

Commune de GASSIN (83)

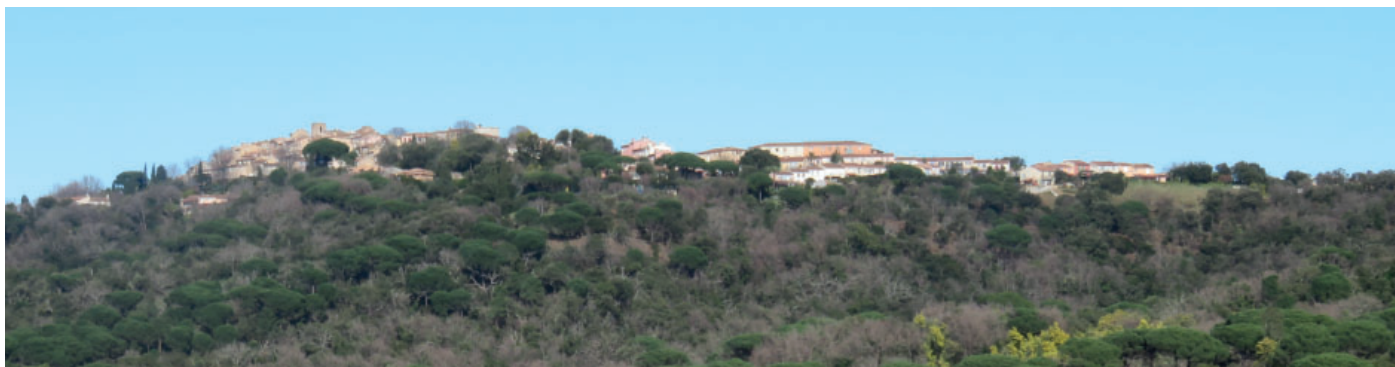
Place de la Mairie, 83580 GASSIN

Tel : 04 94 56 62 00

Site Internet : <https://www.mairie-gassin.fr/>



REVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE GASSIN (83)



3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Dates :

PLU approuvé par DCM du 18/06/2009
PLU modifié et révisé par DCM en date des 01/04/2010, 30/10/2012, 07/11/2013,
28/01/2016, 15/12/2016, 30/05/2017 et 22/03/2018
Révision générale du PLU prescrite par DCM du 13/06/2019
Débat sur les orientations générales du PADD le ...
PLU arrêté par DCM du ...
PLU approuvé par DCM du ...

DCM : Délibération du Conseil Municipal

PLU : Plan Local d'Urbanisme

DOCUMENT DE TRAVAIL ET DE CONCERTATION - 04/07/2022



POULAIN URBANISME CONSEIL

223 ch du Malmont-Figanières, 2bis Les Hauts de l'Horloge, 83300 DRAGUIGNAN

Email : contact@poulain-urbanisme.com

SOMMAIRE

La procédure	3
Partie législative du Code de l'urbanisme	3
Partie réglementaire du Code de l'urbanisme.....	3
 Orientation sectorielle 1 : Entrée de territoire de La Foux	 5
Les principes et enjeux	5
Les mesures à prendre en compte	5
<i>Les mesures en matière de déplacements.....</i>	<i>5</i>
<i>Les mesures paysagères</i>	<i>6</i>
<i>Les mesures économiques.....</i>	<i>6</i>
<i>Le schéma d'aménagement</i>	<i>7</i>
 Orientation sectorielle 2 : Le littoral de Gassin	 8
Les principes et enjeux	8
Les mesures à prendre en compte	8
<i>Les destinations imposées</i>	<i>8</i>
<i>Les autres prescriptions</i>	<i>8</i>
<i>Le schéma d'aménagement</i>	<i>9</i>
 Orientation sectorielle 3 : Le village de Gassin	 10
Les principes et enjeux	10
Les mesures à prendre en compte	10
<i>Les destinations imposées</i>	<i>10</i>
<i>Les autres prescriptions</i>	<i>10</i>
<i>Le schéma d'aménagement</i>	<i>11</i>
 Orientation sectorielle 4 : Abords de la RD 559	 12
Les principes et enjeux	12
Les mesures à prendre en compte	12
<i>Les prescriptions paysagères</i>	<i>12</i>
<i>Les prescriptions en matière de mixité sociale</i>	<i>12</i>
<i>Les mesures en matière de déplacements.....</i>	<i>13</i>
<i>Le schéma d'aménagement</i>	<i>14</i>



Orientation sectorielle 5 : La Bouillabaisse et Les Marres 15

Les principes et enjeux 15

Les mesures à prendre en compte 15

La défense extérieure contre l'incendie 15

Le schéma d'aménagement 16

Orientation thématique portant sur la trame verte, la trame bleue et la nature en ville..... 17

Contexte local et objectifs 17

Les trames vertes, bleues et noires..... 17

Les objectifs de l'orientation d'aménagement thématique..... 23

Les prescriptions de l'orientation d'aménagement 26

Disposition thématique portant sur les transports et les déplacements 29

Schémas d'aménagement et précisions sur les principales caractéristiques des voies et espaces publics..... 29

Les continuités piétonnes 29

La procédure

Partie législative du Code de l'urbanisme

L'article L.151-6 du Code de l'Urbanisme, créé par ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015, précise que les orientations d'aménagement et de programmation **comprennent**, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, **des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements**.

A noter qu'en l'absence de schéma de cohérence territoriale (SCoT), les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent également les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17 (article L.151-6 du Code de l'Urbanisme). Le Bar sur Loup n'est pas concerné par ce cas de figure.

L'article L.151-7 du Code de l'Urbanisme, créé par ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015, précise que les orientations d'aménagement et de programmation **peuvent** notamment :

- 1° Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;
- 2° Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;
- 3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;
- 4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;
- 5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- 6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L.151-35 et L.151-36.

Partie réglementaire du Code de l'urbanisme

L'article R.151-6 du Code de l'Urbanisme précise :

Les orientations d'aménagement et de programmation **par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement** garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville.

Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques prévus à l'article R.151-10.

L'article R.151-7 du Code de l'Urbanisme précise que les orientations d'aménagement et de programmation **peuvent** comprendre des dispositions portant sur la conservation, la mise en valeur ou la requalification des éléments de paysage, quartiers, îlots, immeubles,



espaces publics, monuments, sites et secteurs qu'elles ont identifiés et localisés pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, notamment dans les zones urbaines réglementées en application de l'article R. 151-19.

Enfin, l'article R.151-8 du Code de l'Urbanisme précise :

Les orientations d'aménagement et de programmation des secteurs de zones urbaines ou de zones à urbaniser mentionnées au deuxième alinéa du R.151-20 **dont les conditions d'aménagement et d'équipement ne sont pas définies par des dispositions réglementaires** garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Elles portent au moins sur :

- 1° La qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère ;
- 2° La mixité fonctionnelle et sociale ;
- 3° La qualité environnementale et la prévention des risques ;
- 4° Les besoins en matière de stationnement ;
- 5° La desserte par les transports en commun ;
- 6° La desserte des terrains par les voies et réseaux.

Ces orientations d'aménagement et de programmation comportent un schéma d'aménagement qui précise les principales caractéristiques d'organisation spatiale du secteur.

Orientation sectorielle 1 : Entrée de territoire de La Foux

Les principes et enjeux

Le carrefour de la Foux joue à la fois un rôle fonctionnel et d'entrée de ville majeur. C'est le principal accès à la presqu'île de Saint Tropez avec un système routier complexe et peu adapté, l'entrée sur le territoire de Gassin et un pôle d'activités économiques majeures du golfe avec le centre commercial et Azur Park.

L'entrée de territoire est confuse avec des activités diverses aux abords des routes départementales, le stationnement de forains, peu d'accompagnements paysagers, etc. A cela s'ajoute des bouchons continus en période estivale, des déplacements doux insuffisamment sécurisés, etc.

