



Mission régionale d'autorité environnementale
PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR

Avis délibéré
de la Mission régionale d'autorité environnementale
Provence-Alpes-Côte d'Azur
sur la révision n°2 du schéma de cohérence territoriale (SCoT)
du Golfe de Saint-Tropez (83)

**N° MRAe
002633/A PP**

PRÉAMBULE

Conformément au règlement intérieur et aux règles de délégation interne à la MRAe, cet avis a été adopté le 10 juillet 2025 en collégialité électronique par Jacques Legaignoux, Sylvie Bassuel et Johnny Douvinet, membres de la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).

Chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de PACA a été saisie par la communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez pour avis de la MRAe sur la révision n°2 du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Golfe de Saint-Tropez (83). Le dossier est composé des pièces suivantes :

- projet d'aménagement stratégique (PAS),
- document d'orientations et d'objectifs (DOO),
- annexes comprenant diagnostic, évaluation environnementale, justification des choix, analyse de la consommation d'espace, exposé des motifs.

Cette saisine étant conforme aux dispositions de l'article R104-23 du Code de l'urbanisme (CU) relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L104-6 CU, il en a été accusé réception en date du 11 avril 2025. Conformément à l'article R104-25 CU, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R104-24 CU, la DREAL a consulté par courriel du 16 avril 2025 l'agence régionale de santé de Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui a transmis une contribution en date du 19 juin 2025.

Sur la base des travaux préparatoires de la DREAL et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Le présent avis est publié sur le [portail internet de l'évaluation environnementale](#). Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. Il ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

L'article R123-8-I-c) CE fait obligation à la personne responsable de mettre à disposition du public une réponse écrite à l'avis de la MRAe. Enfin, une transmission de cette réponse à la MRAe (ae-avispp.uee.scade.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr) serait de nature à contribuer à l'amélioration des avis et de la prise en compte de l'environnement par les porteurs de projets. Il ne sera pas apporté d'avis sur ce mémoire en réponse.

SYNTHÈSE

Comprenant douze communes, dont neuf littorales, le territoire du SCoT du Golfe de Saint-Tropez comptait en 2021 une population de 57 409 habitants (recensement INSEE).

Le projet de SCoT révisé retient un taux moyen de croissance démographique de 0,03 % par an de 2025 à 2030, puis 0,15 % par an de 2030 à 2045 (soit une moyenne de 0,12 % en 20 ans). Il prévoit, à l'horizon 2045, d'accueillir environ 1 000 habitants supplémentaires et de produire 2 500 logements (dont 1 600 pour des résidences principales).

Le SCoT identifie 18 sites de développement mais l'évaluation environnementale de ces secteurs reste trop générale et renvoie à des mesures génériques du document d'orientations et d'objectifs qui manquent de contextualisation. La MRAe recommande d'approfondir l'évaluation des incidences du SCoT à l'échelle de chacun des secteurs de développement et de mener la séquence ERC au niveau du SCoT, étape stratégique qui définit les orientations des PLU.

La MRAe recommande par ailleurs de justifier les projections de consommation d'espace à vocation de logement en fonction des objectifs démographiques et de production de logement et de déduire des surfaces nécessaires les possibilités de densification ou de renouvellement urbain.

La MRAe recommande de fournir une cartographie plus précise des emprises de la trame verte et bleue du SCoT afin d'atteindre un niveau de précision au moins équivalent à celle du SRADDET et de démontrer que les localisations des extensions d'urbanisation projetées sont bien compatibles avec la trame verte et bleue. L'analyse des incidences des secteurs de projet sur la biodiversité, et surtout la définition des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation (ERC), sont renvoyés au stade de l'étude d'impact des projets. La MRAe recommande d'approfondir l'évaluation des incidences sur la biodiversité, y compris Natura 2000, des secteurs de projet du SCoT, notamment pour les contournements routiers de Sainte-Maxime, et de proposer à son niveau les mesures ERC nécessaires à la bonne prise en compte de ces enjeux.

Concernant le risque d'inondation, le dossier n'évalue pas la sensibilité des secteurs de densification ou de renouvellement urbain. La MRAe recommande également de réaliser l'évaluation environnementale des secteurs de développement du SCoT soumis au risque de submersion marine et de définir et évaluer les secteurs de recul stratégique afin d'encadrer les PLU concernés.

Concernant la problématique des nuisances dues au transport par hélicoptère spécifique à ce territoire, le SCoT a vocation à organiser à son échelle le maillage d'installations et à en évaluer les incidences sur l'environnement, les nuisances sonores et la santé humaine. Il devra délimiter les espaces fortement impactés par les nuisances sonores et établir le cas échéant un principe de limitation voire d'interdiction de toute nouvelle installation dans ces zones.

La MRAe recommande d'évaluer les incidences de ce maillage d'installations sur les nuisances sonores et la santé humaine et d'édicter un principe de limitation voire d'interdiction de toute nouvelle installation aggravant les nuisances aux riverains.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

Table des matières

PRÉAMBULE.....	2
SYNTHÈSE.....	3
AVIS.....	5
1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale.....	5
1.1. Contexte et objectifs du plan.....	5
1.2. Présentation du SCoT.....	5
1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	6
1.4. Qualité, complétude et lisibilité du dossier.....	7
1.5. Compatibilité avec la loi littoral, le SRADDET, le SDAGE, la charte du PN de Port-Cros, le PGRI, le SRC, le DSF articulation avec le PCAET, le PDMS et le plan paysage et cohérence avec le PAS.....	8
1.6. Indicateurs de suivi.....	8
2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan.....	8
2.1. Besoins fonciers et gestion économe de l'espace.....	8
2.1.1. Perspectives d'évolution de la population et besoins.....	8
2.1.2. Consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers.....	9
2.2. Biodiversité (dont Natura 2000).....	10
2.2.1. Biodiversité terrestre.....	10
2.2.2. Biodiversité marine.....	12
2.3. Paysage.....	12
2.4. Risques naturels.....	13
2.4.1. Risque d'inondation.....	13
2.4.2. Recul du trait de cote et risque de submersion marine.....	13
2.5. Préservation des milieux récepteurs (assainissement des eaux usées).....	14
2.6. Bruit.....	15
2.7. Transport.....	16

