longitudinale

Même si peu de tronçons de cheminements côtiers sont menacés par des éboulements de falaises, l'accès au public pourrait s'avérer dangereux et fermé en cas d'évolution soudaine de la situation, ce qui pourrait fragiliser le développement de certaines activités touristiques et économiques basées sur la découverte du littoral.

Tendance sédimentaire des plages
VOLET LITTORAL ET MARITIME



Tendance sédimentaire :

- Engraissement
- Erosion
- Stabilité



Sources : Scan 25, Communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez 2017

Facteurs de vulnérabilité

L'évolution des épisodes de fortes précipitations sous changement climatique est marquée par une forte incertitude. Etant donné l'importance du risque d'inondation par ruissellement pour le territoire de la CCGST, il paraît néanmoins utile de prendre en compte sa potentielle aggravation. L'élévation du niveau marin pourrait d'ailleurs contribuer à renforcer ce risque à l'embouchure des cours d'eau, en cas de concomitance entre un épisode de submersion marine et d'inondation par ruissellement.

Ce risque concerne principalement :

- Les bassins versants de la Giscle et du Préconil ;
- L'ensemble des points bas urbanisés, susceptibles d'être inondés rapidement en cas d'épisode orageux (voir plus haut la carte d'occupation des sols).

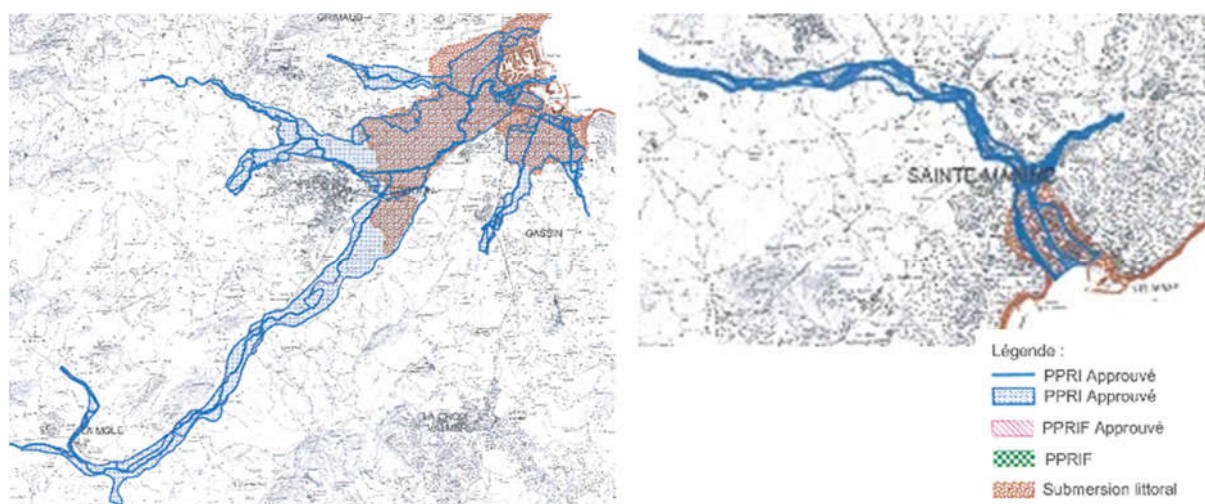


Figure 9 - Zones inondables couvertes par des Plans de Prévention des Risques d'inondation (PPRi) - Bassins versants de la Giscle à gauche et du Préconil à droite (source : DDT du Var)

Enjeu

Le risque est aujourd'hui bien connu et fait l'objet de plusieurs documents de prévention et de gestion : les deux bassins versants concernés sont couverts par des PPRi et celui du Préconil fait l'objet d'un PAPI (Programme d'Action de Prévention des Inondations), porté et animé par la CCGST.

L'enjeu consiste principalement à appliquer les prescriptions et recommandations des PPRi et à mettre en œuvre le PAPI.

Il s'agit également de sensibiliser davantage les habitants exposés, *via* la réalisation et le partage des Plans Communaux de Sauvegarde (PCS).

Actions réalisées ou en cours (liste non exhaustive) :

- ⇒ PPRi des bassins versants de la Giscle et du Préconil (cf. carte ci-dessus) ;
- ⇒ PAPI du Préconil.