C'est une réelle problématique à l'échelle du Golfe de Saint Tropez mais il est difficile de concrétiser les volontés nationales, départementales, intercommunales et communales. Pour l'heure, les actions concrètes ont dû mal à émerger malgré de nombreux diagnostics réalisés.

A son échelle, le PLU tente via la présente orientation d'aménagement s'agir sur deux thématiques :

- L'amélioration de la fonctionnalité du carrefour
- La valorisation paysagère de l'entrée de territoire

Les mesures à prendre en compte

Les mesures en matière de déplacements

L'orientation d'aménagement impose les mesures suivantes :

- Une voie douce à double sens doit être créée pour lier celle existante au sud du lycée à celle existant au nord, le long de la RD 98. Le linéaire qui paraît le plus adéquat se situe le long de la RD 559 et de la RD 98 (ce qui permettra de desservir par ailleurs Azur park). Cependant, il ne s'agit que d'un tracé de principe, d'autres scénarios peuvent être étudiés.
- Aucun permis ne sera autorisé au cœur du carrefour de la Foux tant que les deux entrées du site (au nord, nord-est d'une part et au sud d'autre part) n'auront pas été améliorées pour les piétons et les cyclistes. Les travaux projetés devront avoir été réalisés en amont de tout permis relatif à des constructions ou apparaître dans le projet d'ensemble prévu.
- Dans la partie Est du territoire (aplat vert clair sur le schéma d'aménagement), il est projeté un espace paysager dédié au stationnement. Les plantations devront y être nombreuses pour valoriser ce site. Les accès sur la RD devront être suffisamment sécurisés. Le site pourra être compartimenté avec deux objectifs majeurs à atteindre :
 - Accueillir un maximum de camping-cars et de voitures à destination de Saint Tropez pour soulager la RD 98 et éviter l'encombrement des voies et parkings plus à l'est. Il n'est pas prévu de séjour de nuit. Il s'agit de mettre à disposition une navette La Foux – Saint Tropez pour les visiteurs qui souhaite profiter de la presqu'île pendant une journée.
 - Encourager le covoiturage au quotidien (toute l'année). Pour cet objectif aussi, il n'est pas prévu de stationnement durant la nuit, le site étant en zone inondable. Il doit pouvoir être fermé aisément en cas de précipitations importantes.



Les mesures paysagères

Les mesures d'accompagnement paysager imposées dans la présente orientation d'aménagement sont les suivantes :

- La piste cyclable et tout aménagement nouveau doivent faire l'objet d'une « conception paysagère », en tenant compte des perceptions paysagères depuis le site (par exemple les vues offertes depuis la piste cyclable) et vers le site (notamment depuis les sites les plus emblématiques du territoire). Les aménagements paysagers ne doivent pas se limiter à de simples plantations.
- Aucun nouveau permis en lien avec des constructions ne sera autorisé sur le site du centre commercial tant que les abords n'auront pas été paysagers et plantés comme défini dans l'orientation d'aménagement. Ces aménagements seront réalisés en amont de la demande de construction ou devront apparaître dans la demande d'autorisation d'urbanisme.
- Le vaste parking du centre aéré doit être planté de façon plus importante avec un arbre tige par tranche de 4 parkings. Les arbres ne doivent pas nécessairement être alignés le long des aires de stationnement. Il peut être envisagé des coulées vertes pour accompagner les piétons de leur voiture jusqu'au centre commercial. Des îlots de verdure peuvent aussi être envisagés. A noter qu'en période de forte chaleur, les arbres jouent un rôle fondamental pour le bien être des usagers.
- Aucun nouveau permis en lien avec des constructions ne sera autorisé sur le site d'Azur Park tant que les haies paysagères projetées en limite de zone n'auront pas été programmées. Ces haies seront réalisées en amont de la demande de construction ou devront apparaître dans la demande d'autorisation d'urbanisme.
- L'espace paysager dédié au stationnement temporaire et à l'aire de covoiturage à l'est doit faire l'objet d'un réel projet. Il ne doit pas se limiter à des alignements comme sur de trop nombreux parkings. Plusieurs scénarios peuvent être étudiés : des bosquets par endroits, des espaces en friches (intérêt pour la biodiversité), des systèmes de canaux, etc. Les stationnements doivent s'insérer dans le milieu. Ce ne sont pas les arbres qui doivent être insérés entre deux lignes de stationnement.

Les mesures économiques

La présente orientation fige les destinations suivantes :

- Le site ceinturé de voies (l'actuel centre commercial) est à destination économique (aplat bleu sur le schéma). Seules y sont autorisées les destinations suivantes : commerces et artisanat de proximité, équipements collectif, bureaux, activités accueillant du public, restaurations.
- En cas de reconstruction de bâtiments sur le site du centre commercial, des alignements sont imposés par rapport aux voies externes. Les nombreux visiteurs doivent avoir une image qualitative du site et non les arrières fonctionnels des bâtiments.
- Sur le site d'Azur Park, la destination des différents emplacements est figée, toujours en lien avec l'activité touristique générale du site :
 - Aire de stationnement paysager à l'ouest (couleur orange sur le schéma d'aménagement)
 - Aménagements touristiques légers au sud : parcours de mini-golf, parcours sportifs, etc. (couleur vert turquoise sur le schéma d'aménagement)



- Site à vocation d'accueil avec des équipements collectifs, des restaurants, etc. nécessaire à l'activité touristique au nord (couleur violet sur le schéma d'aménagement)
- Site à vocation de manèges et autres éléments associés (sanitaires, points de vente, restauration rapide, etc.). Les manèges peuvent déroger aux règles sur les prospectus et les hauteurs imposées en secteur Nt3 pour répondre à leurs spécificités techniques.

Le schéma d'aménagement



Schéma d'aménagement

Orientation sectorielle 2 : Le littoral de Gassin

Les principes et enjeux

Le long de la RD 98, route du littoral menant à Saint Tropez, les enjeux sont nombreux pour la commune de Gassin :

- Valorisation paysagère de l'entrée de ville (enjeu en lien avec celui l'orientation 1)
- Prendre en compte les vues depuis la mer
- Saturation du réseau viaire en période estivale (cf. orientation 1)
- Développement des transports en commun
- Maintien de la diversité économique du territoire avec le site des Torpilles à vocation industrielle et artisanale
- Maintien / valorisation du cadre de vie avec le développement des espaces verts
- Prise en compte des risques, notamment d'inondation et d'évolution du trait de côte

Les mesures à prendre en compte

Les destinations imposées

La présente orientation permet de cibler certains sites et d'en figer la destination, indépendamment du règlement écrit. Ainsi, l'orientation d'aménagement impose :

- Des sites paysagers inconstructibles ou à créer (lorsque l'activité cessera) : Ils permettent de maintenir des coupures vertes entre les différentes entités bâties le long de la route départementale
- Un site dédié aux équipements collectifs (site actuel d'Enedis) et des espaces dédiés aux aménagements collectifs (cours de tennis)
- Un vaste site à vocation industrielle et activités connexes
- Un site, au sud de la route départementale, où seules des activités économiques (commerces et artisanat de proximité, activités accueillant du public, bureaux, restaurations, etc.) et des équipements publics sont possibles dans l'emprise des bâtiments existants à la date d'approbation du PLU. Il ne s'agit pas de conforter l'urbanisation du site ou de le voir se transformer en quartier d'habitations

Les autres prescriptions

En outre, l'orientation d'aménagement impose de :

- Maintenir / valoriser la piste cyclable existante.
- Renforcer la desserte en transport en commun avec la création d'un nouvel arrêt. L'emplacement dessiné est un emplacement de principe qui devra être étudié pour être le plus sécurisé possible.
- Conserver certains arbres (enjeu paysager d'importance)
- Préserver et renforcer certaines haies et boisements le long du cours d'eau