AVIS

1. Contexte et objectifs du plan, enjeux environnementaux, qualité de l'évaluation environnementale

1.1. Contexte et objectifs du plan

Le territoire du SCoT du Golfe de Saint-Tropez comprend les 12 communes¹ de la communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez (CCGST). D'une superficie de 43 410 ha, il comptait en 2021 une population de 57 409 habitants (recensement INSEE). Seules trois des 12 communes ne possèdent pas de façade littorale : la Garde-Freinet, la Môle, le Plan-de-la-Tour. Le territoire s'insère entre la partie sud-est du massif des Maures et la mer autour du Golfe de Saint-Tropez et une partie orientale de la corniche des Maures. L'urbanisation s'est développée essentiellement sur les parties littorales (Sainte-Maxime, Saint-Tropez, Cavalaire-sur-Mer...). Le territoire est donc largement concerné par l'application de la loi Littoral.

Selon le dossier, le caractère touristique du territoire conduit à une population pouvant atteindre 300 000 résidents en période estivale, et 120 000 à 140 000 en moyenne annuelle. Le parc de logements reflète cette caractéristique : il est constitué à 57 % de résidences secondaires, ce qui constitue le taux le plus élevé à l'échelle de l'ensemble des EPCI² du département du Var.

Le territoire est couvert par un SCoT depuis 2006³. Il a fait l'objet d'une première révision⁴ approuvée le 2 octobre 2019. Suite à la suspension de son caractère exécutoire par le préfet au titre de l'application de la loi Littoral, il a fait l'objet d'une modification⁵ en date du 21 juin 2023, ce qui a permis de lui rendre son caractère exécutoire à compter du 21 août 2023.

La révision n°2 du SCoT du Golfe de Saint-Tropez a été prescrite par délibération du conseil communautaire du 20 décembre 2022. Selon le dossier, « *pour tenir compte des calendriers d'exécution de la loi climat et résilience, la Communauté de communes a souhaité engager rapidement une révision du SCoT pour anticiper le temps de production des éléments* ». Le projet de révision a été arrêté le 9 avril 2025.

1.2. Présentation du SCoT

Le projet de révision du SCoT s'inscrit dans un scénario démographique à horizon 2045, basé sur un taux de croissance annuel moyen de 0,12 % (contre 0,30 % dans le SCoT de 2019), décomposé en deux phases : 0,03 % par an de 2025 à 2030 (« *phase de stagnation pour préparer le territoire*⁶ »), puis 0,15 % par an de 2030 à 2045. Ce scénario correspond à l'accueil, en 2045, d'environ 1 000 habitants supplémentaires pour atteindre un total d'environ 59 000 habitants. Les besoins de production de logements supplémentaires sont évalués à 2 500 à l'horizon 2045, dont 1 660 résidences principales. La consommation d'espace prévue est de 157 ha à horizon 2045, incluant les besoins pour le logement, les activités et les équipements.

Les principaux secteurs de projet du SCoT concernent :

1 Cavalaire-sur-Mer, Cogolin, Gassin, Grimaud, la Croix-Valmer, la Garde-Freinet, la Môle, le Plan-de-la-Tour, Ramatuelle, Rayol-Canadel-sur-Mer, Saint-Tropez, Sainte-Maxime.

2 Établissement public de coopération intercommunale.

3 Il s'agissait du SCoT des cantons de Grimaud et Saint-Tropez, qui couvrait le même périmètre que l'intercommunalité créée le 1^{er} janvier 2013.

4 Cf. [avis de la MRAe du 12 mars 2019](#) sur la première révision.

5 Cf. [avis de la MRAe du 8 décembre 2022](#) sur la modification n°1 du SCoT..

6 Source : annexes du SCoT, tome 6 : « *L'exposé des motifs de changement* ».

- pour le résidentiel, cinq secteurs d'extension, et trois sites de développement mixte (résidentiel et équipements) ;
- cinq sites de développement d'équipements ;
- l'extension de trois zones d'activités économiques pour 5 ha au total : Saint-Maur à Cogolin (+1,5 ha), Malatra à Cavalaire-sur-Mer (+1 ha) et le Goubernet à la Croix-Valmer (+2,5 ha) ;
- les deux projets routiers de contournement est et ouest de Sainte-Maxime (CESMA et COSMA), identifiés comme prioritaires par le SCoT (Objectif 40 du DOO).

Concernant les extensions d'activités économiques, la MRAe note des incohérences entre le DOO qui en mentionne trois (listées ci-avant) et le rapport environnemental qui n'évoque pas la zone de Cogolin. Ce secteur n'apparaît pas non plus parmi les sites de développement économiques indiqués dans le schéma de l'accueil du développement futur annexé au DOO.

La MRAe recommande de préciser les objectifs du SCoT concernant la zone d'activités économiques de Saint-Maur à Cogolin et de mettre en cohérence les différents éléments du dossier sur ce secteur.

Concernant l'application de la loi Littoral, le projet de révision du SCoT entérine les dispositions issues de la modification n°1 pour ce qui concerne :

- la délimitation des espaces proches du rivage (EPR) ;
- la définition des espaces remarquables ;
- la localisation des coupures d'urbanisation.

La définition des limites à l'urbanisation, incluant les « *villages ou agglomérations existantes* » et les « *autres secteurs déjà urbanisés* » (ASDU) évolue peu par rapport au SCoT en vigueur. Les quelques modifications concernent des évolutions, en cours ou approuvées, des PLU du Rayol-Canadel-sur-Mer, de Cavalaire-sur-Mer et de Sainte-Maxime.

