

PROJET D'AMENAGEMENT STRATEGIQUE

Version pour arrêt

29 décembre 2025



Table des matières

PREAMBULE	6
Rôle du projet d'aménagement stratégique : une vision, un projet politique et une feuille de route	6
Echelle du schéma de cohérence territoriale.....	6
AXE 1 : MAITRISER LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ET ASSURER UN CADRE DE VIE EQUILIBRE	8
1.1 Structurer le développement urbain pour préserver le cadre de vie	9
1.1.1. Adapter l'accueil des nouveaux habitants aux capacités territoriales.....	9
1.1.2. Rechercher un urbanisme au service de la qualité de vie	10
1.1.2. Revitaliser et valoriser les centralités pour un cadre de vie attractif.....	11
1.2 Assurer une offre de logements diversifiée et adaptée à la spécificité du territoire	13
1.2.1. Répondre aux besoins des résidents permanents et saisonniers	13
1.2.2. Favoriser une offre accessible et inclusive.....	14
1.3 Développer des projets d'aménagement respectueux des ressources locales et garant de qualité urbaine	16
1.3.1. Intégrer une gestion responsable des ressources dans les projets d'aménagement	16
1.3.2. Renforcer la lisibilité et l'apaisement du cadre urbain	16
1.3.3. Promouvoir un urbanisme qualitatif et cohérent.....	17
AXE 2 : RENFORCER L'ECONOMIE LOCALE ET ADAPTER LE TERRITOIRE AUX NOUVEAUX BESOINS DES ENTREPRISES	18
2.1. Attirer des actifs et structurer le développement de nouvelles économies.....	19
2.1.1 Proposer de l'emploi de proximité pour garantir un équilibre entre actifs et habitants	19
2.1.2 Optimiser et adapter les espaces dédiés au développement économique	20
2.1.3. Stimuler l'innovation et diversifier le tissu économique	21
2.2 Favoriser la diversité commerciale et assurer une complémentarité équilibrée	23
2.2.1 Conforter l'activité commerciale au sein des centralités	23
2.2.2 Améliorer l'offre commerciale en périphérie	25
2.2.3 Réglementer les implantations de logistique commerciale au bénéfice des habitants et des entreprises	27
2.3. Réinventer un tourisme durable et immersif	28
2.3.1. Construire un tourisme vert et identitaire	28
2.3.2. Moderniser et diversifier l'offre pour prolonger l'expérience touristique.....	29
2.3.3. Garantir une offre de qualité reconnue	29

2.4 Intégrer l'agriculture au cœur des dynamiques économiques	31
AXE 3 : L'ATTENUATION ET L'ADAPTATION COMME LEVIERS POUR UNE TRANSITION CLIMATIQUE ET FONCIERE REUSSIE	32
3.1 Favoriser des modes d'aménager économes, sobres et protecteurs de la biodiversité	32
3.1.1 Préserver les paysages et la biodiversité.....	33
3.1.2. Promouvoir une densification adaptée et un urbanisme raisonné	34
3.1.3. Requalifier les espaces publics pour une ville plus résiliente et confortable.....	35
3.2. Organiser des mobilités plus durables et compétitives pour répondre aux besoins quotidiens	37
3.2.1 Garantir la grande accessibilité du territoire.....	37
3.2.2. Fluidifier la circulation	37
3.2.3. Développer des alternatives à la voiture individuelle.....	38
3.2.4. Étendre et sécuriser le réseau cyclable	39
3.2.5. Diversifier l'offre de mobilité.....	40
3.3. Anticiper les conséquences du changement climatique	41
3.3.1 Un territoire mis en sécurité.....	41
3.3.2. Renforcer la résilience des espaces littoraux.....	42
3.3.3. Soutenir un développement durable des activités maritimes	43
3.4. Accélérer la transition énergétique.....	43
3.4.1. Réduire les émissions et améliorer l'efficacité énergétique.....	43
3.4.2. Produire des énergies renouvelables et valoriser les déchets.....	44
3.4.3 Exploiter et reconvertir durablement les ressources locales	45

PREAMBULE

Rôle du projet d'aménagement stratégique : une vision, un projet politique et une feuille de route

Le Projet d'Aménagement Stratégique du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), élaboré par Estérel Côte d'Azur Agglomération, constitue le document de référence qui porte la vision des élus pour les vingt prochaines années. Il définit les grandes orientations du développement du territoire, en articulant aménagement, transition écologique, équilibre social et valorisation des ressources locales.

Ce document, encadré par le Code de l'Urbanisme, est la pièce fondatrice du SCoT : il exprime une ambition collective, une vision politique et une responsabilité partagée face aux mutations en cours. Il ne s'agit pas d'un cadre figé ou uniquement réglementaire, mais d'un projet vivant, appelé à guider l'action publique dans la durée.

Le Projet d'Aménagement Stratégique a été construit collectivement, à travers un travail étroit de concertation avec les élus des cinq communes, nourri par des ateliers thématiques, des rencontres de terrain et des échanges réguliers. Cette dynamique de co-construction a permis d'identifier les priorités locales, de partager les diagnostics et de faire émerger une feuille de route commune, adaptée aux spécificités du territoire.

Le cœur du projet est le cadre de vie : celui des habitants d'aujourd'hui et de demain, des actifs, des familles, des jeunes, des visiteurs et des professionnels. Le Projet d'Aménagement Stratégique cherche à améliorer concrètement les conditions de vie sur le territoire, en agissant sur la qualité de l'habitat, la proximité des services, la performance des mobilités, la préservation des paysages, l'attractivité économique et la résilience face aux changements climatiques.

Il constitue à la fois un cap politique et un outil opérationnel, au service de l'agglomération, des communes et de leurs partenaires. Il pose les bases d'un développement plus harmonieux, plus économe, plus solidaire, et mieux adapté aux enjeux du XXI^e siècle.

Le Projet d'Aménagement Stratégique sera ensuite décliné dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), qui précisera les modalités concrètes de sa mise en œuvre dans les politiques d'urbanisme

Echelle du schéma de cohérence territoriale

Le périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Estérel Côte d'Azur correspond à celui de la Communauté d'Agglomération Estérel Côte d'Azur Agglomération (ECAA), située à l'extrémité Est du département du Var, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Composé de cinq communes :

- Fréjus,
- Saint-Raphaël,
- Puget-sur-Argens,
- Roquebrune-sur-Argens
- Les-Adrets-de-l'Estérel

Le territoire couvre une superficie de 347 km² pour une population d'environ 121 390 habitants en 2022. Et bénéficie d'une situation géographique privilégiée : au carrefour du littoral varois

et des premiers reliefs préalpains, entre les massifs des Maures, de l'Estérel et la Méditerranée. Il constitue un espace charnière entre les grandes métropoles régionales (Nice et Toulon) et participe de l'attractivité du sillon littoral de la Côte d'Azur.

Majoritairement urbanisé sur la frange littorale, notamment autour du pôle urbain de Fréjus–Saint-Raphaël, le territoire présente également une diversité paysagère et écologique remarquable, marquée par la présence de grands espaces naturels et d'enjeux environnementaux forts, notamment liés au massif de l'Estérel à l'Est, au massif des Maures à l'Ouest et à la proximité de la mer.

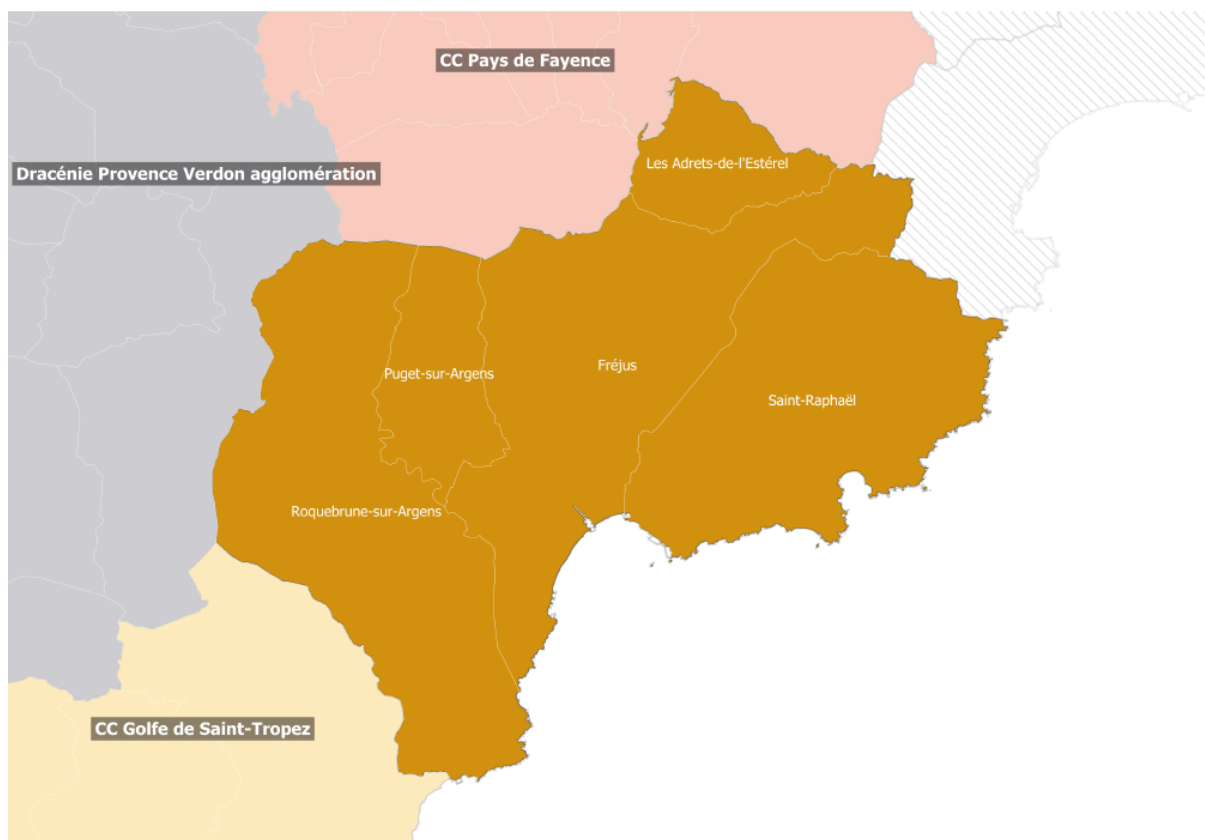


Figure 1 : Périmètre du SCOT Estérel Côte d'Azur Agglomération - Source : AUDAT VAR



Le présent Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) a été élaboré dans le cadre de la révision du Schéma de Cohérence Territoriale d'Estérel Côte d'Azur Agglomération, **prescrite par la délibération n°85 du Conseil communautaire en date du 16 juin 2023.**

Cette délibération a tiré le bilan d'application du SCoT approuvé le 11 décembre 2017 et a fixé les objectifs de la révision, notamment la prise en compte du changement climatique, la sobriété foncière et énergétique, ainsi que l'adaptation du scénario de croissance démographique aux capacités et ressources du territoire.

AXE 1 : MAITRISER LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ET ASSURER UN CADRE DE VIE EQUILIBRE

Le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération est aujourd'hui confronté à une double exigence : répondre à une pression démographique structurelle tout en garantissant un cadre de vie durable, attractif et équitable. Le SCoT affirme ici un changement stratégique majeur : **ralentir** volontairement la croissance démographique (objectif de +0,3 % par an) afin de préserver les ressources, anticiper les besoins et éviter la saturation des infrastructures.

Ce choix de ralentissement est un levier pour garantir la qualité de vie à long terme. Il ne s'agit plus d'accompagner la croissance, mais de la réguler et de l'adapter aux capacités réelles du territoire. Cela implique une densification maîtrisée, recentrée sur les centralités urbaines, une limitation de l'étalement urbain et une hiérarchisation claire des polarités.

L'objectif est de préserver les équilibres territoriaux tout en assurant un parcours résidentiel accessible aux habitants, notamment les actifs qui font vivre l'économie locale, les jeunes ménages et les personnes âgées.

Cet axe stratégique se décline autour de trois leviers complémentaires :

- Structurer le développement urbain pour préserver le cadre de vie ;
- Assurer une offre de logements diversifiée et adaptée à la spécificité du territoire ;
- Développer des projets d'aménagement respectueux des ressources locales et garant de qualité urbaine.

L'ensemble de ces orientations vise à replacer l'urbanisme au cœur d'un projet de territoire fondé sur la durabilité, l'équilibre et la sobriété.

1.1 Structurer le développement urbain pour préserver le cadre de vie

Préambule

La préservation du cadre de vie constitue aujourd'hui l'une des attentes les plus fortement exprimées par les habitants. Face à une dynamique résidentielle longtemps soutenue, mais désormais volontairement maîtrisée, le SCoT porte une stratégie axée sur la maîtrise qualitative de l'évolution des formes urbaines, la protection des paysages et la limitation des extensions urbaines.

Structurer le développement, c'est faire le choix d'un urbanisme mieux inscrit dans l'existant : recentré sur les centralités, économe en foncier, au service du quotidien. Cela implique de renforcer une armature urbaine lisible et hiérarchisée, dans laquelle les polarités majeures, secondaires et de proximité jouent un rôle actif et complémentaire.

Ce socle territorial constitue la condition d'un développement durable et cohérent à l'échelle intercommunale.

1.1.1. Adapter l'accueil des nouveaux habitants aux capacités territoriales

Constats

Le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération a connu une croissance démographique soutenue durant plusieurs décennies, portée principalement par un solde migratoire positif. Entre 2015 et 2021, le taux de croissance annuel moyen atteignait encore +0,99 %.

Cette dynamique, portée par l'attractivité du territoire et la disponibilité foncière, s'est traduite par une concentration marquée de la population sur le littoral, en particulier dans les communes de Fréjus et Saint-Raphaël, qui regroupent aujourd'hui plus de 75 % des habitants. Elle s'est accompagnée de tensions croissantes sur les réseaux routiers, les équipements publics et les ressources naturelles, dans un contexte de vieillissement accéléré de la population.

Le solde naturel désormais négatif souligne le rôle déterminant des mobilités résidentielles dans la croissance démographique du territoire.