Le schéma d'aménagement

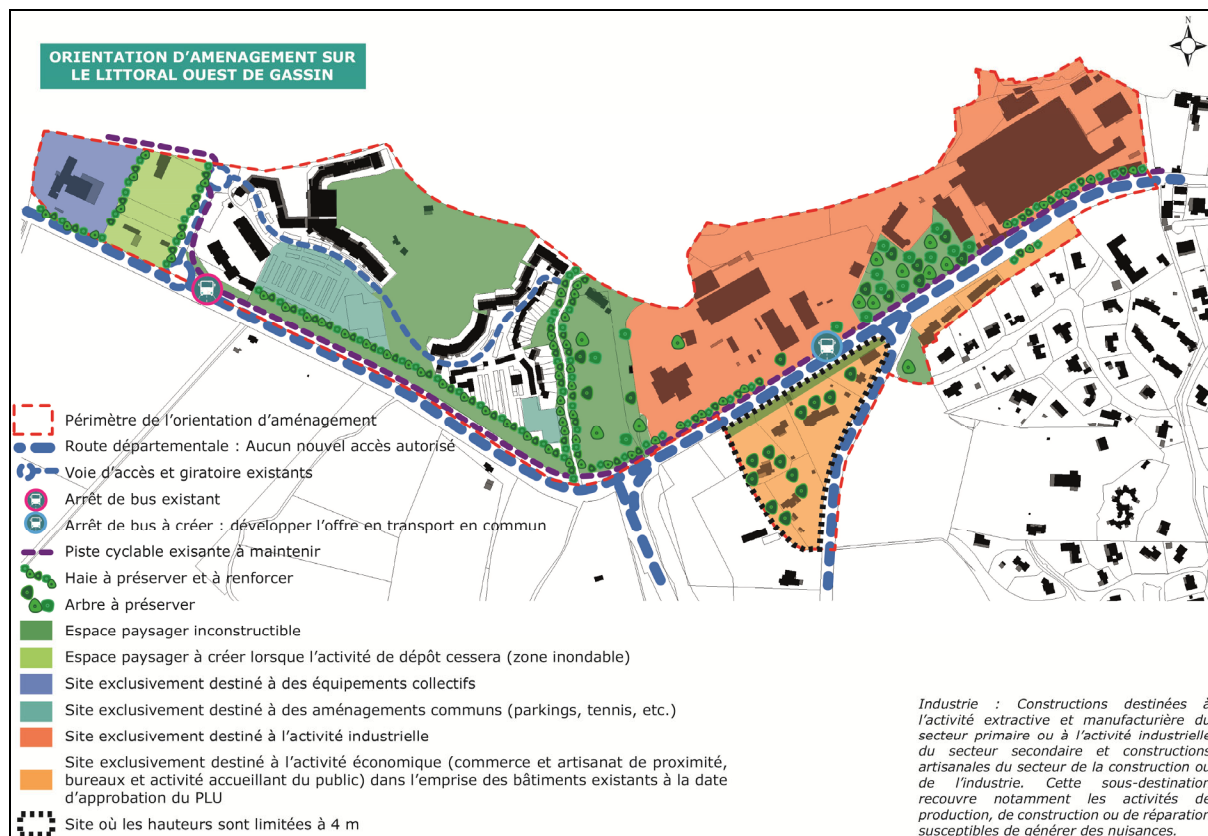


Schéma d'aménagement



Orientation sectorielle 3 : Le village de Gassin

Les principes et enjeux

Sur le village de Gassin, les enjeux sont nombreux et peuvent être regroupés en trois grandes thématiques :

- Les enjeux patrimoniaux : Il s'agit de préserver la silhouette du village perché, son écrin paysager et de respecter ses caractéristiques architecturales et paysagères. Les vues offertes vers le golfe mais aussi les vues offertes depuis l'extérieur vers le village sont d'importance.
- Les enjeux sociétaux avec le maintien d'un maximum d'équipements collectifs, le développement des commerces et restaurants, etc.
- Les enjeux liés aux déplacements avec notamment la question du stationnement et des circulations piétonnes

Concernant le volet patrimonial, le règlement écrit et graphique suffit : le village fait l'objet d'une réglementation particulière, aucune extension n'a été projetée au PLU et les espaces boisés classés ou les espaces paysagers assurent la préservation de l'écrin de verdure.

Pour les autres enjeux, la présente orientation permettra de mieux encadrer les futurs projets et de bien s'assurer que certains principes soient respectés.

Les mesures à prendre en compte

Les destinations imposées

La présente orientation permet de cibler certains sites et d'en figer la destination, indépendamment du règlement écrit. Ainsi, l'orientation d'aménagement impose :

- Un vaste site paysager inconstructible où seuls peuvent être aménagés des déplacements doux. Il s'agit de la ceinture verte en limite est du village.
- Des espaces à vocation d'équipements ou aménagements publics, au nord, au centre ou au sud. Il s'agit tout aussi bien de parkings, d'un projet d'aire de loisirs, du mini-stade, de la salle polyvalente, de l'école, etc.
- Au cœur du village et de son extension sont définis deux sites dans lesquels la destination est imposée pour les rez-de-chaussée. Ces derniers ne peuvent accueillir que des équipements collectifs, des commerces et de l'artisanat de proximité, des bureaux, des activités accueillant du public ou encore de la restauration. Aucun nouveau logement ou garage n'y est notamment autorisé.

Les autres prescriptions

En outre, l'orientation d'aménagement impose de :

- Maintenir / valoriser des déplacements piétonniers (homogénéisation de l'espace public, de la signalétique, etc.)
- Création de places de stationnement et d'une zone « 30 » en limite est du village
- Maintien d'essences arborées dans le village
- Secteur où les hauteurs sont limitées à 3 m au-dessus du niveau de la voie
- Secteur où il est possible de déroger aux règles sur les hauteurs et les prospects pour les équipements collectifs sans que cela n'impacte la qualité paysagère des lieux.