La MRAe constate peu d'évolutions par rapport au SCoT en vigueur, hormis la mise en cohérence des objectifs démographiques et des objectifs de consommation d'espace avec la loi climat et résilience. Le document « *exposé des motifs* » liste les changements apportés aux différents documents (rapport de présentation, PADD⁷ devenu PAS⁸, DOO⁹) mais ne donne pas les raisons de la mise en révision du SCoT. Par ailleurs l'évaluation environnementale n'explique pas comment le SCoT révisé permet de répondre aux nouvelles ambitions démographiques et de consommation d'espace.

La MRAe recommande de préciser les raisons de la mise en révision du SCoT et de décrire les dispositions du plan permettant d'atteindre les nouveaux objectifs affichés en lien avec la loi climat et résilience.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Au regard des spécificités du territoire et des effets potentiels du plan, la MRAe identifie les enjeux environnementaux suivants :

- la maîtrise de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols ;
- la préservation du paysage ;
- la préservation de la biodiversité et des continuités écologiques ;
- la prise en compte des risques naturels (inondation, submersion marine, incendie de forêt) ;

⁷ Projet d'aménagement et de développement durable.

⁸ Projet d'aménagement stratégique.

⁹ Document d'orientation et d'objectifs.

- la préservation des milieux récepteurs (assainissement) ;
- la limitation de l'exposition des populations à la pollution de l'air et au bruit liés aux transports, notamment au transport par hélicoptère.

1.4. Qualité, complétude et lisibilité du dossier

L'évaluation environnementale du SCoT reste trop générale. Par rapport à celle de 2019, une nouvelle partie concernant les incidences sur « *une quinzaine d'espace de projets de développement futur par extension* » a été ajoutée. Il s'agit des 18 secteurs de projet (y compris COSMA et CESMA) mentionnés au paragraphe 1.2 supra, plus un projet nommé « *contournement inter-quartiers de Sainte-Maxime* » dont il n'est donné aucune précision. La localisation de ces sites de projet est figurée sommairement¹⁰ ; elle n'est pas suffisamment précise pour pouvoir les situer correctement et aucune superficie associée n'est mentionnée. L'analyse des sensibilités des différents sites, présentée sous la forme d'un tableau, ne constitue qu'une première approche qu'il serait nécessaire de développer, d'autant que ce tableau identifie des sensibilités modérées ou fortes pour de nombreux secteurs, notamment sur les thématiques du paysage, du risque incendie de forêt ou de la biodiversité.

Il n'est pas procédé à une analyse des incidences secteur par secteur mais de manière générique, thématique par thématique. Des impacts potentiels sont pressentis pour plusieurs projets (sur le risque incendie, le paysage, la biodiversité) notamment pour le COSMA et le CESMA.

Les mesures, présentées comme mesures de la séquence éviter, réduire, compenser (ERC) ont en réalité des objectifs du DOO qui s'appliquent de manière globale au territoire mais pas aux secteurs de projet. Par exemple : « *L'analyse des projets du SCoT du Golfe de Saint-Tropez montre des incidences paysagères variables selon leur localisation et visibilité. Toutefois, les objectifs du DOO encadrent ces impacts en préservant les paysages, limitant l'urbanisation linéaire et améliorant les entrées de ville* ».

Pour la MRAe, ces mesures génériques, en l'absence de déclinaison précise pour les différents secteurs de projet, ne sont pas constitutives d'une démarche d'évitement, de réduction voire de compensation des projets portés par le SCoT. Le dossier présente un tableau des incidences potentielles des projets sur l'environnement après mise en œuvre des mesures ERC du SCoT et avant d'éventuelles mesures ERC intégrées dans les PLU et projets d'aménagements. Plusieurs de ces incidences sont modérées ou fortes. Compte tenu de la remarque précédente sur les « *mesures ERC du SCoT* », le SCoT reporte la mise en œuvre de la séquence ERC sur les PLU et les projets, alors qu'il constitue une étape stratégique qui doit servir de cadre aux PLU qui ont vocation à en assurer la déclinaison opérationnelle.

La MRAe recommande d'approfondir l'évaluation des incidences du SCoT sur les secteurs de développement et de mener la séquence ERC au niveau du SCoT, étape stratégique qui définit les orientations des PLU.

Par ailleurs, la MRAe constate que ses observations relatives à la délimitation des autres secteurs déjà urbanisés (ASDU) des communes littorales au sein desquels la densification est possible, formulées dans son avis du 2 novembre 2021 et rappelées dans son avis du 8 décembre 2022 sur la modification n°1 du SCoT, n'ont pas été prises en compte. Les caractéristiques de ces secteurs sont définies à l'objectif 26 du DOO : « *tout autre espace bâti, à vocation plutôt résidentielle, caractérisé par la densité de l'urbanisation, sa continuité, sa structuration par des voies de circulation et des réseaux d'accès aux services publics de distribution d'eau potable, d'électricité, d'assainissement et de collecte de déchets, ou la présence d'équipements ou de lieux collectifs par opposition à l'urbanisation diffuse spontanée.* »

La MRAe renouvelle donc sa recommandation.

¹⁰ Sous forme de croix entourée d'un carré.

La MRAe recommande de démontrer que la délimitation des « autres secteurs déjà urbanisés » a pris en compte les enjeux environnementaux du territoire et respecte les critères définis par l'objectif 26 du document d'orientations et d'objectifs.

1.5. Compatibilité avec la loi littoral, le SRADDET, le SDAGE, la charte du PN de Port-Cros, le PGRI, le SRC, le DSF articulation avec le PCAET, le PDMS et le plan paysage et cohérence avec le PAS

Le dossier analyse la compatibilité du projet de SCoT avec la loi Littoral, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de Provence-Alpes-Côte d'Azur approuvé en octobre 2019, le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée, la charte du parc national de Port-Cros, le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) 2022-2027, le schéma régional des carrières (SRC) et le document stratégique de façade (DSF) Méditerranée. Il justifie la cohérence entre les pièces du SCoT.