L'accueil de nouveaux habitants impose donc une régulation forte de la croissance, en tenant compte des capacités réelles d'accueil des communes : foncier disponible, desserte, équipements publics, contraintes environnementales. Une transition est amorcée : passer d'une croissance quantitative à une croissance maîtrisée et qualitative, recentrée sur les polarités urbaines et les secteurs les mieux équipés.

Orientations stratégiques

- **Contenir la croissance démographique à un rythme maîtrisé, avec un objectif moyen de +0,3 % par an à l'horizon du SCoT (20 ans) ;**

Le SCoT affirme une inflexion nette dans sa stratégie démographique : celle de freiner la croissance, et cible un taux annuel moyen de 0,3% sur 20 ans, en rupture avec les trajectoires précédentes. L'atteinte de cet objectif va se réaliser avec une inflexion progressive des tendances en prenant acte des opérations en cours et en maîtrisant l'accueil démographique à long terme dans les documents d'urbanisme communaux.

Cette maîtrise constitue un préalable indispensable pour préserver les équilibres du territoire : ses paysages, ses ressources naturelles et la qualité de vie de ses habitants.

L'enjeu est d'éviter une pression excessive sur les infrastructures et les milieux, **tout en** permettant une adaptation progressive des réseaux aux effets durables de la croissance démographique passée, et en maintenant une dynamique résidentielle à échelle humaine.

- **Réajuster les capacités d'accueil des communes en fonction des équipements publics disponibles ou programmés (écoles, réseaux d'eau potable, assainissement) pour éviter la saturation des services publics ainsi que pour préserver le cadre paysager ;**

Dans les communes de Fréjus, Puget-sur-Argens ou Roquebrune-sur-Argens, des signaux de saturation des infrastructures appellent à ajuster les rythmes de production de logements. L'adaptation de la croissance aux capacités réelles des communes impose une lecture fine de leurs potentialités d'accueil, fondée sur les équipements existants ou programmés (écoles, réseaux, voirie, assainissement).

Il s'agit d'un changement de logique : passer d'une réponse mécanique à la demande à une stratégie fondée sur la capacité réelle du territoire à accompagner la croissance.

Cette évolution invite à repenser la répartition de la croissance à l'échelle intercommunale, en mobilisant en priorité les secteurs disposant déjà d'un bon niveau d'équipements, tout en intégrant des principes de sobriété foncière.

1.1.2. Rechercher un urbanisme au service de la qualité de vie

Constats

Le développement démographique et urbain rapide qu'a connu le territoire s'est traduit par un étalement urbain important, souvent peu encadré dans les décennies passées. Ce développement diffus a contribué à fragmenter les espaces naturels, à allonger les distances domicile-travail et à renforcer la dépendance à la voiture individuelle. Il en résulte aujourd'hui un morcellement de certains tissus urbains et une pression croissante sur les espaces naturels et agricoles, avec une artificialisation continue des sols.

Pourtant, le territoire dispose d'un potentiel important de renouvellement : des tissus à réhabiliter, des centralités urbaines et villageoises à revaloriser. Plusieurs projets récents (Printemps à Saint-Raphaël, Verdun et Sables à Fréjus) illustrent une volonté locale de programmer un urbanisme plus qualitatif, tourné vers la sobriété foncière et les usages.

L'enjeu est désormais de généraliser ces approches compactes, sobres et désirables, centrées sur la qualité de vie, la proximité, l'adaptation de l'espace public au vieillissement et la réduction des impacts environnementaux.

Orientations stratégiques

- **Repenser l'aménagement urbain dans une logique d'efficacité pour limiter l'étalement urbain et l'artificialisation des sols, tout en renforçant la qualité du cadre de vie des habitants.**

L'urbanisme ne doit plus être le vecteur d'une expansion subie, mais l'outil d'un projet de société fondé sur la proximité, la sobriété et le cadre de vie. Rechercher la qualité, c'est d'abord lutter contre l'étalement urbain, qui dégrade les paysages, accroît la dépendance à la voiture, fragilise les centralités et génère des besoins d'équipements dispersés.

- **Encourager un mode de vie sobre et apaisé en renforçant la proximité, les mobilités douces et les alternatives aux déplacements motorisés.**

Le SCoT promeut des formes urbaines compactes, apaisées, pensées à partir des usages : des quartiers vivants, intégrés, favorisant les mobilités douces et les interactions sociales. Il s'agit d'inscrire les projets dans une logique de performance globale : densification adaptée, économie de ressources, qualité architecturale, climatique et paysagère.

1.1.2. Revitaliser et valoriser les centralités pour un cadre de vie attractif

Constats

La structure urbaine d'Estérel Côte d'Azur Agglomération s'organise autour de trois pôles principaux (centres-villes de Fréjus et Saint-Raphaël, Puget-sur-Argens) et de pôles secondaires (Roquebrune-sur-Argens village, La Bouverie, La Tour de Mare, secteur Caïs/Capitou, Le Dramont). Ces pôles se complètent par des centralités locales et littorales, mais ne remplissent pas toujours pleinement leur fonction. Le développement résidentiel s'est souvent déployé en périphérie, alimentant l'étalement urbain, au détriment de centres parfois dégradés ou en déclin (vacance commerciale, manque d'animation, cadre bâti vieillissant).

Pourtant, ces centralités concentrent les services, les commerces et les équipements, et bénéficient d'un potentiel significatif de renouvellement urbain. La revalorisation des espaces peu qualifiés identifiés dans le corridor principal (RDn7, Sables, Fréjus-Plage, Pin Bernard–Aurélienne...) constitue un levier d'amélioration de l'urbanité, de cohésion sociale et de qualité de vie.

Trois axes urbains structurants se dégagent : le corridor principal entre Puget-sur-Argens et Santa Lucia (diamétrale de centralité), l'arc ouest Roquebrunois reliant La Bouverie au village, et le bipôle Capitou–Caïs en développement autour de l'A8. D'autres entités, comme les agglomérations littorale et corniche ou le village des Adrets-de-l'Estérel, présentent un potentiel plus modéré, soumis à de fortes contraintes environnementales ou paysagères.

Orientations stratégiques

- **Équilibrer les dynamiques littorales et collinaires en concentrant le développement dans les pôles principaux et pôles secondaires.**
 - **Pôles principaux de développement : Puget-sur-Argens ; centres-villes de Fréjus et Saint-Raphaël.**
 - **Pôles secondaires : Le Dramont, secteur Caïs/Capitou, La Tour de Mare, quartier de La Bouverie ; Roquebrune-sur-Argens village.**
- **Dans les secteurs soumis à des contraintes spécifiques (risques, paysage, environnement), comme l'agglomération littorale (Saint-Aygulf, Issambres), l'agglomération corniche (de Boulouris à Anthéor) ou le village des Adrets-de-l'Estérel, l'intensification doit rester mesurée et ciblée.**

Face à la tentation de l'habitat diffus, le SCoT entend redonner de la centralité au développement urbain, en soutenant la revitalisation des centres-villes et villages. L'objectif est clair : limiter la pression sur les périphéries, renforcer l'attractivité des pôles existants, et améliorer la qualité de vie en proximité. Le renforcement des fonctions de centralité (commerces, espaces publics, stationnements), la lutte contre la vacance et la création de lieux de respiration apparaissent comme des enjeux majeurs pour améliorer la qualité de vie et structurer les centralités.

Cela suppose de hiérarchiser l'organisation territoriale : trois pôles principaux (centres-villes de Fréjus, Saint-Raphaël, et Puget-sur-Argens) structurent l'armature urbaine, soutenus par des pôles secondaires (le centre-ville de Roquebrune-sur-Argens et le quartier de la Bouverie), et des pôles plus contraints (les Adrets-de-l'Estérel, les Issambres, Saint-Aygulf, Boulouris, et Agay).

Cette structuration s'inscrit, pour les communes littorales, en cohérence avec la déclinaison de la loi Littoral à l'échelle du SCOT.

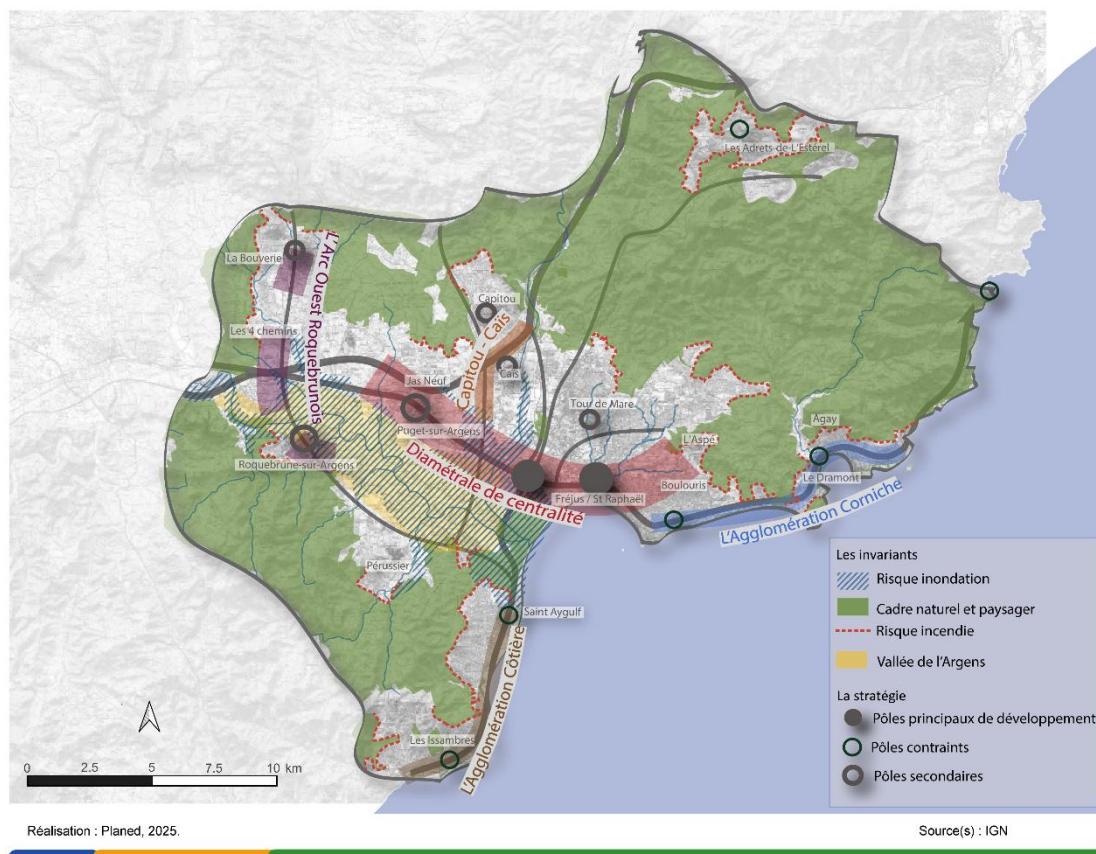
- **La revitalisation des cœurs de villes et villages doit renforcer leur attractivité et leur fonctionnalité, grâce à des politiques spécifiques de renouvellement urbain et à la mise en valeur des espaces de vie et de respiration pour les habitants.**

Le renouveau des centralités passe par le renouvellement urbain, la requalification des espaces publics, la réactivation des rez-de-chaussée commerciaux, et la création de lieux de respiration. C'est aussi dans ces cœurs de ville que les services, les commerces, les équipements doivent être confortés, pour garantir un cadre de vie équilibré et limiter les mobilités contraintes.

REVISION GENERALE
SCOT ECAA

Armature territoriale
Projet d'aménagement stratégique

Estérel
côte d'azur
AGGLOMÉRATION



1.2 Assurer une offre de logements diversifiée et adaptée à la spécificité du territoire

Préambule

Le logement constitue un levier structurant pour la cohésion sociale, la vitalité des centralités et l'équilibre du territoire. Il est aussi l'un des moteurs de la pression foncière et des déséquilibres territoriaux. Dans un contexte de ralentissement démographique volontaire, il est indispensable de redéfinir une politique de l'habitat fondée sur les besoins réels de la population locale. L'objectif est de répondre aux attentes des ménages en matière d'accessibilité, de parcours résidentiels, d'adaptabilité au vieillissement, tout en limitant la spéculation et la croissance des résidences secondaires. Cette recomposition de l'offre s'appuie sur une lecture fine des territoires, sur la valorisation du tissu existant et sur l'innovation sociale et architecturale dans les formes d'habiter.

1.2.1. Répondre aux besoins des résidents permanents et saisonniers

Constats

Le territoire accueille une population à la fois permanente et saisonnière, avec une forte proportion de ménages récents (plus de la moitié installés depuis moins de 10 ans). Le logement est l'un des enjeux les plus prégnants, marqué par une progression du nombre de ménages, un desserrement de la taille moyenne (2 personnes/ménage en 2021), et une pression foncière accrue. La part des résidences secondaires, notamment sur le littoral, renforce les déséquilibres et réduit l'offre pour les résidents permanents. Le vieillissement de la population est également un facteur structurant : plus de 31 % des habitants ont plus de 65 ans, une proportion supérieure à la moyenne départementale. Ces tendances appellent une régulation de l'offre nouvelle, en ciblant les besoins des jeunes actifs, des familles et des seniors, et en garantissant une mixité générationnelle et sociale. Le défi est de structurer un parcours résidentiel cohérent, dans des formes urbaines diversifiées et bien insérées, pour renforcer l'ancrage local des ménages.

Orientations stratégiques

- **Produire environ 450 résidences principales par an à l'horizon du SCOT, afin d'assurer à la fois le maintien de la population existante et l'accueil des nouveaux habitants, en articulation avec l'objectif de croissance démographique et les spécificités communales.**
- **Développer une offre de logements variée pour compléter la chaîne du logement et garantir un parcours résidentiel adapté aux résidents permanents, tout en maîtrisant le développement des résidences secondaires dans la production neuve afin de préserver les équilibres entre habitants permanents et occasionnels.**

Le logement est l'un des principaux vecteurs de pression territoriale. L'objectif du SCoT est de répondre aux besoins des habitants permanents sans alimenter la spéculation foncière et la multiplication des résidences secondaires. Il s'agit de préserver les équilibres socio-démographiques et d'assurer un parcours résidentiel complet pour toutes les générations. La répartition fine de l'effort de production, ainsi que la définition des typologies de logements adaptées aux besoins locaux, seront précisées dans le Programme local de l'habitat (PLH).