Le schéma d'aménagement

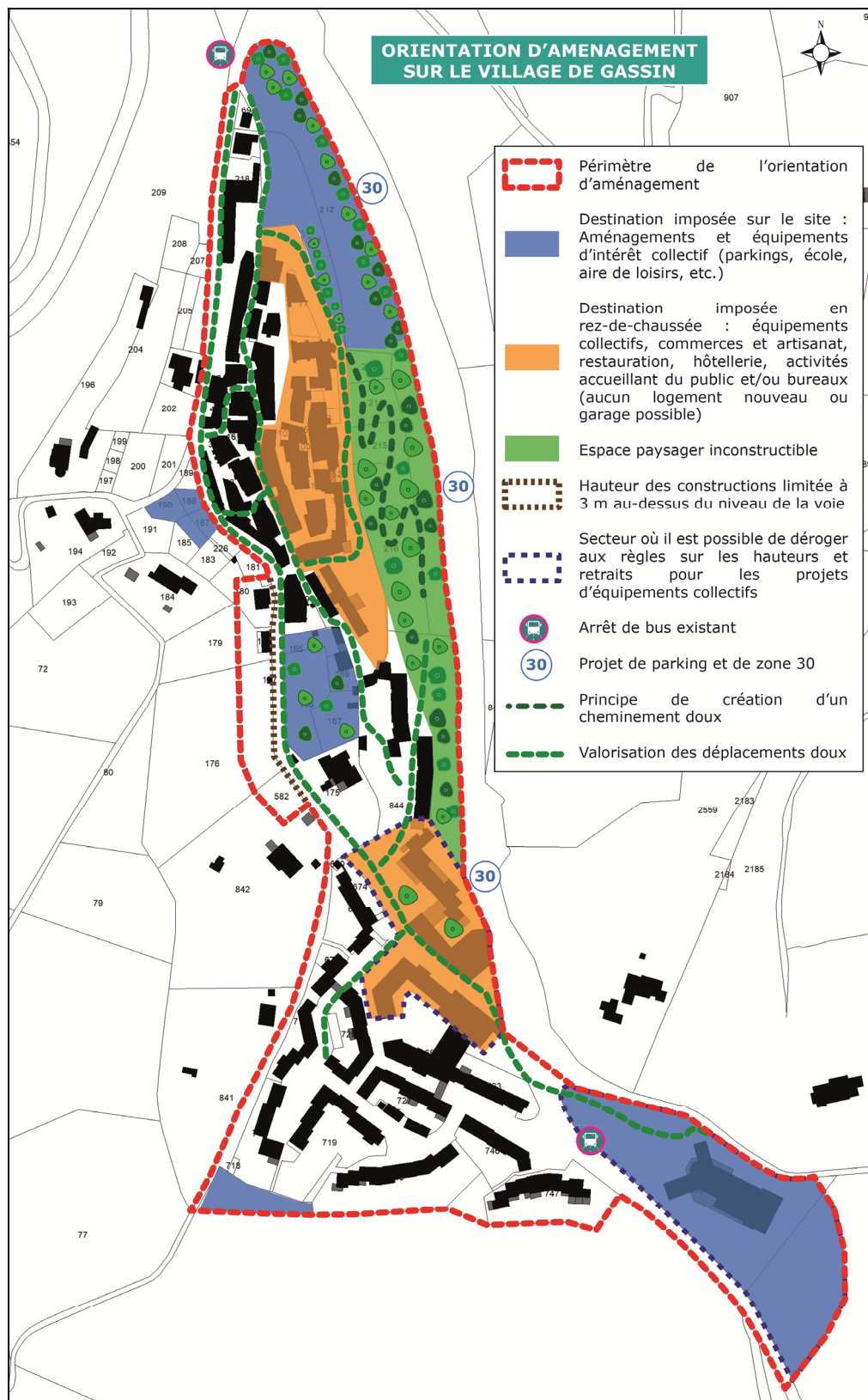


Schéma d'aménagement



Orientation sectorielle 4 : Abords de la RD 559

Les principes et enjeux

Les abords de la RD 559 portent les enjeux urbains du PLU. Comme spécifié au Schéma de Cohérence Territoriale en cours de révision sur le Golfe de Saint Tropez, ce site est destiné à se densifier, en complément du pôle d'équipements et de logements existants. Il permettra notamment de répondre aux besoins en matière de mixité sociale sur le territoire.

La densification du site est également l'occasion d'en améliorer l'aspect paysager, notamment pour les parcelles bordant la RD 559.

Les questions de desserte et de stationnement sont également centrales : La création d'une gendarmerie et des logements associés en face du lycée va générer une augmentation des flux (déjà tendus au droit du site) et la disparition d'un espace utilisé comme parking par les étudiants. La densification de la zone AUB ne peut s'envisager sans action concrète pour améliorer le maillage du site. De plus, c'est l'occasion de trouver de nouveaux emplacements de stationnement.

Les mesures à prendre en compte

Les prescriptions paysagères

La présente orientation vise à améliorer la traversée du territoire communal en imposant plusieurs actions le long de la RD 559 et notamment :

- Les espaces boisés et les aménagements collectifs en contre-bas de l'Oasis, sites directement perceptibles depuis la RD 559, doivent être maintenus et entretenus.
- Deux alignements boisés sur le site de l'Oasis le long des voies de dessertes doivent être préservés.
- Il faut accompagner paysagèrement la piste cyclable le long de la RD 559.
- Pour la partie nord de la zone AUB, dévolue à des logements individuels ou semi-groupés, des haies végétales denses doivent être plantées en accompagnement de tout nouveau projet de construction (que la parcelle soit déjà ou non bâtie). Il s'agit d'améliorer l'existant et d'accompagner la densification du site.
- Dans la partie sud de la zone AUB, il convient de créer des haies de part et d'autre des sites à densifier pour en atténuer l'impact
- Il convient de préserver les pins parasols situés derrière l'actuel garage automobile, à l'Est de la RD 559.
- Le rideau boisé existant le long du Bourrian doit être maintenu.

Les prescriptions en matière de mixité sociale

Quatre sites de mixité sociale sont projetés :

- Un premier site doit accueillir la future gendarmerie, 40 logements pour gendarmes et 19 logements en accession sociale.
- Un second site est destiné à accueillir au moins 50% de logements sur son emprise (l'autre moitié est dévolue à des équipements publics si besoin). Parmi ces logements, au moins 50% doivent être des logements locatifs sociaux. Les 50% restant (au plus) doivent être des logements en accession sociale.

- Un troisième site est dédié à des logements avec au moins 50% de logements locatifs sociaux.
- Un quatrième site doit permettre la création de logements saisonniers au droit de l'Oasis.

Sur ces quatre sites, la typologie bâtie attendue est des petits collectifs et/ou des villas mitoyennes.

Les mesures en matière de déplacements

En matière de déplacements, les mesures sont les suivantes :

- Il convient de créer deux voies cyclables à double sens : le long de la RD 559 (maîtrise d'ouvrage : Conseil Départemental) et le long du Bourrian (maîtrise d'ouvrage : Communauté de Communes du Golfe de Saint Tropez).
- Aucun nouvel accès sur la RD 559 ne sera possible. A l'Est de la RD 559, les habitations nouvelles devront être desservies depuis le chemin du Pré Fonterau (des servitudes de passage seront parfois à prévoir avant de diviser un terrain ou autre). Pour le site à vocation de programme mixte de logement longeant la RD (aplat orange à l'Est), une entrée depuis la RD 559 sera possible (mais la sortie se fera sur le chemin du Pré Fonterau).
- Aucun permis ne sera autorisé en zone AUB pour les terrains situés à l'Est de la RD 559 tant que la desserte viaire ne sera pas améliorée avec :
 - Un élargissement du chemin du Pré Fonterau (voie à double sens avec accotement piétonnier) ou création d'un sens unique sur ce chemin. Les sites à vocation de programmes mixtes (aplat rose et orange) au sud peuvent déroger à cette prescription si une nouvelle voie (entrée sur site) est créée depuis la RD 559.
 - Une entrée / sortie sécurisée entre la RD 559 et le chemin du Pré Fonterau. Les sites à vocation de programmes mixtes (aplat rose et orange) peuvent déroger à cette prescription si la sortie au sud (rond-point du lycée) est jugée suffisante après avis du Conseil Départemental

A noter que ces améliorations permettront d'éviter l'engorgement du rond-point existant au droit du lycée (déjà assez saturé), rond-point qui doit accueillir à terme les flux liés à la future gendarmerie. Ainsi, les aménagements projetés répondront aux besoins de la zone AUB et pour partie au site concerné par la future gendarmerie et les logements projetés (gendarmes et accession sociale).