Concernant le document stratégique de façade (DSF), le dossier indique que le SCoT doit le prendre en compte ; or il s'agit d'un rapport de compatibilité avec les objectifs et dispositions du DSF (L131-1 13° CU et L219-4 5° CE). Le dossier procède à une courte analyse de la prise en compte par le SCoT des six chapitres du plan d'actions du DSF. Il n'examine pas la compatibilité avec les objectifs stratégiques du DSF, comme par exemple la limitation de l'artificialisation (cf 2.2.2).

La MRAe recommande de démontrer la compatibilité du projet de SCoT avec les objectifs et dispositions du document stratégique de façade.

1.6. Indicateurs de suivi

Le dossier présente une liste d'indicateurs retenus pour l'analyse des résultats du SCoT.

Les indicateurs ne sont pas assortis d'une valeur de référence ni d'une valeur cible. Le dispositif de pilotage n'est pas décrit. Les mesures envisagées en cas d'écarts constatés par rapport aux objectifs ne sont pas précisées.

La MRAe recommande de compléter le dispositif de suivi afin de le rendre pleinement opérationnel (valeur de référence, valeur cible, organisation et gouvernance) et de préciser les mesures envisagées en cas d'écart aux objectifs cibles intermédiaires.

2. Analyse de la prise en compte de l'environnement et des impacts du plan

2.1. Besoins fonciers et gestion économe de l'espace

2.1.1. Perspectives d'évolution de la population et besoins

La croissance moyenne annuelle prévue par le SRADDET est de 0,5 % pour l'espace provençal. Le taux annuel moyen de la variation de population de la CCGST est de 1,1 % entre 1999 et 2015 et de -0,1 % entre 2015 et 2021 selon l'INSEE.

Le scénario démographique retenu par le SCoT (cf. 1.2 du présent avis) correspond à l'accueil d'environ 1000 habitants supplémentaires pour atteindre un total d'environ 59 000 habitants en 2045. Les besoins de production de logements supplémentaires sont évalués à 2 500 à horizon 2045, dont 1 660 résidences principales.

Selon le dossier, la « phase de stagnation démographique » prévue jusqu'en 2030 est justifiée par l'insuffisance des réseaux de transports ; la « phase de croissance légère » après 2030 est

conditionnée à la mise en place des actions du plan de mobilité simplifié et à l'atteinte de « *certaines objectifs du DOO, notamment en termes de transport en commun, mobilités actives et intermodalités.* »

2.1.2. Consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers

2.1.2.1. Consommation d'espace des 10 dernières années

Selon l'analyse de la consommation foncière présentée en annexe du diagnostic, la consommation d'espace naturels, agricoles ou forestiers (ENAF) entre 2011 et 2021 s'élève à 266 ha. Pour viser le respect de la loi climat et résilience traduite dans le SRADDET, la consommation d'espace ne doit pas excéder 121 ha entre 2021 et 2030 (-54,5 %). Selon le dossier, dans la perspective du respect de la trajectoire « zéro artificialisation nette » à horizon 2050, l'artificialisation ne devrait pas excéder 92 ha supplémentaires entre 2031 et 2050.

Concernant les 121 ha, le dossier n'indique pas quelle part en a déjà été consommée depuis 2021, ce qui ne permet pas de déterminer la surface résiduelle mobilisable à l'horizon 2031 et à l'horizon du SCoT pour s'inscrire dans la trajectoire ZAN.

La MRAe recommande d'évaluer la consommation d'ENAF depuis 2021 afin d'en déduire la surface mobilisable restante maximale du territoire permettant de respecter la trajectoire ZAN.

2.1.2.2. Consommation d'espace prévue par le SCoT

Le SCoT détermine une structuration de son territoire en trois niveaux :

- les pôles majeurs : Sainte-Maxime, Cogolin et Saint-Tropez ;
- les pôles d'équilibre : Cavalaire, Grimaud, Gassin ;
- les pôles de proximité : les six autres communes.

La consommation d'espace est estimée à 157 ha à horizon 2045 (depuis 2025), ventilée selon l'armature du territoire et le type d'équipement (Cf. figure 1)

Estimation des besoins fonciers nécessaires à horizon 2045					
Niveau de Polarité	Accueil Résidences principales	Accueil activités économiques	Accueil équipements	Prise en compte du marché de la résidence secondaire	Infrastructures de transport
Majeur	31 ha	1,5 ha	8 ha	Non ventilé par armature	Non ventilé par armature
Equilibre	13 ha	1 ha	12 ha		
Proximité	17 ha	2,5 ha	0 ha		
Golfe	61 ha	6 ha	20 ha	34 ha	36 ha

Figure 1: ventilation de la consommation d'espace planifiée à horizon 2045. Source : DOO du SCoT.

La MRAe observe que les besoins fonciers nécessaires aux logements (résidences principales et résidences secondaires) correspondent à un total de 95 ha pour un objectif de 2 500 logements supplémentaires, soit environ 26 logements à l'hectare¹¹ (densité proche des objectifs affichés par le SCoT). Or l'objectif 33 du SCoT affiche une volonté de mobiliser le foncier « *par extension et intensification de l'enveloppe urbaine existante et par renouvellement urbain* » pour la production de

¹¹ Les objectifs de densité affichés par le SCoT sont de 25 logements à l'hectare en moyenne pour les opérations neuves.

résidences principales. La consommation d'espace de 95 ha à l'horizon 2045 pour la production de logement répond à la quasi-totalité des objectifs du SCoT, mais ne mobilise pas les leviers de renouvellement urbain et de densification qui doivent pourtant être privilégiés.