Facteurs de vulnérabilité

La hausse des températures moyennes et l'aggravation des canicules sous changement climatique conduisent à une augmentation de l'évapotranspiration des sols et des végétaux, donc à une aggravation de l'exposition aux incendies de forêt.

Ce risque concerne la majeure partie du territoire de la CCGST, couvert par le Massif des Maures. Les zones urbaines situées sur les franges forestières sont particulièrement exposées à ce risque.

Enjeu

Le risque est aujourd'hui bien connu et fait l'objet de plusieurs démarches et actions. Le principal enjeu consiste à encadrer l'étalement et le mitage urbain en milieu forestier d'une part et à pérenniser les dispositifs de gestion du risque, en les révisant régulièrement à l'aune de l'évolution du risque (enjeu de flexibilité des dispositifs).

Actions réalisées ou en cours (liste non exhaustive) :

- ⇒ Plans de Prévention du Risque d'Incendie de Forêt (PPRIF) approuvés par anticipation pour les communes de Sainte-Maxime et Plan de la Tour ;
- ⇒ PIDAF (Plan Intercommunal de Débroussaillage et d'Aménagement Forestier) réalisé à l'échelle de la CCGST ;
- ⇒ Zonage dédié dans les PLU en lien avec le développement des activités agro-sylvo-pastorales.

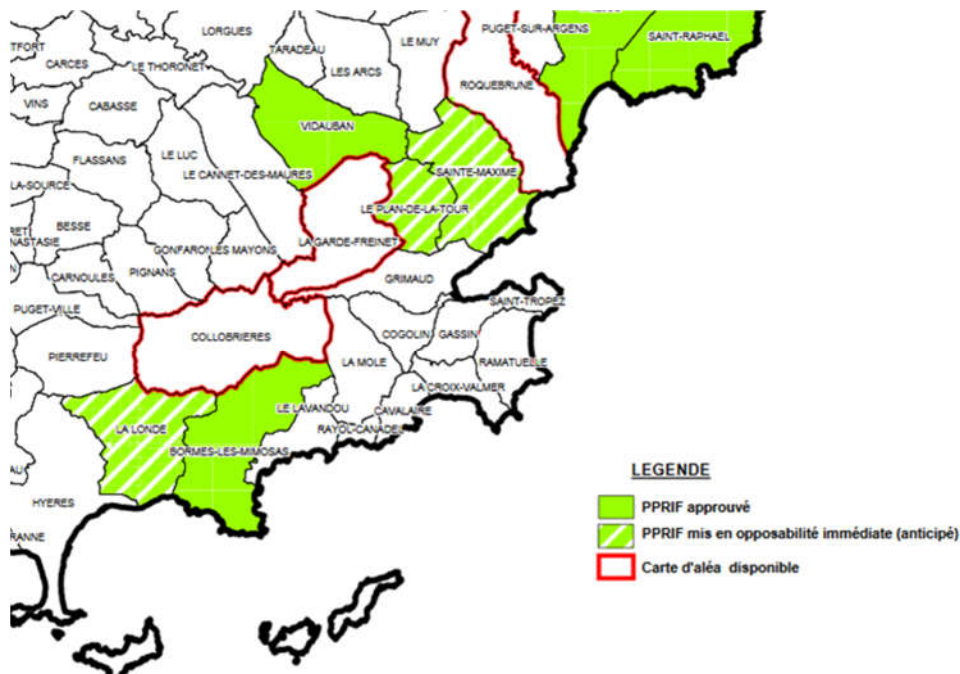


Figure 10 - PPRIF et cartes d'aléa du risque d'incendie de forêt (source : DDT du Var, 2015)