Le schéma d'aménagement

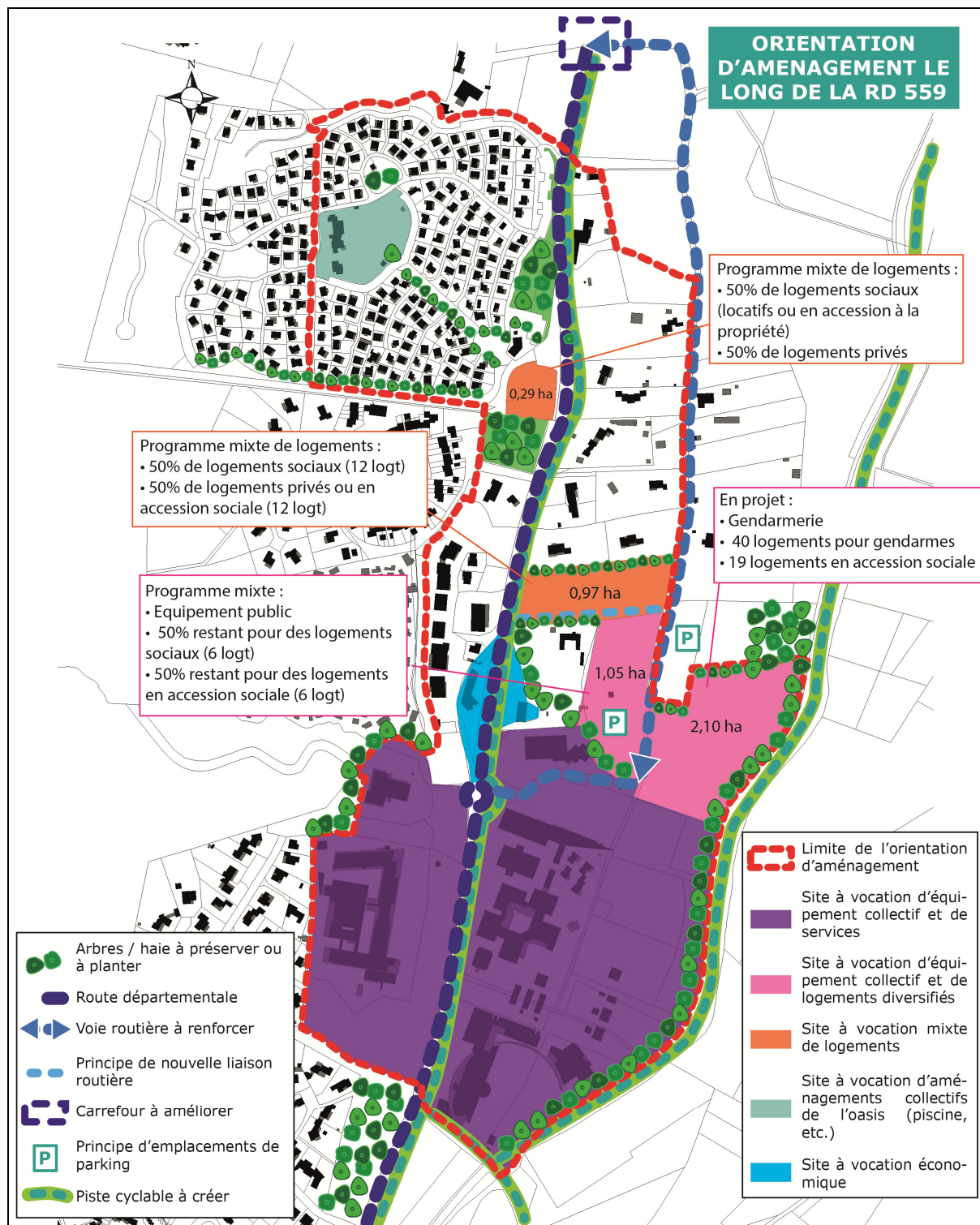


Schéma d'aménagement



Orientation sectorielle 5 : La Bouillabaisse et Les Marres

Les principes et enjeux

La zone AUCb sur La Bouillabaisse et Les Marres correspond à une zone urbaine au PLU approuvé en 2009. Mais si les voies ouvertes au public et les réseaux d'eau et d'électricité et d'assainissement en périphérie immédiate de cette zone ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter, la Défense Extérieure Contre l'Incendie est insuffisante. C'est notamment lié à l'étroitesse des voies privées et aux constructions (habitations, garages, clôtures, etc.) qui ont été édifiées en limite de la voie. Or, un terrain privé ne peut en enclaver un second.

Aujourd'hui, de nombreux permis sont refusés dans ces quartiers pourtant urbanisés. Aussi, les constructions seront autorisées en zone AUCb au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone tels que prévus dans la présente orientation.

Les mesures à prendre en compte

La défense extérieure contre l'incendie

Chaque parcelle objet d'une nouvelle construction (hors piscine, terrasses et annexes ouvertes type abris bois...) doit être suffisamment desservie au regard de la Défense Extérieure Contre l'Incendie. Au-delà du respect du Règlement Départemental de Défense Extérieure Contre l'Incendie (annexé au PLU), chaque projet doit pouvoir justifier des éléments suivants :

- La voie d'accès au site est suffisamment large (4 m minimum) pour les engins de secours (sur tout le linéaire de la voie, depuis la voie départementale jusqu'au droit de la parcelle concernée). Pour rappel, cette largeur permet le passage des engins mais aussi les manœuvres des services de secours auprès de ces engins.
- Les voies d'accès repérées dans le schéma d'aménagement, qu'elles soient publiques ou privées, doivent avoir une largeur minimale de 4 m. De plus, toute clôture et toute construction ne peut être édifiée à moins de 2 m de l'axe de ces voies, indépendamment de la largeur des voies actuelles. Il s'agit de ne pas contraindre de futurs élargissements.
- Les ouvrages d'art sur les cours d'eau doivent être suffisamment dimensionnés pour le passage des engins de secours. Un ouvrage insuffisant bloquera toute nouvelle construction pour les parcelles situées au-delà (les secours doivent pouvoir atteindre les parcelles concernées, qu'elles soient déjà bâties ou non).
- Chaque projet doit justifier d'une aire de retournement suffisante (ou d'un bouclage viaire) à proximité ou en prévoir une dans le projet. Il faut permettre le demi-tour des engins de secours.
- Une borne à incendie doit être disponible à proximité et disposer d'un débit suffisant (ou être en projet)
- Les Obligations Légales de Débroussaillage doivent être parfaitement appliquées (à démontrer lors du dépôt de la demande)