La MRAe recommande de clarifier et justifier les projections de consommation d'espace à vocation de logement en fonction des objectifs démographiques et de production de logement, et de déduire des surfaces nécessaires les possibilités de densification ou de renouvellement urbain en cohérence avec l'objectif 33 du SCoT.

Le dossier évoque (page 60 du diagnostic) une « *capacité théorique d'environ 273 hectares sur les 9 communes littorales* » « *offerte au moment de la révision du SCoT par les documents d'urbanisme [...] à partir des données mobilisées pour l'évaluation de la trajectoire ZAN* » et renvoie au tome 1bis « *analyse de la consommation foncière* » pour plus de précision sur ce chiffre. Or ce document ne mentionne aucunement les documents d'urbanisme et le chiffre de 273 ha n'y figure pas. L'analyse des PLU n'apparaît pas dans le dossier et la ventilation de la consommation d'espace prévue par le SCoT n'est pas faite pour chacune des communes.

Le dossier indique que ces 273 ha se traduisent par une capacité d'accueil théorique de 4 325 logements auxquels il faut ajouter 1 200 logements « *en renouvellement urbain actuellement prévus dans les documents d'urbanisme communaux* » soit un total de plus de 5 500 logements. Ce chiffre est donc très largement supérieur aux 2 500 logements jugés nécessaires au vu du scénario démographique du SCoT¹². Le dossier conclut 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* ».

Mais il n'indique pas l'arbitrage rendu par le SCoT pour aboutir à la production de 2 500 logements et à une consommation d'espace de 95 ha pour le logement sur l'ensemble du territoire. Il n'indique pas non plus si le SCoT retient les 1200 logements en rénovation urbaine rendus d'ores et déjà possibles par les documents d'urbanisme communaux des seules communes littorales, qui contribueraient déjà à une part significative des besoins évalués, et cela sans consommation d'espace supplémentaire.

La MRAe recommande de fournir une analyse des possibilités de production de logements offertes par les documents d'urbanisme communaux et de préciser les arbitrages rendus par le SCoT pour atteindre ses objectifs, en distinguant rénovation urbaine, densification et extension.

2.2. Biodiversité (dont Natura 2000)

2.2.1. Biodiversité terrestre

La représentation graphique des trames vertes et bleues n'a pas évolué par rapport au SCoT de 2019. Seuls les intitulés des éléments de la trame verte ont changé : les réservoirs de biodiversité sont devenus « *réservoirs de biodiversité principaux* » et les « *espaces de continuité* » ont été dénommés « *réservoirs de biodiversité secondaire* ». Ces derniers, comme le relevait la MRAe en 2018, recouvrent plusieurs réservoirs de biodiversité du volet SRCE¹³ du SRADDET avec un objectif de remise en état optimale. Or ils restent régis par les dispositions de l'objectif 12 du DOO « *Encadrer les activités et les usages au sein des réservoirs de biodiversité secondaires terrestres* » qui autorisent une densification des secteurs d'urbanisation diffuse sous condition, ce qui semble peu compatible avec une remise en état optimale.

La représentation graphique, inchangée, reste moins précise que celle du volet SRCE du SRADDET, ce qui rend difficile sa transposition au niveau des PLU.

¹² D'autant que cette capacité n'est évaluée en tenant compte uniquement des communes littorales.

¹³ Schéma régional de continuité écologique.

Le document « tome 2 – Méthodologie d'élaboration de la trame verte et bleue » identifie les mêmes points de vigilance qu'en 2019 :

- « un point de vigilance au niveau du réservoir de biodiversité des collines de Reverdi dans lequel le projet de COSMA est préfiguré. Sans mesures adéquates, ce projet va entraîner une fragmentation du réservoir » ;
- « un point de vigilance au niveau du réservoir de biodiversité du massif des Garonettes dans lequel le projet de CESMA est préfiguré. Sans mesures adéquates, ce projet va entraîner une fragmentation du réservoir » ;
- « un point de vigilance au niveau du réservoir de biodiversité de la corniche des Maures, entre les communes de Rayol-Canadel et Cavalaire. La pression de l'urbanisation et des espaces artificialisés a provoqué un « étranglement » du réservoir qui a terme pourrait entraîner une rupture de continuité importante au sein de ce dernier » ;
- « un point de vigilance du même type que le point précédent au niveau du réservoir des trois caps ».

L'absence de cartographie précise permettant une comparaison aisée entre d'une part les zones d'extension (carte schéma d'accueil du développement futur), et d'autre part la trame verte et bleue (TVB) et ses points de vulnérabilité, ne permet pas d'identifier les zones de tensions et les risques d'impacts.

La MRAe remarque que ces observations formulées en 2018 n'ont pas été suivies et renouvelle donc sa recommandation.

La MRAe recommande de revoir la carte de la trame verte et bleue du SCoT afin d'atteindre un niveau de précision au moins équivalent à celle du SRADDET et de ne pas supprimer ou transformer de réservoirs identifiés au SRADDET. Elle recommande également de démontrer, par des comparaisons de cartes précises (échelle et fond de plan), que les localisations des extensions d'urbanisation projetées sont bien compatibles avec les orientations de la trame verte et bleue.

Concernant l'évaluation des incidences des secteurs de projet sur la biodiversité et la TVB, le rapport environnemental a été complété d'une analyse des « Incidences pressenties sur les sites de projets en matière de biodiversité et trame verte et bleue ». Elle indique en particulier que « **la construction du COSMA et du CESMA va engendrer des impacts forts sur les fonctionnalités écologiques du réservoir de biodiversité des collines¹⁴ de Reverdi et du massif des Garonettes qui devront faire l'objet de mesures lourdes d'atténuation et de compensation.** » Mais le SCoT ne propose aucune réflexion en matière d'évitement et renvoie, pour les mesures d'atténuation et de compensation, à la phase projet.