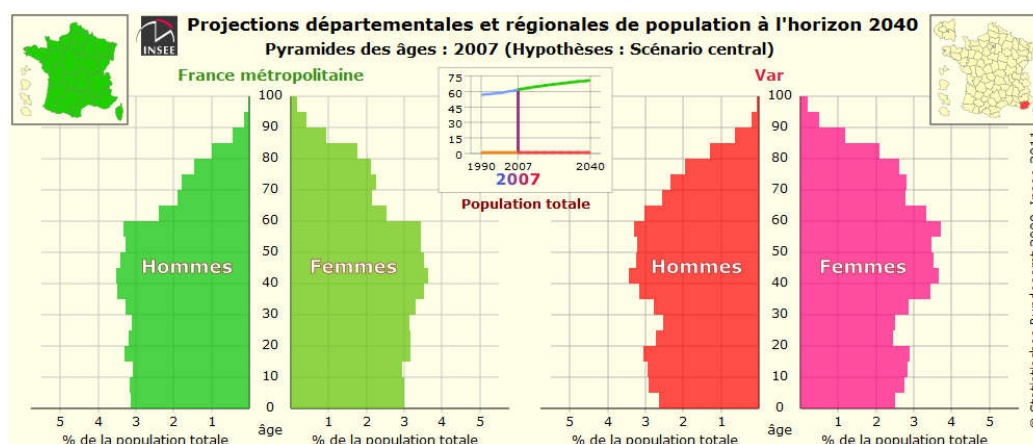
Facteurs de vulnérabilité

L'aggravation des canicules liée au changement climatique a des conséquences sur deux des piliers de l'économie locale : le tourisme et l'économie résidentielle. Elle se traduit en effet par une baisse du confort thermique d'été, dommageable pour la santé des personnes âgées et pour l'attractivité touristique en période estivale. La canicule d'août 2003 a ainsi conduit à une surmortalité des personnes âgées et à une baisse de la fréquentation touristique sur le littoral PACA (au profit de régions plus septentrionales et de l'arrière-pays : tourisme vert).

Plusieurs éléments d'information permettent de qualifier plus spécifiquement cette conséquence du changement climatique :

- **Le phénomène d'îlot de chaleur urbain** devrait s'aggraver dans les principaux centres urbains denses : centre-ville de Cogolin en particulier (situé à l'intérieur des terres), mais également de Sainte-Maxime et Saint-Tropez.
- **La population âgée**, plus importante qu'à l'échelle départementale, est concentrée sur les communes littorales.

Le vieillissement de la population et l'accès aux soins constituent deux enjeux importants à prendre en compte pour ce territoire. L'indice de vieillissement (rapport entre la population de 65 ans ou plus et celle des moins de 20 ans), estimé à 95% en 2007 à l'échelle départementale (67% à l'échelle nationale) devrait s'accroître si l'on en croit le scénario central de l'INSEE : il est estimé à l'horizon 2040 à environ 163%, contre 115% à l'échelle nationale (cf. pyramides des âges en page suivante).



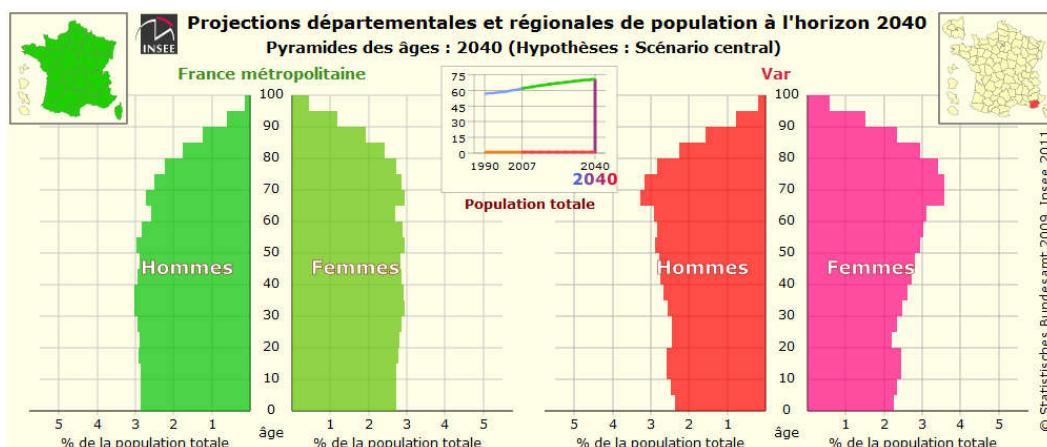


Figure 11 - Evolution de la pyramide des âges entre 2007 (en haut) et 2040 (en bas) en France métropolitaine (à gauche) et dans le Var (à droite) - Source : INSEE, 2011

- Les résidences secondaires représentent 53% du parc de logements sur le territoire intercommunal. Or, l'investissement pour la rénovation thermique de ce type de bien par les particuliers est souvent moindre que pour les résidences principales.

Le confort thermique d'été dans les hébergements touristiques constitue également un enjeu important pour le territoire.