Le schéma d'aménagement

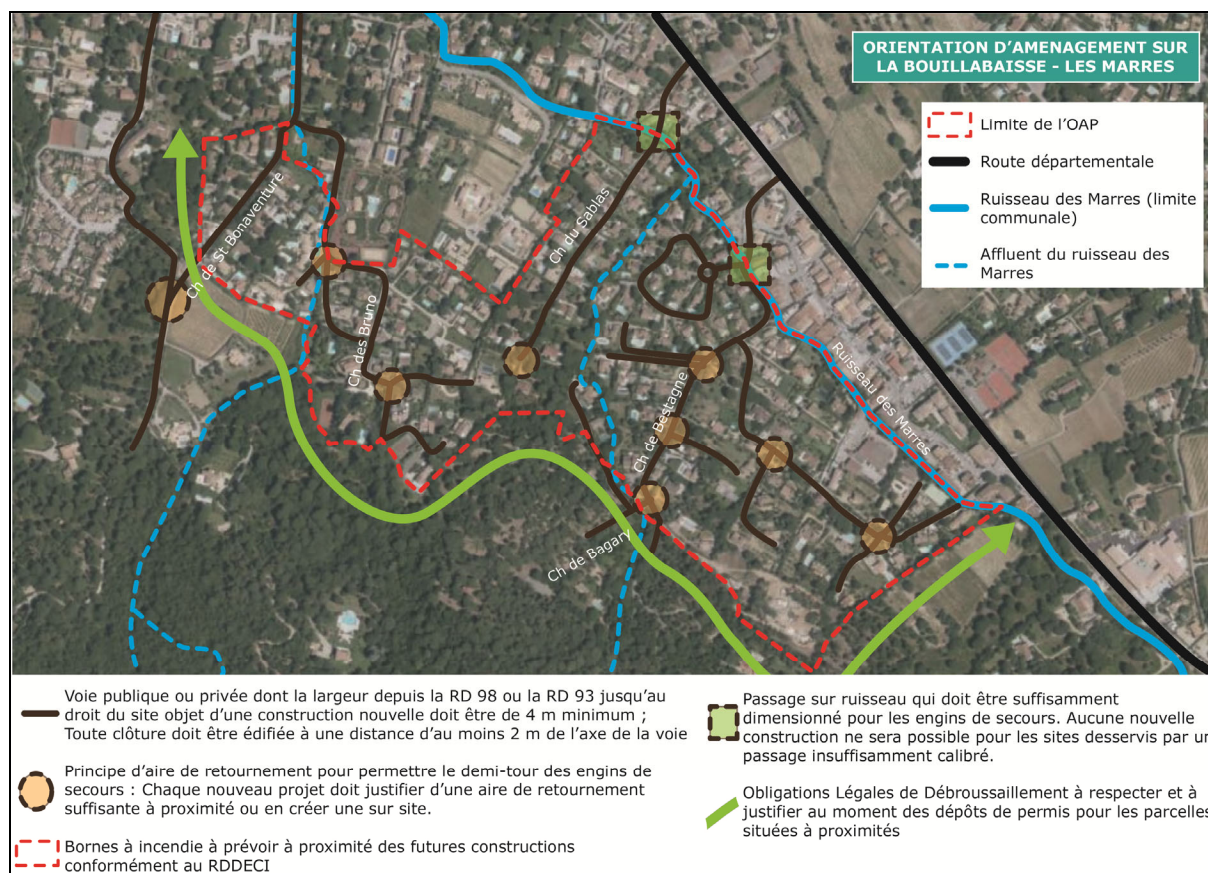


Schéma d'aménagement

Orientation thématique portant sur la trame verte, la trame bleue et la nature en ville

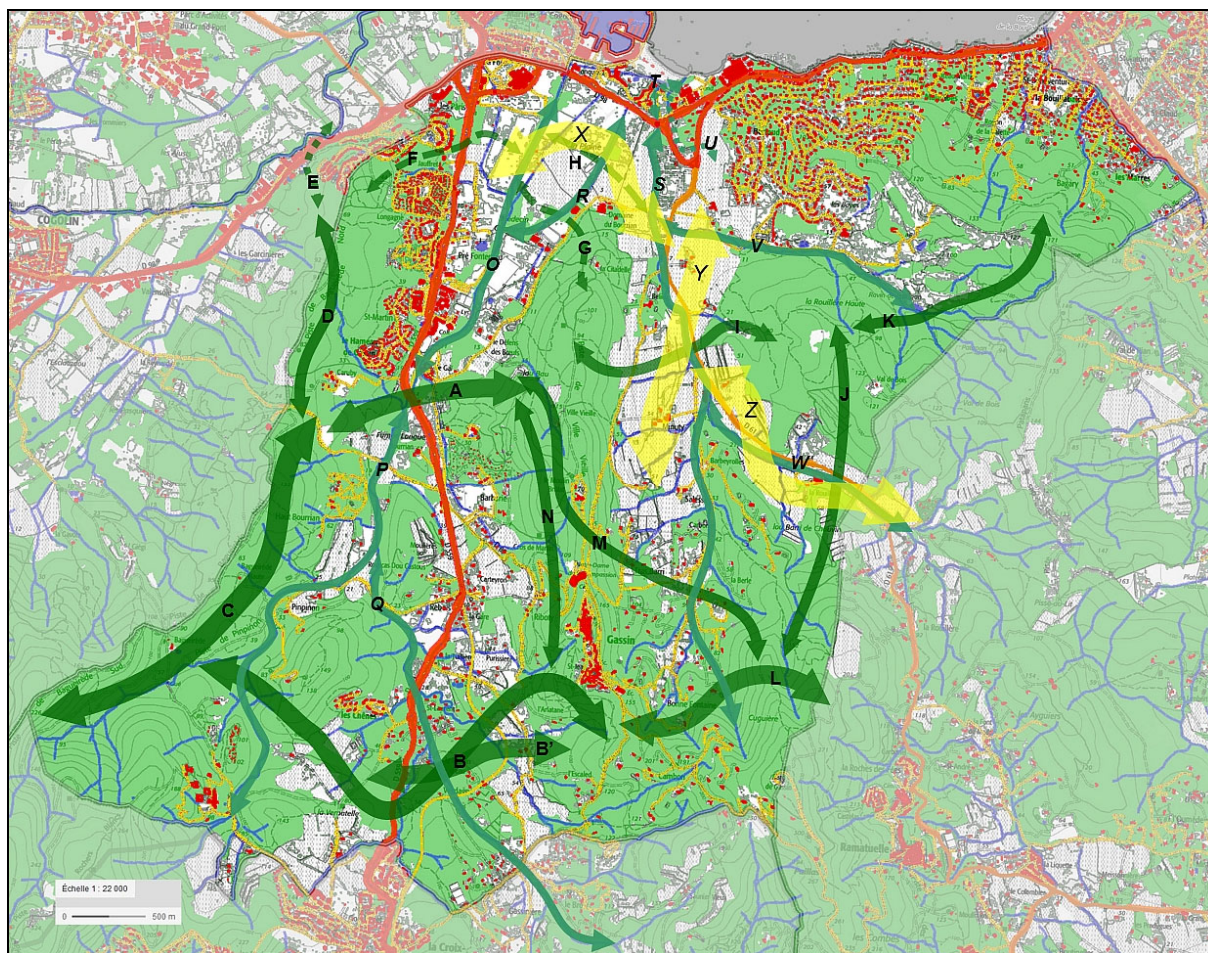
Contexte local et objectifs

Les trames vertes, bleues et noires

Le PLU a permis d'affiner la trame verte et bleue définie dans le SRADDET de la région PACA puis dans le SCoT du Golfe de Saint Tropez. La figure ci-après présente les tracés des corridors matérialisés sur les éléments de la Trame Verte et Bleue.

A noter que les corridors de la Trame Verte (TV) restent toujours schématiques, car ils ne s'appuient pas nécessairement sur un axe physique, à la différence des corridors de la Trame Turquoise (TT) qui s'appuient sur les cours d'eau et leur ripisylve, ainsi que sur les vallons secs qui abritent souvent une végétation plus dense que les espaces adjacents.

En revanche, dans certains cas, il existe des structures physiques dans le paysage sur lesquelles les espèces vont s'appuyer (en particulier : les haies et les ripisylves).



TVB communale (Source : Festuca Environnement ; Fond : IGN) ; Légende dans le texte ci-après

Les corridors de la trame verte et bleue sont les suivants :

- A : Corridor du chemin de Caruby : Corridor est-ouest de la TV. Il s'agit d'un des rares secteurs où les massifs boisés du centre et de l'ouest de la commune sont en contact, sans être coupés de grandes zones ouvertes ni urbanisées. La RD 559 constitue un obstacle important compte-tenu de l'intensité élevée du trafic, lequel

induit un risque de collision élevé. Dans ce corridor, la RD 559 franchit le ruisseau du Bourrian : le pont qui enjambe le cours d'eau et ses berges, constitue un point de passage qui évite la traversée de la chaussée pour les espèces terrestres ou amphibiennes.

- B : Corridor du Moulin d'Eau - Vernatelle : Corridor est-ouest de la TV. Il s'agit du second axe reliant les massifs forestiers du centre et de l'est avec ceux de l'ouest de la commune. Ce corridor est plus large que le précédent (A) et le caractère forestier du secteur sont favorables aux espèces plus grandes et aux animaux volants. En revanche, la RD 559 constitue un obstacle (Cf. plus loin).
- B' : Il s'agit d'une variante du précédent, plus directe mais coupant une plus grande largeur de la vallée du lieudit l'Escaled. La ripisylve du ruisseau de l'Escaled peut fournir un point d'appui pour cette traversée.
- C : Corridor de Bagueirède - sud : Corridor nord-sud de la TV. Il marque la continuité des massifs forestiers à l'ouest du territoire communal. Il se prolonge vers le nord (corridor D) puis vers le nord-ouest (corridor E) et le nord-est (corridor F). Le corridor C permet de relier les deux corridors A et B entre eux et avec la Forêt Domaniale des Maures sur la commune de La Môle. Il s'agit d'un corridor entièrement forestier.