Le rapport indique également que « la réalisation future des projets de contournements routiers de Sainte-Maxime (COSMA et CESMA) pourrait engendrer des incidences non négligeables sur le site Natura 2000 « La Plaine et le Massif des Maures ». Ces projets d'infrastructures linéaires sont susceptibles d'entraîner une artificialisation des sols importante, une fragmentation des habitats naturels et des corridors écologiques, et potentiellement des perturbations des espèces présentes sur le site. »

Au vu des forts impacts de ces projets, clairement inscrits dans les objectifs (n°39) du SCoT, le renvoi de l'évaluation des incidences à leur future étude d'impact empêche tout évitement, obère la réduction des impacts, et ne garantit pas que la compensation sera possible compte tenu de la complexité des fonctionnalités écologiques affectées. Pour la MRAe, l'évaluation environnementale ne s'inscrit pas

14 En gras dans le texte

dans une démarche itérative dont la vocation et l'objectif doivent être d'intégrer la démarche ERC et de la préciser à chaque étape de la planification, jusqu'à l'étude d'impact des projets.

La MRAe recommande d'approfondir l'évaluation des incidences sur la biodiversité des secteurs de projet du SCoT, y compris sur Natura 2000, notamment celles des contournements routiers, et de proposer dès ce niveau de planification les mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation nécessaires à la bonne prise en compte de ces enjeux par les futurs projets.

2.2.2. Biodiversité marine

Si le SCoT identifie bien la menace pour la biodiversité (notamment terrestre) liée à l'artificialisation, il ne met pas suffisamment en évidence la nécessité de limiter l'artificialisation du littoral et des petits fonds côtiers, essentielle à la préservation de la biodiversité marine et littorale. Le document stratégique de façade Méditerranée comporte depuis 2019 des objectifs chiffrés de stabilisation du rythme d'artificialisation dans son périmètre. En lien avec la recommandation supra (Cf. 1.5), la MRAe constate que le document ne présente pas d'analyse permettant de vérifier la bonne atteinte de ces objectifs à l'échelle de son territoire.

Le dossier n'analyse pas les incidences des projets marins portés par le SCoT, en particulier les quatre extensions ou requalifications de ports (Saint-Tropez, Cogolin, Cavalaire, Sainte-Maxime) prévues dans son volet SMVM (SMVM, page 18), que ce soit sur les habitats, les espèces ou les sites Natura 2000. La MRAe souligne que les pressions sont amplifiées, en termes d'incidences, par l'évolution des conditions de milieu sous l'effet du changement climatique (augmentation des températures de la Méditerranée, espèces invasives) qui fragilisent les biocénoses.

La MRAe recommande de renforcer le SCoT sur la question de la limitation de l'artificialisation du littoral et d'évaluer les incidences sur la biodiversité et le réseau Natura 2000 des projets marins portés par le SCoT.

2.3. Paysage

Le paysage est présenté dans le dossier comme un fondement de l'attractivité du territoire, un atout pour le cadre de vie et le tourisme ; le projet d'aménagement stratégique du SCoT le qualifie de « *capital inaliénable à préserver et à transmettre aux générations futures* ». La CCGST a approuvé son plan paysage le 28 septembre 2022. La révision du SCoT s'appuie largement sur ce document (diagnostic des unités paysagères, analyse des sensibilités, des dynamiques, des enjeux, etc).

L'analyse des tendances d'évolutions identifie les fortes pressions, essentiellement touristiques et foncières, que subissent les paysages naturels remarquables du territoire. La déprise agricole se traduit par une fermeture des paysages déjà à l'œuvre. L'analyse soulève la problématique de plus en plus prégnante des limites et des interfaces paysagères entre l'urbanisation et les espaces naturels et agricoles, ainsi que la banalisation des paysages, engendrée par l'urbanisation plus ou moins diffuse, notamment aux abords des axes routiers.

Les enjeux du plan paysage, repris par le projet d'aménagement stratégique sont cohérents avec cette analyse : « *préservation des identités paysagères et des silhouettes dans le massif et sur le littoral* » ; « *reconquête des formes urbaines, du cadre de vie et des espaces publics* » ; « *valorisation des entrées de ville et des espaces périurbains* » ; « *préservation des piémonts paysagers* » ; « *mise en valeur des grandes séquences paysagères et des entrées de territoire* », « *préservation des milieux boisés, ouverts et cultivés* ».

Si l'identification des enjeux et la prise en considération du plan paysage constituent un apport significatif, le travail aurait mérité d'être affiné et réellement confronté avec les objectifs du SCoT dans

l'objectif d'une prise en compte effective. Or les évolutions du DOO en matière de paysage ne sont pas significatives par rapport à la version de 2019.

Le projet de SCoT reste trop peu prescriptif. Il identifie des coupures d'urbanisation et des espaces de respiration, mais ne définit pas les critères qualitatifs et de zonage à prendre en compte par les documents d'urbanisme pour déterminer les limites de ces espaces ainsi que leur contenu réglementaire. Il ne définit pas d'objectifs de qualité paysagère pour les opérations d'aménagement ou le traitement des franges urbaines.

La MRAe recommande de définir des objectifs de qualité paysagère, de les décliner en mesures d'évitement et de réduction adaptées à l'échelle du SCoT et de les traduire en prescriptions qui s'imposeront aux PLU.

2.4. Risques naturels

2.4.1. Risque d'inondation

Le territoire est classé en territoire à risque important d'inondation (TRI est Var). Selon le dossier, l'ensemble du territoire est couvert par des plans de prévention du risque inondation (PPRI) approuvés en 2001 ou 2005. Toutefois, suite aux inondations récurrentes ces dernières années (2015, 2019), plusieurs PPRI sont en cours de révision et des études d'aléas ont été réalisées.