Ces facteurs de vulnérabilité soulèvent les enjeux :

- La prise en compte du confort thermique d'été dans la rénovation et la construction des EHPAD et des crèches (structures d'accueil des populations les plus sensibles aux canicules). Sur ce point, il est possible de s'inspirer du travail réalisé en 2008 par l'Agence de l'Energie et de l'Environnement en Rhône-Alpes (RAEE), qui a réalisé un guide dédié à la prise en compte du confort thermique d'été dans la construction de bâtiments remplissant une fonction d'ERP (« Confort d'été et climatisation économe en énergie – Guide de recommandations pour la planification et la construction de bâtiments »).
- La rénovation thermique (tenant compte du confort d'été) des résidences secondaires et des hébergements touristiques.
- La prise en compte du confort thermique d'été dans les projets d'aménagement et de renouvellement des espaces publics, en particulier en milieu urbain dense, afin d'éviter la formation d'îlot de chaleur en période de canicule.
- **Actions réalisées ou en cours** (liste non exhaustive) :
 - ⇒ Aménagement d'espaces de respiration (classés en zone naturelle ou agricole) en milieu urbain.

Facteurs de vulnérabilité

La hausse des températures moyennes et l'aggravation des canicules, associées à une évolution plus incertaine de la répartition saisonnière des précipitations, devraient conduire à une augmentation des besoins en eau des différents usages (eau potable et agriculture en particulier) d'une part, et à une baisse de la disponibilité des ressources d'autre part.

Le territoire de la CCGST est particulièrement vulnérable à cette conséquence du changement climatique. En effet :

- Sur le volet « offre » (disponibilité de la ressource) : le contexte géologique local ne permet pas un stockage significatif des eaux de pluie et le territoire est déjà régulièrement soumis à des déficits pluviométriques ;
- Sur le volet « demande » : la consommation d'eau estivale est largement amplifiée par l'activité touristique et l'irrigation.

Enjeu

L'approvisionnement en eau du territoire est aujourd'hui sécurisé par la Société du Canal de Provence qui, *via* ses installations, peut acheminer les eaux du Verdon pour alimenter le territoire en cas de déficit des ressources locales.

Ce mode d'approvisionnement étant très coûteux, le changement climatique interroge la capacité des acteurs du territoire à rationaliser les usages de l'eau (économies d'eau, récupération des eaux pluviales, valorisation des eaux usées retraitées, etc.).

Actions réalisées ou en cours (liste non exhaustive) :

- ⇒ Sécurisation de l'approvisionnement en eau par la réalisation d'une antenne le Muy Sainte-Maxime du Canal de Provence.

LIVRE III

SYNTHESE DES ENJEUX

La synthèse des enjeux ci-dessous présente la hiérarchie des centres d'intérêts et des finalités souhaitées du projet de territoire porté par le SCoT. Elle s'appuie sur les travaux participatifs menés dans le cadre des ateliers du SCoT et plus particulièrement lors du 2^{ème} atelier entre les phases Diagnostique et PADD.

Développement économique
⇒ L'accompagnement de l'évolution du site de NAVAL GROUP, avec ou sans maintien de l'activité actuellement présente.
⇒ L'amélioration de l'équipement du territoire pour les besoins des activités économiques (accessibilité, infrastructures numériques).
⇒ Le renforcement de l'attractivité économique des centralités (commerce, tertiaire, artisanat).
⇒ Le renforcement de l'offre locale de formation.
⇒ Le développement d'une stratégie d'accueil de l'emploi dans un contexte foncier rare et cher (articulation entre création, extension et renouvellement pour le nouveau foncier économique).
⇒ Le développement d'une attractivité résidentielle et économique pour l'accueil de nouvelles filières économiques : silver économie, accueil des professionnels de santé, économie verte (ENR, économie circulaire, rénovation énergétique, etc.), filières de compétitivité.
⇒ Le renforcement des filières existantes sur le territoire (maintien, aide au renouvellement, etc.).
⇒ L'amélioration des zones d'activités économiques existantes : lisibilité, services, paysage, qualité des aménagements, etc.