La part croissante de ménages jeunes installés récemment (moins de 10 ans) et la dynamique de sédentarisation des seniors, notamment sur Roquebrune-sur-Argens ou Saint-Raphaël, accentuent la pression sur l'offre résidentielle adaptée. Cela implique de maîtriser la part de résidences secondaires dans la production neuve, notamment sur les secteurs touristiques

tendus, et de renforcer l'offre pour les jeunes actifs, les familles et les seniors. L'équilibre entre habitat permanent et saisonnier est aussi une condition de vitalité des centralités hors saison.

Le projet partagé vise à répondre aux besoins identifiés en matière de logement, en veillant à développer une offre accessible et adaptée aux profils de ménages recensés dans les données de la demande (SNE). Il s'agit de compléter l'offre résidentielle de manière équilibrée, en tenant compte des dynamiques locales et en articulant les différents segments de la chaîne du logement, du locatif social à l'accession abordable.

1.2.2. Favoriser une offre accessible et inclusive

Constats

L'accessibilité au logement constitue un enjeu social majeur sur le territoire. Si les revenus médians sont supérieurs à la moyenne régionale, les inégalités demeurent, et les ménages modestes (jeunes actifs, familles en mobilité ou seniors isolés, ...) rencontrent des difficultés d'accès à un logement adapté. Le territoire affiche un besoin de diversification de son parc : logements sociaux et intermédiaires, habitats intergénérationnels, solutions favorisant le maintien à domicile. La taille réduite des ménages et le vieillissement renforcent la demande en logements de petite taille, bien situés et bien desservis. En parallèle, les dynamiques d'installation récente traduisent une attractivité qui doit être encadrée pour ne pas aggraver les tensions. Le défi est de promouvoir une offre inclusive, accessible économiquement, socialement intégrée et compatible avec les ressources et les usages locaux.

Le vieillissement démographique du territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération est un phénomène structurel : plus de 31 % de la population a plus de 65 ans, et cette part devrait continuer de progresser dans les années à venir. Ce constat renforce l'enjeu d'un urbanisme inclusif, capable d'anticiper les besoins spécifiques liés à l'avancée en âge, notamment en matière de services de santé et de mobilité.

Orientations stratégiques

- **Encourager la production de logements sociaux et intermédiaires à des prix abordables, en réponse aux besoins identifiés sur le territoire, notamment pour les jeunes actifs et les familles.**
- **Développer des solutions résidentielles innovantes pour les seniors, telles que les logements intergénérationnels et les dispositifs favorisant le maintien à domicile**

Dans un contexte de fortes tensions sur le marché immobilier, le SCoT affirme sa volonté de diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins variés des habitants. Cette ambition s'incarne dans un soutien renouvelé au développement de logements accessibles – qu'ils soient sociaux, intermédiaires ou en accession abordable – ainsi que dans la promotion de solutions innovantes : habitat intergénérationnel, participatif, logements évolutifs, ou encore adaptés au vieillissement

La diversification de l'offre doit répondre à la fois aux besoins endogènes et à l'accueil des mobilités résidentielles liées à l'emploi ou à la formation.

Pour les seniors, il s'agit d'assurer le maintien à domicile dans des environnements adaptés, bien desservis en services de santé et en transports. L'habitat devient ainsi un levier d'inclusion, de solidarité et d'équilibre territorial.

- **Renforcer la proximité des services de santé et des infrastructures de mobilité dans les centralités secondaires pour répondre aux besoins spécifiques des seniors.**

Pour favoriser le maintien à domicile dans de bonnes conditions, il est essentiel de rapprocher les services essentiels des lieux de vie des seniors. Cela suppose de renforcer l'offre de soins de proximité dans les centralités secondaires, en développant des pôles de santé, des permanences médicales ou des dispositifs de santé mobile.

En parallèle, la mobilité doit être facilitée, notamment pour les personnes à mobilité réduite : adaptation des cheminements, accès aux transports collectifs, infrastructures de liaisons douces sécurisées et confortables.

Cette orientation s'inscrit pleinement dans une logique de cohésion territoriale et de justice spatiale : il s'agit de corriger les inégalités d'accès entre les pôles urbains majeurs et les secteurs plus périphériques, en offrant à tous les habitants, quel que soit leur âge ou leur localisation, un cadre de vie autonome, digne et sécurisé.

1.3 Développer des projets d'aménagement respectueux des ressources locales et garant de qualité urbaine

Préambule

Le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération, riche de ses paysages, de sa biodiversité doit développer une nouvelle culture de projet fondée sur la sobriété, l'adaptation et la qualité. Il s'agit d'intégrer dès la conception des projets la gestion des flux (eau, énergie, déchets, mobilités), la réversibilité des usages, la valorisation des matériaux locaux et l'insertion dans le paysage. La qualité urbaine devient ainsi une exigence à la fois environnementale, sociale et culturelle, au service d'un territoire résilient et désirable.

La situation de cabanisation sur le territoire, particulièrement marquée sur la plaine de l'Argens, constitue un signal d'alerte fort sur la capacité à maintenir une trajectoire de sobriété foncière cohérente avec les exigences de la loi ZAN.

1.3.1. Intégrer une gestion responsable des ressources dans les projets d'aménagement

Constats

Sur le territoire, marqué par un développement résidentiel soutenu et un attrait touristique important, le modèle d'urbanisation hérité a généré une consommation notable de ressources : artificialisation des sols, dépendance à la voiture individuelle, et étalement parfois peu réversible. Cette trajectoire atteint aujourd'hui ses limites, dans un contexte de raréfaction des ressources naturelles, d'exigences réglementaires renforcées et d'exposition accrue aux aléas (incendies, sécheresses, inondation). Le défi est désormais de concevoir des projets sobres, réversibles et mieux adaptés au fonctionnement local, en anticipant les impacts dès l'amont et en accompagnant la montée en compétence des acteurs de l'aménagement.

Orientations stratégiques

- **Anticiper les besoins en ressources (sol, eau, énergie, matériaux, mobilité) en adéquation avec la maîtrise d'accueil de population.**

Chaque projet urbain doit désormais s'inscrire dans une économie territoriale des ressources : foncier, eau, énergie, matériaux, mobilité. Le développement urbain n'est acceptable que s'il préserve les équilibres écologiques et les ressources vitales. Cela suppose d'anticiper les impacts dès la phase amont des projets, en intégrant des logiques de sobriété, de réversibilité, et de bouclage des cycles (eau, déchets, sols...).

- **Favoriser des aménagements urbains qui permettent un bon cycle de l'eau et réduisent la consommation d'espaces, dans une logique de préservation des ressources locales.**

Les opérations doivent contribuer à une gestion durable de l'eau (désimperméabilisation, infiltration, récupération), à la réduction des consommations énergétiques. Ce changement de paradigme appelle des outils de conception intégrée, un dialogue renforcé entre acteurs, et une montée en compétence des maîtres d'ouvrage.

1.3.2. Renforcer la lisibilité et l'apaisement du cadre urbain

Constats

Les entrées de ville et les espaces de transition urbaine sont souvent dégradés, marqués par une accumulation de fonctions peu lisibles, et des paysages banalisés. Ces lieux jouent pourtant un rôle stratégique : ils façonnent l'image du territoire, conditionnent l'attractivité des centralités et influencent les pratiques de mobilité. L'apaisement de ces espaces, leur requalification et leur valorisation paysagère sont des leviers pour renforcer l'identité locale, clarifier les usages et améliorer la qualité de vie. Il s'agit aussi de rendre ces espaces plus accessibles, notamment pour les mobilités actives. L'urbanisme devient ici un outil de recomposition, au service d'un territoire plus lisible, plus agréable et plus fonctionnel.

Orientations stratégiques

- **Requalifier les entrées de ville et les entrées de territoire pour offrir un cadre de vie agréable et apaisé, reflétant une image harmonieuse du territoire.**

L'entrée dans un territoire conditionne son image, sa lisibilité, sa perception. Le SCoT entend faire des entrées de ville et de territoire des lieux de transition qualitatifs, lisibles et apaisés, à l'opposé des paysages routiers banalisés. Il s'agit de requalifier ces espaces stratégiques pour en faire des séquences urbaines valorisantes, intégrées, porteuses d'identité.

L'ambition est de réduire les dissonances visuelles (zones commerciales diffuses, affichage) de restaurer une cohérence paysagère, de clarifier les usages et de renforcer le confort d'usage pour les piétons, cyclistes, usagers du quotidien.

1.3.3. Promouvoir un urbanisme qualitatif et cohérent

Constats

L'enjeu de la qualité urbaine passe la simple question esthétique : il s'agit d'un fondement de l'attractivité, de la durabilité et de la cohésion territoriale. Or, les formes urbaines produites ces dernières décennies ne répondent pas toujours à ces ambitions. Le territoire souffre de disparités, d'un manque d'harmonie entre dynamiques urbaines et caractéristiques locales, et d'un déficit d'encadrement qualitatif dans certains projets. Pourtant, des exemples démontrent la capacité à produire des opérations bien intégrées, sobres, identitaires. Promouvoir un urbanisme qualitatif suppose de structurer les projets autour d'une stratégie claire, de mobiliser les ressources locales (matériaux, savoir-faire, paysages), et d'assurer une cohérence entre documents d'urbanisme, opérations et politiques sectorielles. C'est une condition de la résilience du territoire, mais aussi de son attractivité et de son adhésion par les habitants.

Orientations stratégiques

- **Développer des projets d'aménagement qui privilégient une approche durable et qualitative, garantissant l'harmonie entre les dynamiques urbaines et la préservation des caractéristiques locales paysagères.**

Le SCoT fait de la qualité urbaine une exigence transversale : qualité des formes, des usages, de l'insertion paysagère. L'urbanisme qualitatif n'est pas une esthétique de façade : c'est un mode de faire qui structure les projets autour des ressources locales, de l'identité des lieux, et de l'intelligence des usages.

AXE 2 : RENFORCER L'ECONOMIE LOCALE ET ADAPTER LE TERRITOIRE AUX NOUVEAUX BESOINS DES ENTREPRISES

Dans un contexte de transitions économiques, sociales, énergétiques et foncières, le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération doit renforcer les conditions d'une économie plus résiliente, mieux intégrée à ses spécificités locales, et capable d'accompagner les transformations en cours. Cet enjeu passe par la capacité à mieux articuler développement résidentiel, dynamiques d'emploi, organisation commerciale, attractivité touristique et ancrage des filières productives.

Le tissu économique local reste dominé par les activités présentes, en particulier le commerce et le tourisme, avec une sous-représentation des fonctions productives et innovantes. Par ailleurs, les croissances fortes mais déséquilibrées entre population et emploi, la dépendance à la voiture dans les déplacements domicile-travail, la pression foncière sur les zones d'activités, et les tensions sur le commerce de centralité fragilisent la dynamique d'ensemble.

L'axe 2 du Projet d'Aménagement Stratégique définit trois priorités complémentaires :

- Attirer des actifs et structurer le développement de nouvelles économies ;
- Favoriser la diversité commerciale et assurer une complémentarité équilibrée ;
- Réinventer un tourisme durable et immersif ;

En combinant ces trois leviers, le territoire peut construire une trajectoire économique renouvelée, fondée sur la valorisation de ses richesses locales et à la hauteur des enjeux de transition qui s'imposent à lui.

2.1. Attirer des actifs et structurer le développement de nouvelles économies

Préambule

Sur un territoire à la démographie dynamique mais aux déséquilibres persistants entre emploi et population, l'ancrage local des actifs constitue un enjeu structurant. Aujourd'hui, les flux pendulaires vers les agglomérations voisines traduisent un déficit d'opportunités d'habiter à proximité du lieu de travail, en particulier dans les communes littorales mais également d'emplois plus qualifiés.

Dans ce contexte, renforcer l'emploi de proximité, structurer une offre foncière adaptée et accueillir les activités émergentes devient central pour garantir une économie plus innovante et plus intégrée aux besoins du territoire. La transition passe par la montée en gamme des ZAE existantes, la qualification des centralités, et l'ouverture à de nouvelles filières porteuses de valeur (innovation, industrie 4.0, artisanat productif, circuits courts).

2.1.1 Proposer de l'emploi de proximité pour garantir un équilibre entre actifs et habitants

Constats

Avec un ratio emploi/actif très proche de 1, le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération offre une base économique solide mais encore insuffisamment équilibrée en qualification des emplois offerts, générant de ce fait de fortes mobilités domicile-travail. Le développement de l'emploi reste fortement polarisé le long des axes routiers structurants, tandis que les flux pendulaires demeurent importants, en particulier vers la Dracénie et les Alpes-Maritimes. Les professions intermédiaires et les employés sont surreprésentés, traduisant un tissu d'emplois centré sur les services et le commerce, peu qualifié et souvent précaire. L'objectif d'un emploi pour trois habitants supplémentaires est partagé, afin d'accompagner la croissance démographique anticipée tout en réduisant les déséquilibres actuels et en élevant le niveau de qualification des emplois.

Orientations stratégiques

- **Favoriser un équilibre durable entre emplois et population pour atteindre le ratio d'un emploi créé pour trois habitants supplémentaires**

Le SCoT fixe un objectif d'équilibre emplois/habitants fondé sur un développement soutenu et régulier de l'activité économique, en lien avec les besoins d'actifs du territoire. Atteindre ce ratio, à horizon 2045, permettra de consolider l'ancrage des actifs localement, de limiter l'évasion de la valeur ajoutée et de mieux répartir les flux domicile-travail.

- **Développer des lieux de vie et d'activité favorisant la proximité entre domicile et emploi pour réduire les déplacements pendulaires en voiture individuelle.**

L'organisation du territoire autour de centralités dynamiques vise à rapprocher les lieux de résidence, d'emploi et de services. En promouvant la mixité fonctionnelle et en favorisant le développement d'activités tertiaires et de services au sein des quartiers existants ou mutables, le SCoT participe à réduire la dépendance automobile et à améliorer la qualité de vie quotidienne.