A noter que les massifs forestiers constituent des Réservoirs de Biodiversité (RB) pour de nombreuses espèces, principalement des milieux boisés, mais également des maquis hauts et des lisières. La circulation des animaux au sein de ces RB n'est pas contrainte, aussi jouent-ils également un rôle de corridor.

- D : Corridor de Bagueirède - nord : Corridor nord-sud de la TV. Prolongeant le précédent, il permet de relier les corridors E et F. Il s'agit également d'un corridor entièrement forestier. La présence de pistes DFCI augmente la capacité de ces milieux (accueil d'espèces non strictement forestière comme la tortue d'Hermann).
- E : Corridor de Massane : Corridor est-ouest de la TV. Petit corridor susceptible de relier le massif de Bagueirède avec la ripisylve de la Giscle. Situé sur la commune de Cogolin, il n'a pas fait l'objet d'une analyse poussée et n'est cité que comme une possibilité.
- F : Corridor de Jauffret : Corridor est-ouest de la TV. Petit corridor situé entre les quartiers de Font Mourier et de l'Oasis, il permet de joindre le corridor de Bagueirède à La Plaine et sa zone humide. Il ne concerne que les espèces non aquatiques. Il est justifié par la présence d'un très beau « hop-over » sur la RD 559.



Le « hop-over » de Jauffret

- G : Corridor de Médecin-Champagne : Corridor est-ouest de la TV. Corridor ouvert offrant la possibilité aux animaux de traverser La Plaine pour retourner vers le massif boisé de Ville Vieille (colline du village historique). Il est perturbé par le développement du centre équestre et la rareté des haies mais il offre une possibilité de franchissement.
- H : Corridor du bocage de La Plaine : Corridor est-ouest de la TV. Ce corridor suit le réseau de fossés et de haies et offre la possibilité aux animaux de traverser le secteur de La Plaine, en reliant le corridor du ruisseau de Bourrian à celui du ruisseau de Belieu. Ce corridor permet également le contournement du Domaine de Bourrian grâce au corridor G.
- I : Corridor de Belieu - Minuty : Corridor est-ouest de la TV. Ce corridor vient relayer le corridor A vers l'est et permet de joindre le massif boisé de Ville Vieille à celui de La Rouillère Haute. Il profite d'un réseau de haies entre ces deux massifs. Il croise le corridor S de la Trame Turquoise qui suit le ruisseau de Belieu et de la Rouillère. La traversée de la RD 61 constitue un obstacle mais le trafic est plus faible que dans le cas de la RD 559. Les ponts sur les fossés de l'ancienne carrière et du hameau voisin sont susceptibles de faciliter le passage de certaines espèces.
- J : Corridor de Barri de Chauvin - Rouillère-Haute : Corridor nord-sud de la TV. Ce corridor en grande partie boisé, joint les massifs de Lou Barri de Chauvin à celui de Rouillère-Haute. Il franchit le vallon cultivé du ruisseau de la Rouillère à son point le plus étroit. Le principal obstacle reste la RD 61. Un petit busage au niveau de l'embranchement de la piste vers le Val des Bois peut faciliter la traversée le long du cours d'eau.
- K : Corridor du Golf : Corridor est-ouest de la TV. Ce corridor se situe en zone boisée. Il permet les déplacements entre le massif de Rouillère-Haute et celui du lieudit Bestagne, au nord-ouest du terrain de Golf. Il se connecte aux corridors I et J de la TV et au corridor V de la Trame Turquoise (TT). En revanche, vers le nord-est, il « alimente » des espaces en « cul-de-sac » des hauts de Saint-Tropez, fortement urbanisés de manière peu dense.

A noter que terrain de golf mobilise de vastes surfaces (0,7 km²) qui sont en partie artificialisées et qui sont fréquentées. Elles permettent l'accueil d'une partie de la faune, en particulier les oiseaux. En revanche, l'espace reste « imperméable » aux grandes espèces terrestres. Des conditions d'aménagement favorable à la faune pourraient être analysées.

- L : Corridor de Bonne-Fontaine : Corridor est-ouest de la TV. Ce corridor se situe entièrement en zone boisée, bien qu'on observe des habitations isolées. Il permet la circulation des espèces entre le vaste massif forestier du Barri de Gassin (qui s'étend vers le sud entre les communes de La-Croix-Valmer et Ramatuelle, et par-delà, la péninsule du Cap-Lardier). Ce corridor est le seul à connecter encore cette péninsule avec le massif des Maures, via le corridor B (et B'). Ce rôle de corridor est déjà indiqué dans le SRCE.
- M : Corridor de : Corridor nord-ouest - sud-est de la TV. Ce corridor en grande partie forestier permet la circulation entre le massif de Cuguière et le corridor de Bonne-Fontaine, avec le massif de Ville Vieille et le corridor A. Ce dernier massif est encore très naturel dans les secteurs boisés. En revanche, il traverse une zone de bâti dispersé, au niveau du lieudit Tras Barri. Dans ce secteur, les bosquets arborés restent suffisants pour permettre la circulation des espèces. En revanche, toute densification pourrait conduire à perturber le fonctionnement de ce corridor.
- N : Corridor du Bourrian aval : Corridor nord-sud de la TV. Ce corridor entièrement boisé joint les corridors A et B au niveau du massif forestier de Ville Vieille. Il peut se substituer pour partie au précédent (corridor M). Il abrite moins de bâtiments, mais il est traversé par la RD 89 qui supporte un trafic plus élevé que les voiries du secteur de Tras Barri.
- O : Corridor du ruisseau de Bourrian aval : Corridor nord-sud de la TT. Ce corridor suit le cours d'eau entre le franchissement par la RD 559 et le secteur de La Plaine, puis, au-delà, l'embouchure en mer. La composante TV s'interrompt au niveau de la RD 98. En aval, le cours d'eau traverse la zone urbaine défavorable aux animaux. La composante TB se poursuit jusqu'au ruisseau de Belieu. Ce corridor longe l'étang du lieudit Pré-Fontereau, avec lequel il est en relation à travers la ripisylve. Celle-ci est irrégulière : la strate arborescente est localement insuffisante et mériterait d'être renforcée.



Le franchissement par la Route du Bourrian ; En arrière du pont, la ripisylve en 2019, dégradée par des travaux récents (remplacée par des cordons de canne de Provence)



Des travaux entrepris en 2020 qui ont totalement fauchés la strate arbustive (projet de piste cyclable)

- P : Corridor du Bourrian amont : Corridor nord-sud de la TT. Ce corridor suit le Bourrian, puis le ruisseau de Vernatelle, entre le franchissement par la RD 559 et l'amont, fixé arbitrairement à la limite communale. Cette section peut présenter des assecs lors des saisons estivales. La ripisylve est irrégulière : La strate arborescente est localement insuffisante. Dans la partie amont, elle se distingue parfois mal des forêts des versants. Le corridor P croise le corridor B à proximité du lieudit Vernatelle Haute.



Franchissement du ruisseau de Vernatelle par le chemin de Grafionier (Photo Google Earth) ; A proximité du Village de vacance de Grafionier. Cette station de plantes invasives, encore peu développée, située en tête de bassin, doit être supprimée sans délai.