Le rapport environnemental indique :

- « Les éventuels nouveaux habitants et activités dans la polarité du fond du Golfe vont engendrer une augmentation des personnes exposées au risque inondation. Cependant l'OAP intercommunale sur ce secteur prend en compte ce risque et l'intègre dans les aménagements » ;
- « L'accueil de nouveaux habitants et activités sur le territoire va engendrer une augmentation des personnes exposées au risque inondation même si les limites à l'urbanisation prennent en compte les PPRI »

Pour la MRAe il appartient au SCoT de déterminer les conditions d'accueil de la population et des activités de manière à ne pas augmenter l'exposition des habitants et des biens aux inondations.

Le dossier indique qu'aucun secteur de développement « n'est situé en zone inondable ou dans un secteur à risque du PPRI, garantissant ainsi la sécurité des biens et des personnes face aux inondations. » Or il convient de prendre en compte les nouvelles cartes d'aléas sur les secteurs où les PPRI sont en cours de révision. La carte présentée à l'appui (page 137 du rapport environnemental) n'est pas d'une précision suffisante pour situer les secteurs de développement au regard du risque d'inondation ; plusieurs sites de développement apparaissent très proches de zones à risque sans que la représentation proposée permette de l'évaluer précisément. Cette analyse se limite par ailleurs aux seuls secteurs de développement par extension. Le dossier n'analyse pas l'exposition aux risques des secteurs de développement par renouvellement ou intensification urbaine.

La MRAe recommande de renforcer l'encadrement par le SCoT de l'urbanisation face au risque d'inondation et d'approfondir l'évaluation des incidences du SCoT sur le risque d'inondation en incluant dans l'analyse les secteurs de développement par intensification ou renouvellement urbain.

2.4.2. Recul du trait de côte et risque de submersion marine

Les neuf communes littorales du territoire sont listées par décret du 10 juin 2024 pris en application de la loi Climat et Résilience et traitant de l'exposition au recul du trait de côte et l'adaptation des

documents d'urbanisme. Elles doivent notamment élaborer une carte locale d'exposition au recul de trait de côte qui sera intégrée au PLU.

Pour cette révision du SCoT, la collectivité a choisi de maintenir en vigueur son « chapitre individualisé du SCoT valant schéma de mise en valeur de la mer » (SMVM) datant de la précédente révision de 2019 « *dans l'attente des résultats des analyses relatives à l'évolution du trait de côte* » plutôt que d'intégrer au DOO un volet littoral et maritime, tel que prévu par la loi Climat et Résilience. Cette décision, non contraire à la réglementation, est néanmoins surprenante dans la mesure où l'un des principaux motifs de la révision du SCoT annoncé par la collectivité est justement d'intégrer les attendus de cette loi. De plus, le SMVM de 2019 arrive à échéance en 2030, soit dans un avenir proche. Une intégration du volet littoral et maritime au DOO devra donc intervenir très rapidement.

Le SMVM ayant été maintenu, les observations de la MRAe formulées dans son avis du 12 mars 2019 sont renouvelées. Le document indique développer une stratégie durable de l'évolution du trait de côte (DOO, SMVM, p.26) tout en précisant que des ouvrages en enrochements peuvent être mis en place (DOO, SMVM, p.28), alors que ces ouvrages reportent et accentuent les phénomènes d'érosion, avec des impacts directs et induits sur le milieu marin, et que leur efficacité à long terme n'est pas garantie.

Le dossier identifie un risque d'érosion, d'effondrement de falaises et de submersion marine important sur les communes littorales, renforcé par le changement climatique. Il fait référence au porter à connaissance en date du 12 décembre 2019, qui identifie les zones d'aléas. La MRAe constate, comme en 2019, que le dossier ne procède pas au croisement des cartes d'aléa de submersion marine avec la carte du schéma d'accueil du développement futur, alors que plusieurs zones de développement, notamment par renouvellement urbain ou densification, sont concernées. Le rapport environnemental n'évalue pas ce risque ni les incidences du SCoT et renvoie au SMVM. La MRAe constate que le SCoT renvoie vers les PLU la définition des mesures d'évitement et de réduction qui devraient déjà figurer dans le SCoT :

- « *Les documents d'urbanisme intègrent dans leur rapport de présentation une analyse de vulnérabilité liée à la submersion marine* » (objectif 103 du DOO) ;
- « *Prendre en compte dans la planification locale la combinaison des différents aléas terrestres et maritimes* » (DOO-SMVM, page 29).

Le SCoT identifie (objectif 105 du DOO) la probable nécessité d'un recul stratégique à terme, mais renvoie aux communes le soin de déterminer « *des secteurs d'attente pour se doter de marges de manœuvre dans le futur pour organiser le recul stratégique* ». Or c'est bien à l'échelle du SCoT que cette réflexion doit être menée.

L'identification de trois secteurs de repli potentiels (coteaux nord de la plaine de la Giscle entre Grimaud et Saint-Pons, le long de la route des plages à Saint-Tropez et les coteaux de la plaine du Bourrian et du Belieu) est insuffisante pour la MRAe, en raison d'une localisation imprécise, de l'absence de dimensionnement, de l'absence de localisation cartographique mais aussi de l'absence d'évaluation des incidences de la création de ces zones.

La MRAe recommande de réaliser l'évaluation environnementale des secteurs du SCoT qui sont soumis au risque de submersion marine et identifiés comme secteurs de développement. Elle recommande également de définir précisément les zones de relocalisation, les cartographier et procéder à l'évaluation environnementale de ces secteurs du SCoT.

2.5. Préservation des milieux récepteurs (assainissement des eaux usées)

Depuis le 1^{er} janvier 2024, la compétence assainissement a été transférée à la communauté de communes du Golfe de Saint-Tropez (avec quelques délégations temporaires). Le territoire compte dix

stations d'épuration. Selon l'état initial de l'environnement elles sont « *en cours de mise aux normes* » et selon la carte certaines d'entre elles ne sont pas conformes sans qu'il soit donné plus de précision.