- **Revitaliser les centres-villes en renforçant leur mixité fonctionnelle, en intégrant des fonctions tertiaires et des nouvelles économies urbaines dans les projets de renouvellement urbain, et en concentrant l'offre immobilière tertiaire dans les centralités bien desservies par les transports en commun.**

Les opérations de renouvellement urbain doivent intégrer pleinement les fonctions économiques et tertiaires au cœur des centralités. Le SCoT oriente l'accueil des surfaces tertiaires vers les zones bien desservies par les transports collectifs et soutient l'émergence de nouvelles formes d'économies urbaines (coworking, artisanat urbain, économie circulaire) dans les tissus existants.

2.1.2 Optimiser et adapter les espaces dédiés au développement économique

Constats

Le territoire dispose d'un maillage diversifié de zones d'activités économiques (31 ZAE recensées), globalement bien réparties entre les différentes communes. Si certaines zones montrent aujourd'hui des marges de progression ou une occupation ponctuellement incomplète (comme aux Aubrèdes), la grande majorité d'entre elles atteignent des niveaux proches de la saturation.

Dans un contexte d'évolution des modèles économiques – essor des activités de services, entreprises artisanales, structures mixtes – les besoins se portent désormais vers des formes foncières et immobilières plus souples, divisibles et bien desservies.

L'objectif de sobriété foncière impose par ailleurs d'optimiser les surfaces déjà mobilisées, tout en anticipant les besoins futurs. C'est dans cette logique que plusieurs projets de création ou d'extension de Zone d'activités économiques structurantes sont à l'étude, dans des localisations stratégiques, en lien avec les axes de mobilité et les polarités économiques existantes.

Orientations stratégiques

- **Favoriser la régénération et l'équipement des fonciers et immobiliers économiques afin de répondre aux besoins d'une économie en mutation et créatrice d'emplois, tout en maîtrisant les transformations des espaces dédiés aux activités.**

Le SCoT privilégie l'intensification qualitative de l'usage des zones d'activités économiques (ZAE) existantes, en encourageant leur requalification, la réorganisation des espaces bâtis pour accueillir de nouvelles entreprises, ainsi que leur équipement numérique et énergétique.

Cette orientation permet de répondre aux attentes des acteurs économiques sans étendre les zones artificialisées, et de soutenir les mutations économiques en cours.

- **Requalifier les zones d'activités économiques pour répondre aux besoins des entreprises et permettre leur adaptation à l'évolution des activités économiques.**

Les actions de requalification porteront sur la modernisation des voiries, de la signalétique, des équipements de service aux entreprises et des conditions d'accès. Une attention particulière sera portée à l'image architecturale, à la qualité paysagère et à l'intégration des mobilités alternatives, à la gestion du stationnement, à la gestion de l'énergie et de l'éclairage, des risques et des déchets afin de conserver l'attractivité des zones existantes.

- **Favoriser la création de nouvelles zones d'activités stratégiques, en cohérence avec les dynamiques locales et les infrastructures de transport existantes.**

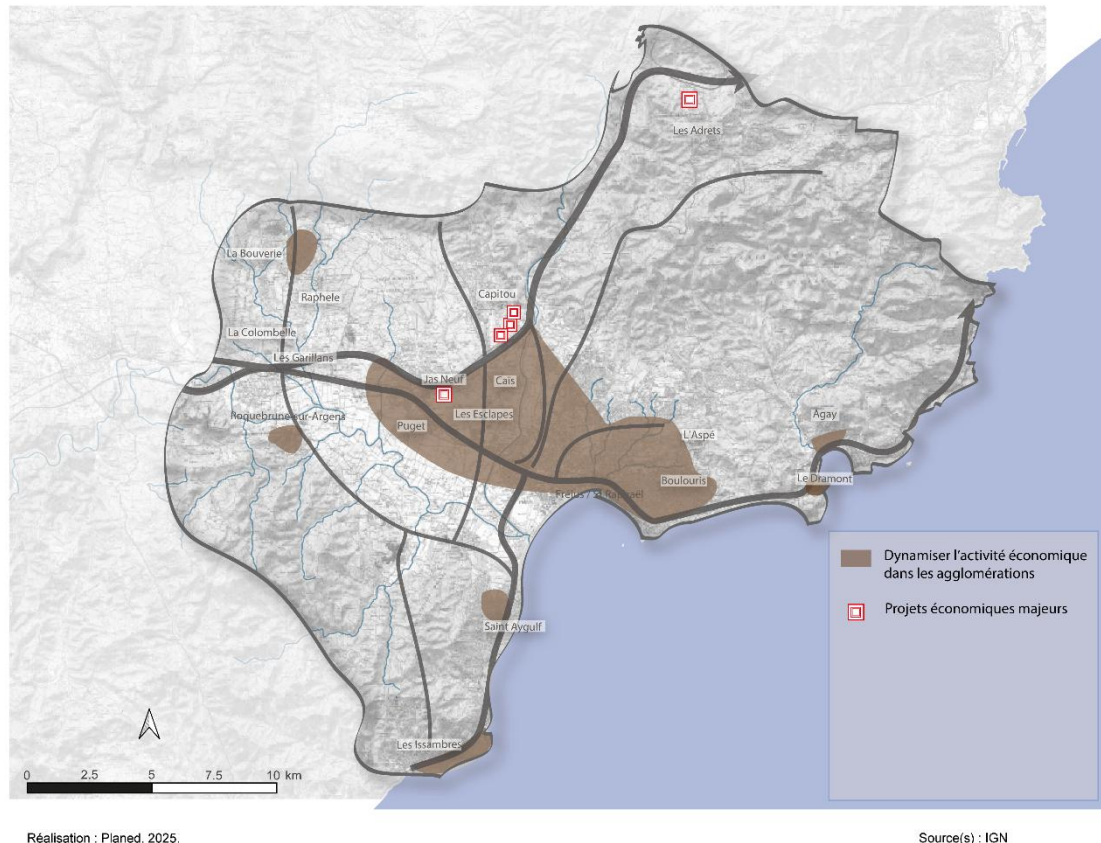
L'implantation de nouvelles zones sera nécessaire pour atteindre le niveau d'emplois d'équilibre, ciblée sur des localisations stratégiques, connectées aux axes structurants de mobilité, et dans des formats compatibles avec les exigences environnementales et les contraintes de sobriété foncière. Les projets communautaires ou en cours d'étude doivent

répondre à des besoins avérés et structurants à l'échelle du SCoT. L'extension en continuité de ZAE existantes sera privilégiée. La zone dit Grand Capitou sera ainsi finalisée permettant d'accueillir des entreprises innovantes et créatrices d'emplois pour des activités tertiaires, artisanales, productives potentiellement en lien avec des activités de défense.

REVISION GENERALE
SCOT ECAA

Optimiser et adapter les espaces économiques
Projet d'aménagement stratégique

Estérel
côte d'azur
AGGLOMÉRATION



2.1.3. Stimuler l'innovation et diversifier le tissu économique

Constats

Le tissu économique du territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération reste très dépendant des activités dites présentes, qui représentent 78 % des emplois, majoritairement dans le commerce, le tourisme et les services de proximité. Cette configuration, bien qu'en lien avec l'attractivité résidentielle et touristique du territoire, engendre une fragilité structurelle : forte saisonnalité de l'emploi, faible diversification sectorielle, sous-représentation des fonctions productives et innovantes.

Le vieillissement de la population active, la part importante d'emplois peu qualifiés, le déficit de fonciers et d'immobiliers adaptés aux entreprises émergentes limitent la capacité du territoire à accueillir des activités nouvelles. Il est de ce fait nécessaire de soutenir des projets d'économie productive, en lien avec les spécificités locales.

Orientations stratégiques

- **Encourager l'émergence d'entreprises innovantes, créatrices d'emplois, et soutenir des projets économiques structurants qui participent à la diversification du tissu économique local.**

Renforcer la résilience économique du territoire passe par une diversification des activités productives, tertiaires et de services, au-delà du commerce et du tourisme. L'objectif est de soutenir une économie productive plurielle, en lien avec les grandes transitions en cours : santé et bien-être, sport et loisirs, recherche et innovation, excellence industrielle, circuits alimentaires de proximité. Cette dynamique repose sur une offre foncière adaptée (divisibilité, réversibilité, qualité des services), sur l'identification de zones stratégiques pour accueillir ces fonctions, et sur la mise en réseau des acteurs économiques. Elle implique également de consolider les dispositifs d'ancrage local tels que les pépinières d'entreprises, les tiers-lieux productifs ou les plateformes de transformation agricole afin d'accompagner la montée en gamme de l'économie locale

- **Renforcer l'attractivité et l'adaptation du territoire aux nouvelles économies numériques en déployant les infrastructures nécessaires.**

Le développement de l'économie numérique, encore sous-représentée, nécessite de sécuriser l'accès au très haut débit dans toutes les zones d'activités et de concevoir les nouvelles ZAE avec une logique de connectivité et de flexibilité. Cela concerne notamment les projets d'extension ou de requalification (ex. Capitou, Jas Neuf, Garillans) qui doivent pouvoir accueillir des activités numériques ou hybrides (commerces/showrooms connectés, logistique légère, plateformes de services). Le SCoT soutient également l'équipement des lieux publics en réseaux performants, pour attirer des travailleurs indépendants, de nouveaux profils d'actifs et encourager la relocalisation d'activités compatibles avec les objectifs de sobriété.

2.2 Favoriser la diversité commerciale et assurer une complémentarité équilibrée

Préambule

Estérel Côte d'Azur Agglomération dispose d'un tissu commercial dense et maillé, reflet d'une armature urbaine multipolaire. Du commerce de proximité des quartiers balnéaires à l'activité structurante des centres-villes de Fréjus et Saint-Raphaël, jusqu'aux zones périphériques comme Puget-RDN7, l'offre est variée mais inégalement dynamique. Certaines polarités centrales souffrent d'un vieillissement commercial et d'un phénomène de vacance, accentué par la concurrence des zones de flux et des périphéries commerciales peu régulées.

Dans ce contexte, le maintien de commerces au cœur des centralités, la hiérarchisation de l'offre commerciale, et la requalification des zones périphériques doivent permettre de préserver un équilibre fonctionnel entre ville et périphérie. L'enjeu est de garantir une accessibilité équitable aux biens et services, tout en renforçant la cohérence urbaine et en accompagnant les évolutions des modes de consommation.

2.2.1 Conforter l'activité commerciale au sein des centralités

Constats

Aujourd'hui, Estérel Côte d'Azur Agglomération bénéficie d'un maillage commercial dense et diversifié, qui permet de répondre efficacement aux besoins des habitants. Ce réseau de centralités se décline en plusieurs niveaux, chacun répondant à des attentes et fréquences d'achats spécifiques. Ainsi, le territoire dispose :

De polarités d'ultra-proximité, qui satisfont les besoins quotidiens essentiels et de dépannage immédiat, offrant une proximité appréciée, comme Agay, Le Dramont, Les Issambres, La Bouverie...

À un niveau supérieur, les centralités locales proposent une offre plus variée et complète pour répondre aux besoins de consommation quotidienne, comme c'est le cas pour Saint-Aygulf.

Enfin, des polarités commerciales plus importantes, telles que les centres-villes de Fréjus et de Saint-Raphaël, vont au-delà des achats quotidiens, en offrant des possibilités d'achats occasionnels et de plaisir, avec une large gamme de produits allant de l'équipement de la personne et de la maison à des articles culturels et de loisirs.

Ce maillage relativement homogène garantit une couverture efficace et adaptée des besoins de consommation des habitants à tous les niveaux.

Saint-Raphaël, polarité commerciale de premier plan, peine encore à s'imposer comme la centralité commerciale principale de son territoire. Bien que dotée d'équipements majeurs et occupant une position stratégique au niveau départemental, son rôle reste limité en matière commerciale au sein de l'agglomération locale. La ville bénéficie d'une organisation commerciale décentralisée, structurée autour de six zones de quartiers dynamiques, qui se concentrent principalement sur les commerces de bouche et les services de proximité, répondant ainsi aux besoins quotidiens des habitants.

Les centres-villes de Fréjus, Puget-sur-Argens et Roquebrune-sur-Argens, bien qu'attractifs, font face à certaines fragilités. Certains de leurs linéaires commerciaux souffrent de vieillissement et de manque de dynamisme avec notamment une grande augmentation de la vacance commerciale. Elles sont également confrontées à un phénomène de délocalisation des commerces, notamment vers les secteurs d'implantation périphérique, ce qui contribue à l'affaiblissement du dynamisme et de la qualité de l'offre au sein de ces centralités.

De ce constat, plusieurs orientations stratégiques visent à préserver le commerce dans les centralités et maintenir un maillage commercial cohérent. Elles affirment :

- le positionnement commercial de l'agglomération dans l'Est Var en adoptant un maillage commercial cohérent avec l'armature urbaine.
- le maintien et le développement d'une offre commerciale au cœur des centralités comme une priorité

Orientations stratégiques

- **Affirmer le positionnement commercial de l'agglomération dans l'Est Var en structurant un maillage cohérent qui assure la complémentarité entre une offre en périphérie adaptée et un renforcement prioritaire des commerces au cœur des centralités.**

Il est primordial de réaffirmer la complémentarité entre l'offre commerciale des centres-villes et celle des périphéries en encourageant les commerces répondant à des besoins du quotidien, hebdomadaires et occasionnels légers dans les centralités. A l'inverse, il convient de réserver les espaces périphériques aux commerces difficilement compatibles avec l'intégration en tissu urbain, tels que les surfaces importantes et les commerces de biens lourds. Pour ce faire, le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération vise à harmoniser et hiérarchiser son armature commerciale autour de ses centralités et secteurs d'implantation périphérique (SIP). Il devient nécessaire de promouvoir une armature commerciale cohérente, permettant une desserte optimale des besoins de consommation tout en restant en adéquation avec l'armature urbaine.

- Proposer 4 niveaux de polarisation des centralités afin de s'adapter au mieux aux caractéristiques du maillage territorial.

Le maillage territorial qui vise à structurer le projet du SCoT affirme la place de chaque commune et leur interdépendance : centralité majeure, principale, locale, d'ultra-proximité.