Agriculture
⇒ Préservation et structuration (taille des parcelles, accessibilité, équipements, etc.) du foncier agricole déjà exploité.
⇒ Recherche de nouvelles opportunités agricoles par reconquête (friches / espaces naturels, etc.).
⇒ Diversification des cultures (agriculture de proximité, sylviculture, castaneiculture, filière animale, etc.).
⇒ Développement de l'agri-tourisme comme vecteur de diversification des revenus agricoles.
⇒ Développement de nouvelles surfaces agricoles dans le massif des Maures, outils de gestion des risques naturels (incendie, inondation, etc.).
⇒ Adaptation du territoire au changement climatique (travail sur les cultures / absence de réseau d'irrigation, etc.).

Tourisme
⇒ L'amélioration des conditions d'accueil des touristes notamment en période estivale (accessibilité, mobilité).
⇒ La mise en valeur du territoire par les paysages perçus depuis les routes.

⇒ Le positionnement du Golfe de Saint-Tropez dans l'offre globales du littoral méditerranéen / image de marque du Golfe de Saint-Tropez.
⇒ La modernisation de l'offre touristique face aux nouvelles attentes de la clientèle (hébergement, équipements, évènementiel, services, etc.).
⇒ Le développement du potentiel touristique de l'arrière-pays/ massif des Maures.
⇒ L'animation des centralités villageoises à l'année.
⇒ La (re)mise en valeur des sites touristiques emblématiques.

Mobilité / Déplacements

⇒ La gestion de l'arrivée du COSMA et du CESMA complété par un volet infrastructures permettant d'améliorer les connexions du GST avec l'extérieur du territoire.
⇒ Le choix de la localisation du développement futur pour limiter les déplacements et renforcer les proximités au sein du bassin de vie du Golfe » regroupé avec « la réponse aux besoins en logements des actifs, en rapprochant lieux d'habitat et d'emploi.
⇒ La prise en compte de l'usage des modes doux dans le tissu urbain existant et dans les nouveaux développements.
⇒ L'attractivité des transports collectifs pour les habitants et les touristes.
⇒ L'articulation des différents modes de transports.

Habitat

⇒ Le maintien des actifs et notamment des familles sur le territoire.
⇒ La redynamisation des centralités.
⇒ La réponse aux besoins spécifique des séniors, des saisonniers.
⇒ La création de conditions favorables à l'émergence d'une politique de programmation de logement dans un contexte de cherté du foncier.

Paysage Cadre de vie et trame verte et bleue

⇒ La perception des paysages sur le territoire et l'attention aux paysages ordinaires.
⇒ L'insertion urbaine des nouvelles opérations et l'impact paysager de la densification.
⇒ La gestion de la fréquentation touristique des espaces littoraux.
⇒ La mise en valeur des paysages et de la biodiversité des espaces agricoles.
⇒ L'entretien et l'usage du massif forestier des Maures.
⇒ La gestion et la conservation des zones d'expansion de crue dans le fonctionnement naturel des cours d'eau et leur mise en valeur.
⇒ La maîtrise de l'extension de l'urbanisation sur les espaces agricoles et naturels.
⇒ Paysage Cadre de vie et trame verte et bleue.

Energie

⇒ La réduction de la dépendance énergétique et le développement local d'énergie renouvelable.
⇒ La rénovation énergétique des bâtiments existants »et l'intégration paysagère de ces rénovations.
⇒ L'intégration paysagère des unités de production d'énergie renouvelable.
⇒ La valorisation de la filière bois » y compris déchets ligneux et sous-produits agricoles.
⇒ Le développement des alternatives à la voiture individuelle.
⇒ La requalification de l'armature urbaine.

Mer et littoral

- ⇒ Préservation du patrimoine naturel et biodiversité ;
- ⇒ Préservation et valorisation des paysages ;
- ⇒ Amélioration de la qualité des eaux ;
- ⇒ Gestion des risques naturels littoraux ;
- ⇒ Valorisation du potentiel de production d'énergies marines renouvelables et anticipation du phénomène de réchauffement et ses effets ;
- ⇒ Gestion des nuisances (macro-déchets) ;
- ⇒ Maintien de la diversité des usages littoraux et marins ;
- ⇒ Attractivité touristique du territoire ;
- ⇒ Positionnement maritime du territoire ;
- ⇒ Gestion des déplacements ;
- ⇒ Gestion des ports ;
- ⇒ Gestion de l'accueil des navires à terre ;
- ⇒ Accès à la mer et à la terre.
- ⇒

Environnement

- ⇒ Cf. Etat initial de l'environnement.