Le diagnostic indique que « *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.* » Pour autant le dossier ne présente pas d'analyse chiffrée de la capacité des installations à absorber la population supplémentaire prévue par le SCoT.

Le territoire a recensé 5 600 installations d'assainissement non collectif. La communauté de communes a effectué 902 contrôles en 2023, avec un taux constaté de seulement 45 % d'installations conformes.

L'état initial met en évidence la sensibilité des milieux récepteurs à la pollution. La stabilisation de l'objectif démographique à court terme pourrait faciliter la mise aux normes des systèmes d'assainissement. Néanmoins, compte tenu de la sensibilité des milieux et des dysfonctionnements constatés, une analyse plus poussée des incidences du SCoT sur les milieux récepteurs liées à la production des 2500 logements et de nouveaux équipements mérite d'être réalisée.

La MRAe recommande d'établir une analyse quantitative et qualitative des capacités d'assainissement du territoire et d'évaluer leur adéquation aux besoins futurs définis par le SCoT.

2.6. Bruit

Comme l'indique le diagnostic, les déplacements en hélicoptère constituent une particularité du territoire. Ces vols s'effectuent « *directement dans les enceintes résidentielles ou hôtelières privées* » et leur volume, « *évalué comme très important, génère des nuisances sonores et environnementales significatives sur le territoire* ». Selon l'état initial de l'environnement il n'existe plus qu'une seule hélistation sur Grimaud mais de nombreuses hélistances privées « *souvent illégales et plus ou moins aménagées* » ont vu le jour. Leur utilisation est « *source de nuisances sonores et de danger* ».

De fait, des associations se sont créées pour lutter contre ces nuisances.

Face à ce constat, le SCoT est peu prescriptif. Il ne fournit pas d'état initial de la situation sonore. Le diagramme présenté en p149 du diagnostic parle d'un transport hélicopté « *plébiscité* », en contradiction avec les oppositions qui se manifestent. L'objectif 42 du DOO « *Organiser la desserte aérienne du territoire tout en limitant les nuisances* » préconise une desserte organisée à partir d'« *un réseau d'hélistations et d'hélistances au plus proche du secteur littoral pour limiter les nuisances induites par le survol terrestre des hélicoptères* » et demande que les solutions retenues intègrent une étude cumulative des impacts à l'échelle du Golfe de Saint-Tropez.

Un projet de conversion des onze hélistances existantes (hors hélistances privées) en cinq hélistations avait fait l'objet de deux avis de la MRAe : un [avis en date du 19 mars 2020 sur la création de quatre hélistations sur les communes de Cogolin, Gassin et Ramatuelle](#) et un [avis en date du 8 avril 2021 sur le projet de création d'une hélistation au lieu-dit « le Pilon » sur la commune de Saint-Tropez](#).

Le SCoT a vocation à organiser à son échelle ce maillage d'installations et à en évaluer les incidences sur l'environnement, les nuisances sonores et la santé humaine. Il devra délimiter les espaces fortement impactés par les nuisances sonores et établir le cas échéant un principe de limitation voire d'interdiction de toute nouvelle installation dans ces zones.

La MRAe recommande d'évaluer les incidences de ce maillage d'installations sur les nuisances sonores et la santé humaine et d'édicter un principe de limitation voire d'interdiction de toute nouvelle hélistation aggravant les nuisances aux riverains.

2.7. Transport

Concernant les transports, la révision du SCoT propose une approche intégrée, en abordant la logistique, la gestion du trafic aérien, la maîtrise des flux touristiques et la connexion intermodale.

Selon le diagnostic, le territoire de la CCGST est fortement contraint géographiquement (massif des Maures) et l'étalement urbain accentue les difficultés en termes de desserte en transport en commun. L'offre de transports collectifs est faible et morcelée entre plusieurs autorités organisatrices. Les congestions du réseau routier sont récurrentes, et s'amplifient en période estivale, autour des axes structurants (RD 559, RD 98A). L'accidentologie routière est élevée, notamment pour les deux-roues motorisés (55 % des victimes).

Le DOO révisé du SCOT propose plusieurs leviers structurants :

- développement des transports collectifs internes, avec un site propre entre Sainte-Maxime et Saint-Tropez ;
- cinq pôles d'échanges intermodaux stratégiques pour organiser les correspondances et capter les flux saisonniers ;
- hiérarchisation du réseau viaire, création de boulevards multimodaux et projet de contournements de Sainte-Maxime (Est et Ouest) ;
- déploiement d'un réseau cyclable à l'échelle du Golfe, articulé autour de l'étoile cyclable et de l'itinéraire régional V65 ;
- orientation touristique : renforcer l'offre interurbaine (liaisons routières + fréquence estivale élevée) et canaliser les flux vers les pôles d'échanges multimodaux ;
- soutien à la logistique durable par la relocalisation des plateformes sur des zones déjà urbanisées.

La MRAe regrette que la politique de stationnement ne fasse pas l'objet d'une stratégie renforcée visant à limiter la place de la voiture individuelle dans les centralités et à favoriser le rabattement vers les transports en commun et les pôles d'échanges multimodaux. Elle regrette également que la sécurité routière sur le territoire de la CCGST soit peu traitée, notamment en ce qui concerne les deux-roues motorisés et la sécurisation des pistes cyclables. Pour la MRAe, l'absence de calendrier et de gouvernance claire sur la mobilité (multiplicité des autorités), ainsi que l'absence de chiffrage des coûts rendent peu opérationnelles les mesures prévues.

La MRAe recommande de renforcer la stratégie de stationnement pour limiter la place de la voiture dans les centralités et favoriser le rabattement vers les transports collectifs. Elle recommande également de mieux intégrer la sécurité routière, notamment pour les deux-roues motorisés et les pistes cyclables. La gouvernance et le calendrier des actions doivent être précisés.