- **Les centralités majeures**, le centre-ville de Saint-Raphaël et celui de Fréjus, deux communes structurantes proposant à terme une offre commerciale diversifiée répondant à plusieurs fréquences d'achats et des besoins hebdomadaires, quotidiens et occasionnels.
- **Les centralités principales**, telles que Puget-sur-Argens centre-ville, Fréjus – Saint-Aygulf, Fréjus Plage et Port et Roquebrune-sur-Argens centre-ville, sont des polarités qui visent à proposer une offre commerciale répondant à des besoins hebdomadaires et quotidiens.
- **Les centralités de proximité**, comme le centre-ville des Adrets-de-l'Estérel, les polarités de quartiers de Saint-Raphaël (Agay, Dramont, Boulouris, Diane), les polarités de quartiers de Fréjus (Tour de Mare, Caïs), les polarités de quartiers de Roquebrune-sur-Argens (La Bouverie, Les Issambres), visent à proposer une offre répondant à des besoins quotidiens, orientée vers les besoins de dépannage, immédiats et essentiels du quotidien). Ces dernières répondront à des demandes urgentes ou ponctuelles (alimentation de base, services de proximité, etc.) sans nécessairement offrir une gamme complète ou spécialisée de produits.
- Proposer 3 niveaux de hiérarchisation des secteurs d'implantation périphériques (SIP) afin de réglementer les implantations commerciales dans ces différentes zones commerciales.

- **Le SIP majeur**, (Puget-sur-Argens / Fréjus RDN7 (y compris secteur La Palud)), qui vise à proposer une offre développée et diversifiée sur les achats quotidiens et hebdomadaires, et achats occasionnels lourds.
- **Les SIP intermédiaires** (SIP Les Garillans - Roquebrune-sur-Argens, SIP Le Capitou – Fréjus, SIP Epsilon, SIP Aspé à Saint-Raphaël) visent à préconiser une offre répondant à une fréquence d'achat quotidienne et hebdomadaire, souvent accompagnée d'une offre d'achats occasionnels légers.

- **Affirmer le maintien et le développement d'une offre commerciale au cœur des centralités comme une priorité.**

Le projet porte plusieurs objectifs stratégiques en faveur du renforcement des centralités commerciales. Tout d'abord, il s'agit d'identifier les centralités comme les lieux privilégiés pour les nouvelles implantations commerciales, notamment en limitant l'extension des petits commerces en dehors des périmètres des centralités, ou les délocalisations dans les zones de flux, d'opportunité, ou zone commerciale. Un autre axe essentiel est de créer les conditions nécessaires à l'accueil des commerces dans ces centralités, en poursuivant l'objectif de résorber la vacance commerciale, en adaptant l'immobilier commercial et en améliorant le cadre urbain pour générer des flux attractifs.

- Identifier les centralités comme les lieux préférentiels pour les nouvelles implantations commerciales, afin de ne plus encourager les petits commerces en dehors des centralités (SIP/ zone de flux ou d'opportunité)
- Créer les conditions d'accueil des commerces dans les centralités : résorption de la vacance, immobilier commercial adapté, cadre urbain, générateurs de flux...
- Créer les conditions d'adaptation de l'appareil commercial pour avoir une offre plus qualitative et diversifier l'offre alimentaire : offre de proximité de qualité, formats modérés en tissu urbain, valorisation des produits locaux...
- Réaffirmer une complémentarité entre l'offre commerciale de centre-ville/bourg et de périphérie (refus de l'installation de commerces de proximité (boulangerie, boucherie...) au sein des pôles commerciaux de périphérie

2.2.2 Améliorer l'offre commerciale en périphérie

Constats

Aujourd'hui, de nouveaux secteurs d'implantation périphérique d'Estérel Côte d'Azur Agglomération se développent souvent de manière opportune, en dehors des tissus urbains denses et sans véritable planification stratégique. Ces dernières années, de nouvelles implantations ont vu le jour sans s'inscrire dans une logique de densification ou de création d'espaces cohérents. Si l'extension du tissu commercial semble parfois inévitable, il est désormais indispensable de repenser et d'encadrer ce développement. Plutôt que de multiplier les constructions, il devient impératif de ralentir leur rythme et de se concentrer sur la modernisation et la requalification des zones existantes.

Quelques caractéristiques ont été relevées sur Estérel Côte d'Azur Agglomération :

- Des signaux de fragilité se font sentir sur les galeries commerciales, notamment pour la galerie Auchan de Fréjus, où de nombreux locaux restent vacants.
- Une multiplication des constructions aux abords des routes départementales, souvent sans vision d'ensemble. Ces expansions aboutissent à des zones commerciales mal connectées, créant des espaces décousus, qui manquent d'harmonie.

- Des zones commerciales qui se confondent parfois avec les fonciers économiques des ZAE comme c'est le cas pour les Garillans, freins à l'implantation des activités productives.

Un autre enjeu majeur est celui de moderniser et de requalifier le tissu commercial périphérique afin d'améliorer la qualité des zones commerciales parce qu'elles constituent aujourd'hui des vitrines du territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération, par leur positionnement en entrée d'agglomération. Ces espaces, souvent développés sans vision d'ensemble, nécessitent une réflexion approfondie pour répondre aux défis actuels, notamment environnementaux.

De ce constat, deux orientations stratégiques émanent :

- Mettre en œuvre une politique ambitieuse de régénération des zones commerciales périphériques,
- Faire du commerce un élément moteur de qualité urbaine et environnementale

Orientations stratégiques

- **Mettre en œuvre une politique ambitieuse de régénération des zones commerciales périphériques pour faire du commerce un élément moteur de qualité urbaine et environnementale en phase avec les nouveaux modes de consommer.**

Les zones commerciales d'Estérel Côte d'Azur Agglomération, devront privilégier la densification et la réhabilitation des friches, si existantes, sur ces sites.

- Réserver les espaces de périphérie aux commerces peu compatibles avec une insertion en tissu urbain : grandes surfaces et commerces de biens lourds essentiellement.
 - ⇒ La nature de l'activité :
 - Autoriser les nouvelles implantations pour les seules activités commerciales ne pouvant prendre place en centralité en raison de la surface requise, des nuisances générées ou du trafic routier engendré.
 - Encadrer les nouvelles implantations pour les commerces répondant à des besoins non pourvus (nouveaux formats, concepts, etc.), répondant aux besoins des populations, au plus près de l'habitat et en lien avec des commerces existants.
- Limiter le développement diffus de l'offre commerciale : avoir un point de vigilance sur les nouvelles opérations immobilières qui intègrent souvent des RDC actifs, et contraindre fortement les développements en dehors de ces centralités et des sites de périphérie, notamment le long des axes de flux.
- Limiter l'extension de l'emprise foncière des commerces en périphérie : privilégier la densification, et la revalorisation des friches sur sites
- Réglementer la pression foncière croissante sur les emprises productives et commerciales dans certaines zones afin de préserver un équilibre et maintien des espaces dédiés à la production et au commerce.
- Élaborer et mettre en œuvre des projets de modernisation et requalification de l'espace commercial dans les zones commerciales périphériques (principalement RDN7) : accessibilité multimodale, insertion paysagère, qualité architecturale...

2.2.3 Réglementer les implantations de logistique commerciale au bénéfice des habitants et des entreprises

Constats

Estérel Côte d'Azur Agglomération est équipée d'une logistique « de destination » adaptée à la desserte locale aux besoins quotidiens de ses habitants. Cette infrastructure vise à répondre efficacement aux attentes locales, sans ambition de s'étendre à une échelle régionale. Il est essentiel de préserver l'équilibre du tissu local et de maintenir une dynamique qui soutient les besoins logistiques spécifiques au territoire, malgré sa position stratégique sur l'axe A8 entre Aix-en-Provence et Nice, dans un positionnement d'hinterland en amont de la métropole niçoise. En ce sens, il est important de ne pas encourager l'implantation de logistique exogène ou de transit, qui pourrait perturber cet équilibre.

Orientations stratégiques

- Adopter des réglementations en matière des implantations de logistique commerciale dans les zones d'activités commerciales en faveur d'une logistique endogène, répondant à des besoins locaux.

Il s'agit d'encourager le développement de points de collecte d'achats effectués sur internet (logistique urbaine de proximité : casiers, relais-colis, etc.), en lien notamment avec les commerces existants.



Figure 2 : Armature commerciale - Réalisation : AID, mai 2025

2.3. Réinventer un tourisme durable et immersif

Préambule

Destination touristique majeure du Var, le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération accueille chaque année plus de 15 millions de nuitées. Cette attractivité repose sur la qualité des paysages, l'accès au littoral, l'offre balnéaire et les équipements d'accueil. Mais ce modèle reste fortement saisonnalisé, concentré sur quelques communes littorales, et génère des tensions sur les ressources naturelles et les infrastructures. La concurrence entre destinations, la pression foncière, l'évolution des attentes (authenticité, nature, expériences) appellent une transformation du modèle.

Réinventer le tourisme local, c'est miser sur les ressources identitaires du territoire : le massif de l'Estérel, la plaine de l'Argens, les savoir-faire agricoles, l'hospitalité villageoise. C'est aussi accompagner la montée en gamme, diversifier l'offre, prolonger les séjours, et renforcer la reconnaissance de la qualité par des démarches collectives (labels, filières, partenariats). Le tourisme devient alors un levier d'équilibre territorial, de valorisation des milieux et de soutien à l'économie locale.

2.3.1. Construire un tourisme vert et identitaire

Constats

Le territoire d'Estérel Côte d'Azur Agglomération est l'une des principales destinations touristiques du Var, avec près de 15,6 millions de nuitées en 2023, concentrées principalement sur les communes littorales de Fréjus, Saint-Raphaël et Roquebrune-sur-Argens. Cette attractivité repose largement sur la richesse de ses paysages naturels (massif de l'Estérel, étangs de Villepey, plaine de l'Argens), mais elle est également soumise à une forte saisonnalité, une pression sur les milieux fragiles et des déséquilibres territoriaux. Le territoire est d'ores et déjà engagé dans le développement d'un tourisme plus étalé sur l'année, ancré dans le territoire, valorisant les ressources agricoles, les savoirs locaux et les formes d'hospitalité plus immersive.

Orientations stratégiques

- **Valoriser les paysages emblématiques, tels que le massif de l'Estérel et la plaine de l'Argens, pour offrir des expériences uniques et durables, ancrées dans les spécificités locales.**

L'enjeu est de faire de ces sites naturels majeurs des supports d'expériences à la fois immersives, maîtrisées et respectueuses des équilibres écologiques. Leur fréquentation peut s'appuyer sur un développement encadré des pratiques de pleine nature, notamment les itinéraires de randonnée, les circuits VTT ou les activités nautiques comme la voile. Le territoire accueille déjà des événements sportifs de renommée internationale, tel que le Roc d'Azur, qui participent à son rayonnement et démontrent qu'un tourisme actif est compatible avec une gestion exigeante des espaces. La labellisation Grand Site de France pour le massif de l'Estérel représente à cet égard une opportunité forte : elle permet de renforcer l'attractivité écotouristique tout en garantissant la protection des milieux naturels. Ce positionnement est aussi une réponse aux préoccupations exprimées localement face à l'émergence de projets d'aménagement susceptibles de compromettre ces équilibres.

- **Valoriser les savoir-faire agricoles locaux et promouvoir l'agritourisme pour offrir des expériences immersives, renforcer le lien avec le terroir et soutenir les filières durables.**

Le développement de l'agritourisme s'appuie sur la dynamique des circuits courts, les démarches de relocalisation alimentaire et l'émergence de projets pilotes comme le Drive fermier de Puget-sur-Argens. Il s'agit de renforcer les liens entre agriculture, paysage et hospitalité, en facilitant l'accueil à la ferme, les visites pédagogiques, les dégustations, ou encore la création d'hébergements en lien avec l'activité agricole.

2.3.2. Moderniser et diversifier l'offre pour prolonger l'expérience touristique

Constats

La fréquentation touristique de l'Estérel est en forte reprise après la crise sanitaire, mais reste concentrée sur la saison estivale. En moyenne, les séjours durent 7,5 jours, essentiellement en hébergement marchand de milieu de gamme (campings, meublés touristiques, hôtellerie). Malgré des efforts de montée en gamme, l'offre reste parfois vieillissante, peu différenciée, et insuffisamment étalée hors saison. Les élus souhaitent encourager des formes de tourisme expérientiel, en lien avec la nature, le bien-être, la culture, et profiter de la situation géographique privilégiée entre les bassins de Cannes et Saint-Tropez pour capter une clientèle diversifiée, notamment européenne.

Orientations stratégiques

- **Sanctuariser les hébergements touristiques existants en valorisant leur classement et leur labellisation afin de préserver l'offre marchande et d'assurer une montée en qualité durable de l'hébergement.**

La sécurisation du parc d'hébergements touristiques passe par la reconnaissance officielle de leur qualité, à travers des démarches de classement ou d'obtention de labels, garantissant leur attractivité, leur visibilité et leur capacité à résister aux évolutions du marché immobilier. Cette démarche permet de soutenir la compétitivité touristique du territoire tout en maîtrisant la transformation d'hébergements en résidences secondaires.

- **Soutenir la montée en gamme de l'hébergement touristique et développer un tourisme d'expérience qui favorise des séjours prolongés, en s'appuyant sur le positionnement stratégique du bassin de Cannes et du golfe de Saint-Tropez.**

La requalification des hébergements existants, le développement de produits d'appel autour du bien-être, de la pleine nature, du sport ou de la culture, et l'articulation avec les transports collectifs et les mobilités douces sont autant de leviers pour encourager les séjours plus longs. Les initiatives locales en matière de tourisme événementiel ou scientifique (autour du patrimoine, de la biodiversité ou de la viticulture) participent à structurer une offre expérientielle plus ancrée dans l'identité du territoire

2.3.3. Garantir une offre de qualité reconnue

Constats

Face à la concurrence entre destinations méditerranéennes, l'image du territoire passe autant par la qualité perçue que par la lisibilité de l'offre touristique. Certaines communes bénéficient déjà du classement « station classée » (Fréjus, Saint-Raphaël, Roquebrune-sur-Argens) et d'une politique active de valorisation de leur identité locale, à travers la Maison du Terroir ou des démarches de balisage et d'interprétation. Toutefois, la montée en gamme et la diversification de l'offre doivent aussi s'appuyer sur des engagements de qualité reconnus, visibles et partagés par les professionnels du tourisme.

Orientations stratégiques

- **Pérenniser l'attractivité touristique en renforçant la qualité et la reconnaissance de l'offre à travers des labels, certifications et le classement des communes touristiques.**

La généralisation des labels qualité (Qualité Tourisme, Pavillon Bleu, Grand Site, Accueil Vélo...), le soutien aux démarches de classement et la structuration de la marque "Estérel Côte d'Azur" sont des axes clés pour renforcer la visibilité du territoire et garantir un niveau de service reconnu. Ces démarches sont aussi des outils d'amélioration continue pour les professionnels et de différenciation sur les marchés touristiques.

2.4 Intégrer l'agriculture au cœur des dynamiques économiques

Constats

Bien que l'agriculture ne représente plus qu'une part marginale de l'emploi local (moins de 1 % en 2020), elle demeure un levier stratégique pour structurer un modèle économique plus résilient, durable et ancré dans les spécificités territoriales. Le territoire de l'Estérel se distingue par la qualité de ses terroirs, notamment dans les vallées de l'Argens et du Reyran. Ces espaces agricoles sont cependant fragilisés par de multiples pressions : la forte tension foncière, les phénomènes de cabanisation, les conflits d'usage, le vieillissement marqué des exploitants (37 % ont plus de 60 ans), mais aussi les aléas climatiques. En particulier, le risque inondation génère une incertitude forte quant à la pérennité des cultures et à la capacité d'investissement des exploitants.

Malgré ces fragilités, des dynamiques sont à l'œuvre : développement de l'agriculture biologique (+171 % entre 2010 et 2020), circuits courts portés par des structures innovantes comme le Drive fermier de Puget-sur-Argens, projets de ZAP à Roquebrune-sur-Argens et Fréjus, ou encore montée en puissance de l'agritourisme. L'enjeu est désormais d'ancrer durablement l'agriculture dans le projet économique du territoire labélisé PAT de niveau 1, en consolidant ses fonctions productives, alimentaires, paysagères et identitaires.

Orientations stratégiques

- **Protéger le potentiel agricole du territoire et soutenir les filières locales en valorisant leurs productions pour renforcer leur contribution au tissu économique.**

La consolidation des ZAP existantes, la modification de leurs périmètres, et la création de nouveaux périmètres de protection sont des outils essentiels pour sécuriser les terres agricoles face à l'artificialisation. Au-delà de la protection, il s'agit de donner les moyens aux exploitations de se maintenir, de se transmettre et de se transformer, en soutenant les démarches de modernisation, de diversification (transformation à la ferme, accueil, artisanat alimentaire), et de valorisation des filières locales : viticulture, maraîchage, apiculture, ovins. Les actions menées doivent aussi viser à reconnaître l'agriculture comme une activité économique à part entière, génératrice d'emplois et de lien social.

- **Encourager les circuits courts et les partenariats entre producteurs locaux et commerces de proximité pour promouvoir une économie locale durable et ancrée dans le territoire.**

Les circuits courts, déjà bien implantés (66 exploitations en vente directe), constituent un vecteur fort de rapprochement entre production, consommation et territoire. Leur développement repose sur la mise en réseau des acteurs : coopérations entre agriculteurs, commerçants, restaurateurs, collectivités (cantines scolaires), et la création d'infrastructures logistiques adaptées (halles, plateformes, outils de transformation). L'objectif est de consolider une économie de proximité, moins dépendante des marchés extérieurs, et plus en phase avec les attentes des habitants et visiteurs en quête de produits locaux, frais, et traçables.

AXE 3 : L'ATTENUATION ET L'ADAPTATION COMME LEVIERS POUR UNE TRANSITION CLIMATIQUE ET FONCIERE REUSSIE

La qualité du cadre de vie d'Estérel Côte d'Azur Agglomération repose en grande partie sur la richesse de ses paysages naturels et agricoles, ses milieux écologiques encore fonctionnels, et la diversité de ses ambiances urbaines et rurales. Mais cette trame paysagère et écologique est aujourd'hui fragilisée par la progression de l'urbanisation, l'artificialisation des interfaces ville-nature, les pratiques de cabanisation et la fragmentation des milieux.

Dans un contexte de changement climatique, ces paysages et écosystèmes constituent des alliés précieux pour atténuer les impacts (refuge de biodiversité, régulation thermique, régulation hydraulique), et pour préserver une identité territoriale forte.

Il s'agit désormais de reconnaître ces éléments comme des piliers de la résilience locale, de renforcer les continuités écologiques, de protéger durablement les espaces naturels et agricoles structurants, et d'orienter le développement futur dans le respect de ces équilibres.

Cet axe stratégique se décline autour de quatre leviers complémentaires :

- Favoriser des modes d'aménager économes, sobres et protecteurs de la biodiversité ;
- Organiser des mobilités plus durables et compétitives pour répondre aux besoins quotidiens et maîtriser les pics estivaux ;
- Anticiper les conséquences du changement climatique ;
- Accélérer la transition énergétique.

3.1 Favoriser des modes d'aménager économes, sobres et protecteurs de la biodiversité

Préambule

Le modèle d'urbanisation hérité du XXe siècle, fondé sur l'extension pavillonnaire, la consommation foncière abondante et une séparation marquée des fonctions, atteint ses limites dans un territoire à la fois attractif, contraint et riche en patrimoines naturels. Face à l'urgence climatique et écologique, l'aménagement du territoire doit désormais intégrer des principes de sobriété, de compacité et de réversibilité.

Il s'agit de renforcer la cohérence entre urbanisation et protection des milieux, de recentrer le développement sur les centralités existantes, de désimperméabiliser les sols, de sanctuariser les espaces agricoles et forestiers, et de bâtir un urbanisme capable d'anticiper les effets du changement climatique tout en préservant l'identité paysagère du territoire.

Entre 2011 et 2021, 290 hectares d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) ont été consommés à l'échelle du territoire. Il s'agit de la période de référence de la trajectoire de sobriété foncière au sens de la loi Climat et résilience du 21 août 2021.

Orientations stratégiques

L'application du principe d'équilibre entre le développement et la préservation des espaces naturels, agricoles, forestiers et des paysages se retrouve dans le fait de tendre vers une réduction d'au moins 50% du rythme de consommation d'espaces agricoles et naturels

constaté par rapport à la période de référence 2011-2021 entre 2021 et 2031 et tendre vers la zéro artificialisation nette d'ici 2050.

Le territoire s'inscrit pleinement dans la trajectoire nationale fixée par la loi Climat Résilience visant une réduction de 50% de la consommation passée à l'horizon 2030 avant d'arriver à terme en 2050, au Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

Pour atteindre ces objectifs, le territoire devra respecter, sur une durée de 20 ans, les rythmes suivants par tranche de 10 ans :

- **Consommation 2026-2036 : 116 ha soit une réduction du rythme de consommation d'espace de -60% comparativement à la période de référence ;**
- **Consommation 2036-2046 : 55 ha soit une réduction du rythme de consommation d'espace de -80% comparativement à la période de référence.**

Les objectifs chiffrés de réduction associés à ces périodes sont déclinés et précisés dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

3.1.1 Préserver les paysages et la biodiversité

Constats

Le territoire du SCoT Estérel Côte d'Azur Agglomération se distingue par la richesse et la diversité de ses paysages et milieux naturels, littoraux et maritimes : massif de l'Estérel en voie de labellisation Grand Site de France, plaine de l'Argens et du Reyran, zones humides et lagunaires (étangs de Villepey), réseaux de ripisylves et boisements structurants.

Ces espaces forment une trame agro-naturelle précieuse, aujourd'hui mise sous pression par l'urbanisation, la fragmentation des milieux et les dynamiques de cabanisation. Cette trame est aussi constituée d'espaces agricoles actifs, dont les usages, les aménagements et les bâtis participent pleinement à l'identité paysagère et à la structure du territoire.

La biodiversité, bien que reconnue et prise en compte à travers des dispositifs comme Natura 2000 et l'inventaire ZNIEFF, est fragilisée par les ruptures écologiques, le grignotage diffus et l'absence de connexions fonctionnelles entre les réservoirs. Le territoire est également confronté à une perte continue de terres agricoles et à un phénomène de banalisation paysagère, notamment dans les interfaces ville-nature.

Orientations stratégiques

- **Faire des paysages identitaires et de la biodiversité les piliers d'une résilience territoriale renforcée. Cette ambition repose sur la consolidation des continuités écologiques, la préservation des espaces naturels et agricoles (plaine de l'Argens, Reyran), et la valorisation des patrimoines naturels, paysagers et architecturaux.**

Les continuités écologiques, identifiées à l'échelle régionale (SRCE, SRADDET) et territoriale (Trame verte et bleue du SCoT), doivent être renforcées par des outils opérationnels adaptés : mise en réseau des sites, trames tampons, restauration des milieux dégradés. Dans la plaine de l'Argens, la protection foncière peut s'appuyer sur l'action de la SAFER et sur des projets agricoles structurants, en articulation avec les enjeux d'inondabilité.

La valorisation paysagère s'appuie sur les ambiances végétales littorales, les crêtes, les cônes de vue, les formes bâties traditionnelles, y compris agricoles, à préserver contre les ruptures

visuelles ou les formes standardisées. Le patrimoine bâti, balnéaire ou agricole, participe à la qualité paysagère et doit être reconnu comme un levier de résilience identitaire à long terme.

- **Orienter le développement territorial de manière à préserver durablement les espaces naturels, agricoles et forestiers, tout en consolidant les continuités écologiques et valorisant les paysages identitaires et le patrimoine local, dans le respect des équilibres territoriaux à construire.**

Le SCoT affirme une stratégie d'urbanisation recentrée sur les espaces déjà urbanisés ou en capacité de mutabilité, dans le respect des limites fixées par les zones de sensibilité écologique et paysagère. L'armature paysagère du territoire sert de cadre structurant pour éviter les mitages, préserver les interfaces agro-naturelles (piémonts, ripisylves) et inscrire les futurs projets dans une logique d'équilibre entre développement et qualité du cadre de vie.

- **Trame noire, trame brune : des recommandations pour une urbanisation plus respectueuse des milieux**

La trame noire et la trame brune incarnent deux dimensions essentielles de la qualité écologique du territoire. La première vise à préserver l'obscurité nocturne, condition de vie et de déplacement pour de nombreuses espèces. La seconde renvoie à la qualité et à la fertilité des sols, socles vivants des milieux naturels et agricoles. En intégrant ces enjeux dans son projet d'aménagement, le SCoT affirme une ambition forte en faveur de la biodiversité, de la sobriété foncière et de la résilience climatique, au service d'un cadre de vie plus respectueux du vivant

3.1.2. Promouvoir une densification adaptée et un urbanisme raisonné

Constats

L'analyse morphologique du territoire montre une prédominance de l'habitat pavillonnaire (72 % des formes urbaines à vocation d'habitat) et une croissance urbaine majoritairement fondée sur un développement en tache d'huile, notamment dans la plaine de l'Argens, le littoral et les zones de villages provençaux. Cette dynamique a contribué à repousser les limites de l'urbanisation, grignotant les espaces naturels, agricoles et forestiers, au détriment de la qualité paysagère et de la continuité écologique.

Les formes d'habitat intermédiaire, plus sobres, restent très marginales (0,3 %). Les centres-villes, bien que denses, sont souvent sous-investis et peu valorisés, alors qu'ils représentent un levier clé pour limiter l'étalement urbain et structurer un urbanisme de proximité.

Orientations stratégiques

Privilégier la production de logements dans l'enveloppe urbaine, réhabiliter le parc ancien, réinvestir les centres-villes et travailler sur une densité adaptée aux tissus urbains et aux localisations au sein de chaque commune. L'aménagement du territoire doit s'inscrire en priorité dans les enveloppes bâties existantes, en ciblant les dents creuses, les secteurs mutables, et en activant les leviers du renouvellement urbain. La réhabilitation des logements anciens constitue un enjeu fort, tant pour l'amélioration du cadre de vie que pour la redynamisation des centralités. Elle prend des formes différenciées selon les communes : à Fréjus, elle doit composer avec les contraintes spécifiques du Site Patrimonial Remarquable (SPR) et de l'AVAP en cours de transformation en PVAP, ce qui nécessite une attention particulière à la qualité architecturale et aux prescriptions de préservation ; à Roquebrune-sur-Argens et Puget-sur-Argens, l'enjeu porte davantage sur l'adaptation du parc ancien et la mise en valeur des centralités dans une logique de revitalisation fonctionnelle.

Une approche différenciée des densités est indispensable : densification plus ambitieuse autour des pôles de services et des équipements structurants, modulation des formes dans les villages provençaux, limitation des hauteurs dans les secteurs sensibles (frange littorale, zones à enjeu paysager).

- **Favoriser la résorption de la vacance et la requalification des espaces urbanisés pour limiter l'étalement urbain.**

Avec un taux de vacance globalement faible à l'échelle du SCoT (4 %), le potentiel de mobilisation reste limité. Il existe toutefois, dans certains secteurs, des logements vacants anciens ou situés en zones en perte d'attractivité. Leur remise sur le marché, même à une échelle modeste, constitue un enjeu à saisir par les communes, au travers de dispositifs incitatifs et d'opérations de requalification ciblées.

Il s'agit aussi de revaloriser les secteurs urbanisés peu denses ou déqualifiés : parkings imperméabilisés, tissus hétérogènes, franges de lotissements. Ces secteurs peuvent accueillir des formes urbaines plus mixtes, plus denses, plus qualitatives, tout en recréant du lien avec le tissu existant. Le renouvellement doit aller de pair avec une exigence forte en matière d'insertion, d'espaces publics, de mobilité douce et de gestion des eaux pluviales.

3.1.3. Requalifier les espaces publics pour une ville plus résiliente et confortable

Constats

Les espaces publics des centres urbains présentent un potentiel important de transformation qualitative. Marqués par une forte imperméabilisation, une emprise importante de la voiture et des aménagements souvent datés, ils peinent à répondre aux enjeux contemporains. Cela affecte notamment la gestion des eaux pluviales, renforce les phénomènes d'îlots de chaleur et nuit à la qualité du cadre de vie.

Plusieurs communes (Saint-Raphaël, Fréjus, Puget-sur-Argens) ont engagé des démarches exemplaires de désimperméabilisation de cours d'école, de végétalisation de parkings ou de création d'espaces publics plus perméables.

Par ailleurs, de nombreuses centralités urbaines disposent de marges de manœuvre pour être rendues plus agréables et vivables : réaménagement de places, réouverture de cœurs d'îlots, renforcement des continuités piétonnes, plantations, et meilleure articulation avec les quartiers environnants.

Orientations stratégiques

- **Engager une transformation ambitieuse des espaces publics existants pour en faire des leviers de résilience climatique, de confort d'usage et de qualité du cadre de vie.**

Cela implique d'agir en priorité sur les secteurs les plus imperméabilisés et minéralisés, en intégrant des dispositifs favorisant la gestion naturelle des eaux pluviales, la réduction des îlots de chaleur et la réintroduction du végétal. Ces démarches contribuent à adapter les tissus urbains aux enjeux climatiques tout en améliorant les ambiances urbaines.

- **Réduire l'imperméabilisation dans les zones urbanisées et favoriser le développement de surfaces perméables dans les projets à venir.**

La mise en œuvre de sols perméables dans les aménagements futurs, couplée à la désimperméabilisation ciblée des surfaces existantes (cours, parkings, voiries), participe à restaurer le fonctionnement hydrologique des sols et à créer des continuités écologiques locales, tout en renforçant la résilience des quartiers face aux aléas.

- **Promouvoir une végétalisation accrue et la création d'espaces de respiration, pour améliorer la qualité de vie et l'adaptation au changement climatique.**

Qu'il s'agisse de plantations d'alignement, de petits parcs, de noues végétalisées ou de jardins de poche, ces interventions renforcent la fraîcheur urbaine, favorisent la biodiversité et créent des lieux de détente accessibles pour les habitants.

- **Valoriser les bâtiments et tissus urbains existants en renforçant l'accessibilité, la lisibilité et la convivialité des espaces publics.**

La restructuration des places, l'ouverture des cœurs d'îlots, la mise en valeur des façades ou encore l'amélioration des cheminements piétons et des interfaces entre quartiers permettent de redonner cohérence et attractivité au tissu urbain, tout en répondant aux usages quotidiens.

3.2. Organiser des mobilités plus durables et compétitives pour répondre aux besoins quotidiens

Préambule

Le système de mobilité doit composer avec la prédominance de la voiture individuelle, qui entraîne une congestion importante des axes viaires structurants, en particulier aux heures de pointe et en période estivale. Cette situation est en partie héritée d'une organisation urbaine éclatée, marquée par une dispersion des fonctions et des habitats sur le territoire. Toutefois, des efforts significatifs ont été engagés ces dernières années pour renforcer les alternatives : développement des réseaux de transport collectif, promotion du covoiturage, amélioration progressive du maillage cyclable.

L'enjeu aujourd'hui est de changer d'échelle : déployer une offre multimodale cohérente et lisible, conforter les alternatives à la voiture, mieux connecter les centralités, et anticiper les pics de fréquentation liés à la saisonnalité touristique. Cette transition passe par une approche intégrée des mobilités, articulée avec les formes urbaines et les modes de vie.

3.2.1 Garantir la grande accessibilité du territoire

Constats

Le territoire du SCoT bénéficie d'une excellente accessibilité, notamment grâce à l'autoroute et à la gare TGV de Saint-Raphaël. Cette accessibilité remarquable a permis au territoire de se développer en tant que pôle résidentiel et économique d'envergure, tout en s'affirmant comme une destination touristique majeure à l'échelle nationale.

La grande accessibilité est aussi assurée par les navettes régulières entre l'aéroport de Nice et la gare routière de Saint-Raphaël accolée à la gare TGV.

Orientations stratégiques

- **Œuvrer pour la pérennisation à long terme de la gare multimodale de Saint-Raphaël**

Le territoire ambitionne de consolider son rôle de pôle touristique majeur, en favorisant un tourisme durable, à la fois "quatre saisons" et tourné vers le tourisme d'affaires. Pour garantir l'attractivité du territoire et accompagner l'évolution de son économie touristique, il est indispensable d'assurer une desserte ferroviaire performante, en facilitant l'accès par train depuis les grandes gares françaises.

3.2.2. Fluidifier la circulation

Constats

Sur le territoire, les déplacements du quotidien restent largement assurés par des modes motorisés, qu'il s'agisse de la voiture individuelle ou des transports collectifs. Cette prédominance s'explique par la dispersion de l'habitat, la faible densité de certaines zones, ainsi que par une offre de mobilités alternatives encore en développement.

Les pics saisonniers liés à l'activité touristique génèrent des saturations récurrentes sur plusieurs axes structurants (RN7, RD100, RD37), affectant l'ensemble des usagers motorisés, y compris les transports publics. Dans ce contexte, l'enjeu est double : fluidifier l'usage des infrastructures existantes tout en encourageant une meilleure intégration des mobilités dans leur diversité, en réponse aux réalités territoriales.

Orientations stratégiques

- **Optimiser la gestion des flux de circulation sur les axes structurants**

Dans les zones les plus exposées aux congestions, l'enjeu est d'adapter les dispositifs de circulation aux usages réels, tout en intégrant les objectifs de sobriété, de réduction des nuisances et de préservation du cadre de vie. Cela suppose de mieux connaître les flux, d'ajuster les organisations locales et d'accompagner les collectivités dans leurs projets de réaménagement de voirie, en lien avec les enjeux de sécurité et de cohabitation entre usagers.

- **Pérenniser des plans de circulation adaptés aux pics saisonniers en lien avec les dynamiques touristiques et les déplacements domicile-travail.**

L'anticipation des fortes fréquentations touristiques suppose des plans de circulation évolutifs, concertés et lisibles. Ils doivent concilier les flux domicile-travail, les usages locaux et les besoins touristiques, tout en intégrant la signalétique, les itinéraires alternatifs et les mobilités actives.

- **Mettre en place des zones de stationnement adaptées aux pôles d'attractivité (commerces, équipements publics) pour limiter le stationnement sauvage et fluidifier les déplacements.**

Le stationnement conditionne l'accessibilité des centralités, plages, zones commerciales et équipements. Il doit être organisé de façon équilibrée, bien localisée, et intégrer progressivement les mobilités durables : vélos, covoiturage, véhicules électriques, rabattement vers le bus ou le train.

3.2.3. Développer des alternatives à la voiture individuelle

Constats

Le territoire a engagé depuis plusieurs années une politique active en faveur d'une mobilité plus diversifiée et accessible : 25 lignes urbaines, 39 lignes scolaires, 2 navettes estivales, un réseau ZOU interurbain, un service de transport à la demande (Allobus) en appui aux zones moins desservies, ainsi qu'un dispositif de transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) pour garantir l'accessibilité de l'offre à tous les publics. Des efforts importants ont aussi été portés sur l'accessibilité et l'amélioration des arrêts de bus.

La fréquentation des transports collectifs est en progression, avec plus de 2,8 millions de voyages par an recensés sur le réseau Estérel Côte d'Azur Agglomération. Le PDU 2016 a structuré ces avancées, et plusieurs projets innovants sont à l'étude (minibus électriques autonomes, navettes estivales, coordination intermodale).

Pour autant, la part modale des transports collectifs reste faible (env. 3 %), et la connexion entre les différents modes (bus, train, vélo, voiture partagée) reste à améliorer. Les liaisons avec les territoires voisins (Cannes, Draguignan, Golfe de Saint-Tropez) doivent aussi être consolidées dans une logique de bassin de mobilités.

Concernant le réseau ferroviaire, il est structuré par plusieurs catégories de gares :

- **Gares TGV** : desservies par les trains à grande vitesse et assurant un rôle de pôle intermodal. C'est le cas de Saint-Raphaël-Valescure, qui combine TGV INOUI/OUIGO vers Paris et un maillage régional TER.
- **Gares régionales TER** : principalement desservies par les trains régionaux, avec un rôle de desserte quotidienne structurante. C'est le cas de la gare de Fréjus, qui constitue un point d'ancrage important pour la mobilité locale.
- **Haltes ferroviaires de proximité** : points d'arrêt à équipements réduits, souvent sans guichet, adaptés aux dessertes locales. Elles sont nombreuses sur le littoral de Saint-

Raphaël (Boulouris-sur-Mer, Le Dramont, Agay, Anthéor-Cap-Roux, Le Trayas) et participent à la desserte fine du territoire.

Ce système hiérarchisé illustre à la fois la richesse et les fragilités du maillage ferroviaire. Le maintien et la valorisation des gares régionales et de proximité constituent un enjeu fort pour soutenir une mobilité durable et accessible.

Orientations stratégiques

- **Affirmer et renforcer le Pôle d'Echanges Multimodal de la commune de Saint-Raphaël (TER, TGV, bus, bateaux) à l'échelle de l'agglomération.**
- **Assurer le maintien et la valorisation de la gare régionale de Fréjus, maillon essentiel de la desserte quotidienne en TER.**
- **Finaliser les aires multimodales connectées aux transports en commun, encourager le covoiturage, et promouvoir les mobilités douces et collectives pour réduire le recours systématique à la voiture individuelle.**

La poursuite de l'équipement en parcs-relais vise à favoriser le report modal depuis les axes routiers structurants. Ces infrastructures doivent être articulées avec les réseaux de bus, l'accueil sécurisé des vélos, et la recharge des véhicules électriques.

Le covoiturage est soutenu activement (ex : partenariat avec BlaBlaCar Daily), avec trois aires existantes et de nouvelles en projet. En complément, la montée en puissance des mobilités douces – vélos, marche – passe par un maillage cohérent du territoire, en lien avec les lieux de vie et de travail.

- **Engager et organiser la réouverture des gares de proximité comme une solution indispensable à l'amélioration de la mobilité quotidienne**

Le renforcement du maillage ferroviaire local est un levier structurant pour répondre aux besoins du territoire, centrées sur l'amélioration du réseau existant. La réouverture de haltes ferroviaires, notamment à Puget-sur-Argens et Roquebrune-sur-Argens, est perçue comme un objectif stratégique de long terme, à préparer dès à présent pour reconnecter efficacement les quartiers aux lignes régionales existantes (TER Les Arcs – Cannes). Ces haltes doivent s'inscrire dans une stratégie multimodale ambitieuse, intégrant des parkings vélos sécurisés, des dispositifs de rabattement bus et une accessibilité piétonne renforcée, afin de promouvoir une mobilité durable et accessible à l'échelle locale.

3.2.4. Étendre et sécuriser le réseau cyclable

Constats

La pratique du vélo reste faible sur le territoire (1 % de part modale – source : *enquête en ligne du Schéma Directeur Vélo (1400 participants, mars 2021)*). Le réseau cyclable souffre de discontinuités, de sentiment d'insécurité, et d'un manque de services (stationnement, réparation, vélos en libre-service). Le Schéma directeur vélo prévoit 442 km à terme, avec 156 km d'itinéraires à créer d'ici 2036.

Le besoin de connexions sécurisées entre communes, vers les établissements scolaires, les pôles d'emploi et les zones touristiques, est unanimement partagé dans les ateliers et par les communes.

Orientations stratégiques

- **Renforcer le réseau cyclable intercommunal en assurant des liaisons adaptées et un stationnement sécurisé pour favoriser une pratique accessible et sûre.**

Le déploiement du réseau cyclable doit s'appuyer sur les grands axes de déplacement quotidiens, en veillant à la continuité des aménagements, leur sécurisation et leur lisibilité. Les liaisons entre centralités, vers les gares, les zones d'activités et les équipements scolaires sont prioritaires.

Les stationnements sécurisés (abris vélos, box) doivent être généralisés, notamment aux abords des pôles d'intermodalité, des établissements scolaires et des zones commerciales. Le SCoT encourage également l'extension des services vélos : ateliers de réparation, aides à l'achat, forfait mobilité durable.

3.2.5. Diversifier l'offre de mobilité

Constats

Le territoire dispose déjà d'un socle solide en matière de mobilité collective et innovante, structuré autour d'un réseau de bus urbain et scolaire étendu, d'une offre estivale adaptée, et de projets de transports à la demande. Les investissements réalisés permettent de répondre à une partie des besoins locaux, mais le renforcement et l'adaptation de l'offre de transports collectifs, ainsi qu'une meilleure articulation entre les différents modes, restent nécessaires pour améliorer l'efficacité et la lisibilité du système de mobilité.

Orientations stratégiques

- **Adapter en continu l'offre de transports collectifs pour accompagner les évolutions de l'habitat, du développement économique et des besoins de mobilité.**

La dynamique de croissance résidentielle et économique du territoire impose une révision régulière des dessertes et des fréquences, afin d'assurer une couverture efficace des nouvelles polarités urbaines et des zones d'activités. L'offre de transports collectifs doit pouvoir évoluer au rythme des mutations du territoire, pour soutenir une mobilité durable, limiter la dépendance automobile et renforcer la cohésion territoriale.

- **Développer les transports maritimes et renforcer la coordination avec les bassins de mobilité régionaux pour proposer une offre multimodale intégrée.**

S'appuyer sur les acquis du réseau existant permet de projeter le territoire vers une mobilité plurielle, intégrée et résiliente. Les liaisons maritimes, encore peu exploitées, représentent un levier complémentaire pour désaturer les axes routiers, notamment en période estivale.

La consolidation des coopérations avec les bassins voisins vise à construire un système de mobilité élargi, cohérent avec les pratiques réelles des usagers. Cela implique de travailler l'intermodalité concrète (temps de correspondance, stationnement vélo, dessertes partagées), la lisibilité des services, et une politique tarifaire unifiée.

3.3. Anticiper les conséquences du changement climatique

Préambule

Inondations, sécheresses, feux de forêt, vagues de chaleur... Le territoire de l'Estérel est directement exposé aux effets du dérèglement climatique. Ces aléas, déjà perceptibles, mettent en tension les réseaux, les usages du sol, la qualité de vie et les ressources naturelles.

Face à ces risques, il devient indispensable d'adapter les pratiques d'aménagement, de renforcer la résilience des milieux et des infrastructures, de maîtriser l'urbanisation dans les zones à enjeu, et de concevoir des espaces publics capables de faire face aux extrêmes climatiques.

C'est aussi sur le littoral que cette adaptation se joue, dans un contexte de recul du trait de côte, de pression urbaine et d'intensification des usages. L'aménagement du front de mer doit évoluer vers des logiques de cohabitation équilibrée entre activités et milieux.

3.3.1 Un territoire mis en sécurité

Constats

Le territoire du SCoT Estérel est exposé à des risques naturels majeurs, inondations et feux de forêt en particulier dont la fréquence et l'intensité se sont accentuées au cours des dernières décennies. Ce phénomène est aggravé par l'artificialisation des sols, l'urbanisation en fond de vallée et en lisière forestière, et par la concentration d'enjeux humains et économiques dans les couloirs à risques.

La basse vallée de l'Argens, inondable, fait l'objet d'un suivi attentif, avec une stratégie intercommunale en action, articulée autour du PAPI, de la compétence GEMAPI, et de la volonté d'articuler développement agricole et sécurité des biens et des personnes.

La maîtrise de l'urbanisation sur les coteaux, la limitation de l'imperméabilisation, la restauration des milieux ouverts en zones tampons, et la mise en œuvre d'un urbanisme résilient et adaptatif figurent parmi les axes majeurs de sécurisation du territoire. Tous les documents d'urbanisme devront intégrer cette conscience permanente du risque comme fil conducteur de la planification.

Orientations stratégiques

- **Adapter les espaces urbanisés pour réduire le ruissellement, moderniser les infrastructures pour l'eau potable et le recyclage des eaux usées, finaliser les projets du PAPI contre les inondations et préserver les massifs forestiers pour limiter les incendies.**

L'adaptation passe par une gestion intégrée des eaux pluviales, le développement de solutions à la parcelle, et la limitation de l'imperméabilisation. La montée en charge des besoins et la variabilité accrue des ressources rendent nécessaire la modernisation des réseaux d'eau et d'assainissement, tout comme l'optimisation du fonctionnement des stations d'épuration.

Les projets de prévention des inondations engagés dans le cadre du PAPI doivent être consolidés à l'échelle des bassins versants. Parallèlement, la protection des massifs forestiers suppose une approche globale et différenciée selon le risque (induit ou subi) : aménagements maîtrisés en lisière, gestion sylvicole, prévention du risque incendie et articulation avec les documents d'urbanisme.

- **Intégrer des stratégies d'adaptation aux vagues de chaleur dans les aménagements urbains, en favorisant la végétalisation des espaces publics, la création d'îlots de fraîcheur, et l'augmentation des surfaces perméables pour atténuer les effets des îlots de chaleur urbains**

L'évolution des formes urbaines et des espaces publics doit permettre de mieux répondre aux pics de chaleur. Cela passe par la désimperméabilisation ciblée, notamment dans les cours d'école et les parkings, par la plantation d'arbres, par la création de continuités végétales, et par l'adaptation des matériaux et des formes bâties. Le rafraîchissement urbain peut également être renforcé par la présence d'éléments en eau, tels que les fontaines, les brumisateurs publics ou les points d'eau accessibles, qui participent à la réduction des températures locales. Le choix des matériaux utilisés dans l'espace public joue un rôle déterminant : privilégier des matériaux à fort albédo, capables de réfléchir l'énergie solaire, ainsi que des matériaux à faible inertie thermique permet de limiter l'accumulation de chaleur dans les tissus urbains.

L'intégration des stratégies d'adaptation dans les projets ne relève donc pas uniquement de la forme paysagère, mais aussi de l'organisation des usages, de l'orientation des bâtiments, et de la création de véritables lieux de fraîcheur dans les centralités.

3.3.2. Renforcer la résilience des espaces littoraux

Constats

Le linéaire côtier de 51 km est confronté à des processus de submersion marine, d'érosion du trait de côte et de montée du niveau de la mer. Les plages, très fréquentées et fragiles, sont soumises à une pression croissante. Le recul du trait de côte, suivi depuis 2018 par l'agglomération, fait apparaître une perte progressive de linéaire utile, réduisant les espaces tampons entre la mer et les infrastructures. Certains ports sont particulièrement exposés aux aléas de submersion.

À l'horizon 2050, l'élévation moyenne du niveau de la mer est estimée à environ 22 centimètres selon Météo-France. Cette évolution accentue les risques sur les infrastructures portuaires, les milieux naturels littoraux et les plages, déjà fortement vulnérables aux dynamiques marines. Elle impose d'anticiper les évolutions physiques du littoral pour préserver les usages existants et limiter les atteintes aux espaces naturels.

En parallèle, les pressions liées à l'urbanisation, à la fréquentation touristique et aux usages maritimes viennent accroître la vulnérabilité de ces zones. La résilience littorale implique de requalifier les secteurs déjà construits, de maîtriser rigoureusement les extensions, et d'adapter les aménagements aux dynamiques marines et sédimentaires.

Orientations stratégiques

- **Adopter une gestion raisonnée de l'urbanisation littorale et mettre en place des aménagements adaptés pour faire face aux effets du changement climatique.**

Les politiques d'aménagement doivent intégrer pleinement les logiques d'évolution du trait de côte et les risques associés. Cela implique de restreindre les extensions en front de mer, d'adapter les projets d'aménagement (seuils rehaussés, revêtements perméables, formes compactes) et de maintenir des marges d'évolution naturelles pour les milieux littoraux.

Les projets portuaires et balnéaires devront tenir compte de la vulnérabilité croissante aux submersions et intégrer des dispositifs adaptés (ouvrages discrets, solutions fondées sur la nature, requalification douce des infrastructures). La restructuration des ports et des digues

demeure possible, à condition qu'elle s'inscrive dans une logique d'adaptation et de sécurisation face aux aléas climatiques.

L'ensemble de ces orientations doit rester compatible avec les cadres réglementaires supérieurs, tout en tenant compte des initiatives locales portées par les communes.

3.3.3. Soutenir un développement durable des activités maritimes

Constats

Le littoral d'Estérel Côte d'Azur Agglomération accueille une diversité d'activités maritimes : pêche, plaisance, tourisme nautique, formation, croisière, transports, événements... Ces activités sont structurantes pour l'économie locale, mais génèrent aussi des impacts sur les milieux marins (mouillages sauvages, pression foncière, saturation portuaire).

Plusieurs projets sont en cours : requalification du port de Santa Lucia, modernisation de Port-Fréjus, création d'équipements liés aux métiers de la mer, réorganisation des mouillages et réflexion sur de nouveaux services (formation, tourisme durable).

La pérennité de ces usages suppose de trouver des équilibres entre développement économique, qualité paysagère, régulation des usages et préservation des milieux sensibles.

Orientations stratégiques

- **Promouvoir des pratiques respectueuses de l'environnement pour diversifier les mobilités et renforcer l'économie locale dans une logique durable.**

Les aménagements portuaires doivent intégrer la sobriété énergétique, la limitation des impacts sur les milieux (fonds marins, herbiers, rejets), et la montée en compétence des filières maritimes.

La diversification des activités peut s'appuyer sur les atouts locaux : formation aux métiers de la mer, accueil de transports maritimes, tourisme nautique raisonné. Le développement de mouillages organisés et d'équipements partagés permet de structurer une offre compatible avec les exigences environnementales du DSF Méditerranée et les attentes locales.

3.4. Accélérer la transition énergétique

Préambule

Le territoire de l'Estérel, comme l'ensemble des territoires littoraux, doit s'engager pleinement dans la transition énergétique. Ce chantier structurant repose sur trois leviers complémentaires : la réduction des consommations, l'augmentation de la production d'énergies renouvelables, et une gestion circulaire des ressources et des déchets.

La rénovation thermique du bâti, la généralisation du photovoltaïque sur les toitures, la valorisation des biodéchets, ou encore la reconversion des carrières en sites d'accueil pour les énergies renouvelables sont autant de pistes concrètes à activer.

L'objectif est de construire une trajectoire énergétique compatible avec les objectifs climatiques, tout en assurant la sécurité énergétique, la qualité de vie et l'acceptabilité locale des projets.

3.4.1. Réduire les émissions et améliorer l'efficacité énergétique

Constats

Le territoire affiche une consommation énergétique élevée, en lien avec un tissu résidentiel ancien, la présence marquée de résidences secondaires, et une forte dépendance aux énergies fossiles, notamment pour les déplacements. Le parc bâti, composé pour une large

part de logements construits avant les années 1990, génère d'importants besoins de rénovation thermique.

Les communes ont engagé un travail collectif à travers l'élaboration du PCAET, qui fixe des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'efficacité énergétique. Ces engagements impliquent une mobilisation à la fois sur le bâti résidentiel, les équipements publics, les mobilités et les comportements quotidiens.

La pression foncière, la dispersion de l'habitat, la précarité énergétique pour certains ménages, et la complexité de certaines rénovations (en cœur ancien ou en copropriété) nécessitent une approche ciblée, différenciée et accompagnée.

Orientations stratégiques

- **Encourager la rénovation énergétique du bâti et promouvoir la sobriété énergétique pour limiter les émissions de gaz à effet de serre.**

La réduction des émissions passe d'abord par une transformation progressive du parc bâti existant. Cela suppose de développer des stratégies adaptées aux différentes formes urbaines : copropriétés, maisons individuelles, logements sociaux, commerces de centre-ville...

La sobriété énergétique peut aussi être valorisée dans les aménagements urbains : orientation des bâtiments, végétalisation, choix des matériaux, mutualisation des équipements, réduction de l'éclairage public inutile.

Les politiques d'amélioration énergétique doivent également prendre en compte les enjeux de précarité énergétique, en ciblant les publics les plus exposés, et en articulant rénovation thermique, performance d'usage et qualité architecturale.

- **Intégrer l'amélioration de la qualité de l'air dans les politiques énergétiques et de mobilité du territoire.**

La qualité de l'air, bien qu'en amélioration, demeure un enjeu dans un contexte de renforcement progressif des seuils réglementaires européens. La réduction des émissions de polluants atmosphériques, notamment les particules fines, l'ozone et les oxydes d'azote, passe en grande partie par la décarbonation des mobilités et par une organisation urbaine limitant l'usage de la voiture individuelle. L'articulation entre performance énergétique, mobilité durable et aménagements urbains sobres constitue un levier transversal pour concilier amélioration de la qualité de l'air, transition climatique et qualité de vie.

3.4.2. Produire des énergies renouvelables et valoriser les déchets

Constats

La production d'énergies renouvelables reste limitée sur le territoire, en dépit d'un bon ensoleillement, d'un gisement biomasse potentiellement mobilisable, et d'initiatives locales (autoconsommation, ombrières photovoltaïques, projets de méthanisation).

Les contraintes foncières et paysagères, en particulier sur le littoral, imposent de privilégier les surfaces déjà artificialisées : toitures publiques, parkings, friches urbaines.

L'exploitation des boues de stations de la station d'épuration du Reyran permet de produire du biométhane.

Orientations stratégiques

- **Prioriser le développement du photovoltaïque sur les surfaces artificialisées et en toiture afin de concilier production d'énergie renouvelable et préservation des espaces naturels.**

La production solaire doit s'intégrer dans une logique d'optimisation de l'existant. Les toitures des équipements publics, des zones commerciales ou artisanales, ainsi que les ombrières de stationnement constituent les principaux gisements à mobiliser à court terme. Ce positionnement permet de préserver les milieux naturels, d'éviter les conflits d'usage, et d'accompagner la transition énergétique sans accroître l'artificialisation. Les documents d'urbanisme communaux ont un rôle à jouer pour faciliter l'intégration des installations, et lever les freins techniques ou réglementaires.

La réussite de cette stratégie repose également sur une mobilisation partenariale forte, associant dès les premières étapes de la planification les collectivités locales, les entreprises, les agriculteurs, les associations et les citoyens. Cette approche collaborative est indispensable pour garantir l'acceptabilité, l'intégration harmonieuse et l'efficacité des projets sur l'ensemble du territoire.

- **Développer un mix énergétique territorial diversifié en complément du photovoltaïque, tout en mobilisant les ressources complémentaires de la géothermie et de la thalassothermie, notamment pour alimenter des réseaux de chaleur et de froid sur le littoral.**
- **Appuyer la production de biométhane sur des projets territoriaux existants pour renforcer la résilience énergétique et valoriser les déchets dans une logique d'économie circulaire.**

Le projet de valorisation des boues de la station d'épuration du Reyran, porté par l'agglomération, illustre une approche innovante combinant traitement des eaux usées, production de biométhane et injection dans le réseau. Ce type d'initiative contribue à diversifier le mix énergétique tout en articulant gestion des déchets, agriculture locale et qualité de vie.

L'enjeu est de soutenir ce type de projet structurant, fondé sur une stratégie d'approvisionnement et de traitement cohérente avec les réalités locales, dans un esprit de circularité et de sobriété.

3.4.3 Exploiter et reconvertir durablement les ressources locales

Constats

Le territoire dispose encore de quelques sites d'exploitation de carrières, essentiels pour l'approvisionnement en matériaux des chantiers de construction et de rénovation. Toutefois, l'impact paysager et environnemental de ces activités appelle une gestion encadrée, transparente, et une anticipation de leur devenir.

La reconversion des carrières en fin d'exploitation représente une opportunité pour créer des espaces multifonctionnels : valorisation écologique, accueil d'activités de loisir, développement d'installations ENR (ex : photovoltaïque ou méthanisation), ou aménagement d'espaces publics.

Orientations stratégiques

- **Assurer une gestion responsable des carrières et planifier la reconversion en biodiversité, loisirs ou énergies renouvelables.**

L'exploitation des ressources locales doit s'inscrire dans une logique de sobriété, de limitation des impacts et de compensation environnementale. Les autorisations d'exploitation doivent intégrer des prescriptions paysagères et techniques exigeantes, compatibles avec les objectifs de préservation du cadre de vie.

Des sites devant fermer, la reconversion anticipée des carrières permet de transformer ces sites en opportunités territoriales : zones de biodiversité restaurée, bases de loisirs, plateformes d'énergies renouvelables ou d'économie circulaire. Chaque projet de reconversion doit être conçu dans une logique de cohérence territoriale et de réponse aux besoins locaux.