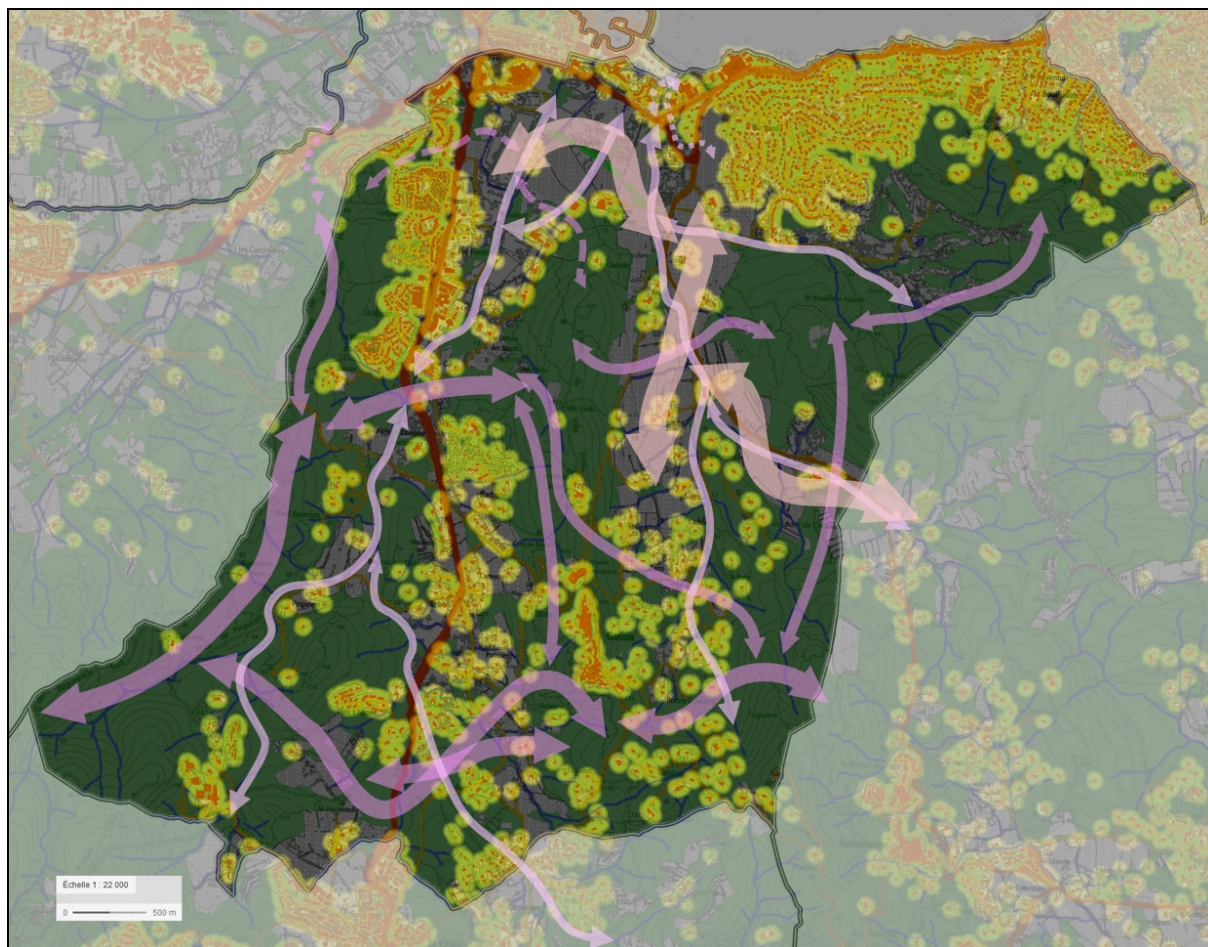
- Q : Corridor de Vernatelle : Corridor est-ouest de la TT. Cet affluent du ruisseau du Bourrian franchit la RD 559 au niveau du lieudit Saint-Laurent. Le vallon est très encombré mais constitue un bon axe pour les espèces. L'affluent qui longe cette route, la franchit à proximité immédiate de la zone artisanale de Vernatelle et pourrait participer au corridor A.
- R : Corridor de La Plaine : Corridor est-ouest de la TT. Ce petit corridor concerne plus particulièrement les amphibiens. Il s'agit d'un petit cours d'eau aux allures de fossé, alimenté au moins partiellement par les rejets du centre équestre et qui draine la zone humide de La Plaine.

- S : Corridor du ruisseau de Belieu : Corridor nord-sud de la TB. Ce long corridor suit le ruisseau de Belieu sur toute sa longueur. La ripisylve montre une bonne continuité en amont de la RD 98A « route du littoral ». Celle-ci est franchie par un pont qui couvre une longueur de lit assez grande, en raison de la configuration des voies (diffuseur de la RD 98 - RD 98A). Plus en aval, le ruisseau rejoint le corridor T ci-dessous. En amont, le corridor ne traverse pas de voirie à fort trafic. La partie amont est plutôt un vallon sec dont la végétation reste plus hygrophile que celle de forêts sèches adjacentes.
- T : Corridor de la plage ouest : Corridor est-ouest de la TT. Ce corridor relie le précédent (corridor S) à la mer à travers une zone urbanisée. Le lit a été modifié. La ripisylve est absente : elle est majoritairement remplacée par des massifs de canne de Provence (*Arundo donax*). En revanche, le corridor permet la connexion des milieux aquatiques.
- U : Corridor de Bertaud : Corridor nord-sud de la TT. Ce petit corridor relie la zone agricole de Bertaud et le pied de la colline du même nom. Ces milieux ont peu d'intérêt sur le plan biologique, en raison de la culture intensive de la vigne et de l'urbanisation des reliefs. Le corridor suit un petit cours d'eau qui traverse successivement une grande pépinière et une zone urbanisée. Avant de rejoindre son embouchure, il conflue avec le ruisseau de Belieu et celui de Bourrian.
- V : Corridor du ruisseau de Val des bois ou de Patapan : Corridor est-ouest de la TT. Il se connecte en aval avec le ruisseau de Belieu. Il s'écoule entre les massifs de Rouillère et de Bestagne. Sur une longue partie de son linéaire, il se localise dans le périmètre du terrain de golf. En dehors des franchissements de la RD 61 et de celle de la Route du Golf, il présente une très bonne continuité.
- W : Corridor du Ruisseau de la Rouillère : Corridor sud-est - nord-ouest de la TT. Il suit le ruisseau descendant par le lieudit La Rouillère des hauts de Ramatuel. Il interfère principalement avec la RD 61 sur cette commune.
- X : Corridor de La Plaine : Corridor est-ouest de la TV. Ce corridor marque les espaces ouverts de la zone de La Plaine, un des rares secteurs non boisés et non urbanisés de la commune. La Plaine est classée en zone humide et présente un intérêt biologique significatif.
- Y : Corridor de Salesse - Bertaud : Corridor nord-sud de la TV. Ce corridor marque les espaces ouverts de la zone de plaine agricole qui s'insinue entre les reliefs de Ville Vieille et Rouillère Haute. Il reste fragmenté par des haies et des éléments de bâti dispersés.
- Z : Corridor ouvert de La Rouillère : Corridor sud-est - nord-ouest de la TV. Ce corridor relie des espaces ouverts en suivant la vallée du ruisseau de la Rouillère.

A noter que la Trame Noire est constituée de corridors semblables à ceux de la Trame Verte et Bleue, la principale différence étant liée aux sources lumineuses qui peuvent venir renforcer ou perturber ce réseau.

Globalement, cette carte ne fait pas apparaître de corridor nouveau, par rapport à ceux de la TVB. Les RB de la TVB présentent de faibles niveaux d'éclairement. Les zones urbanisées sont fortement éclairées, ce qui est cohérent avec les images de radiance (Cf. le chapitre sur la définition de la Trame Noire ci-avant), lesquelles montrent un fort éclairement de la zone côtière.

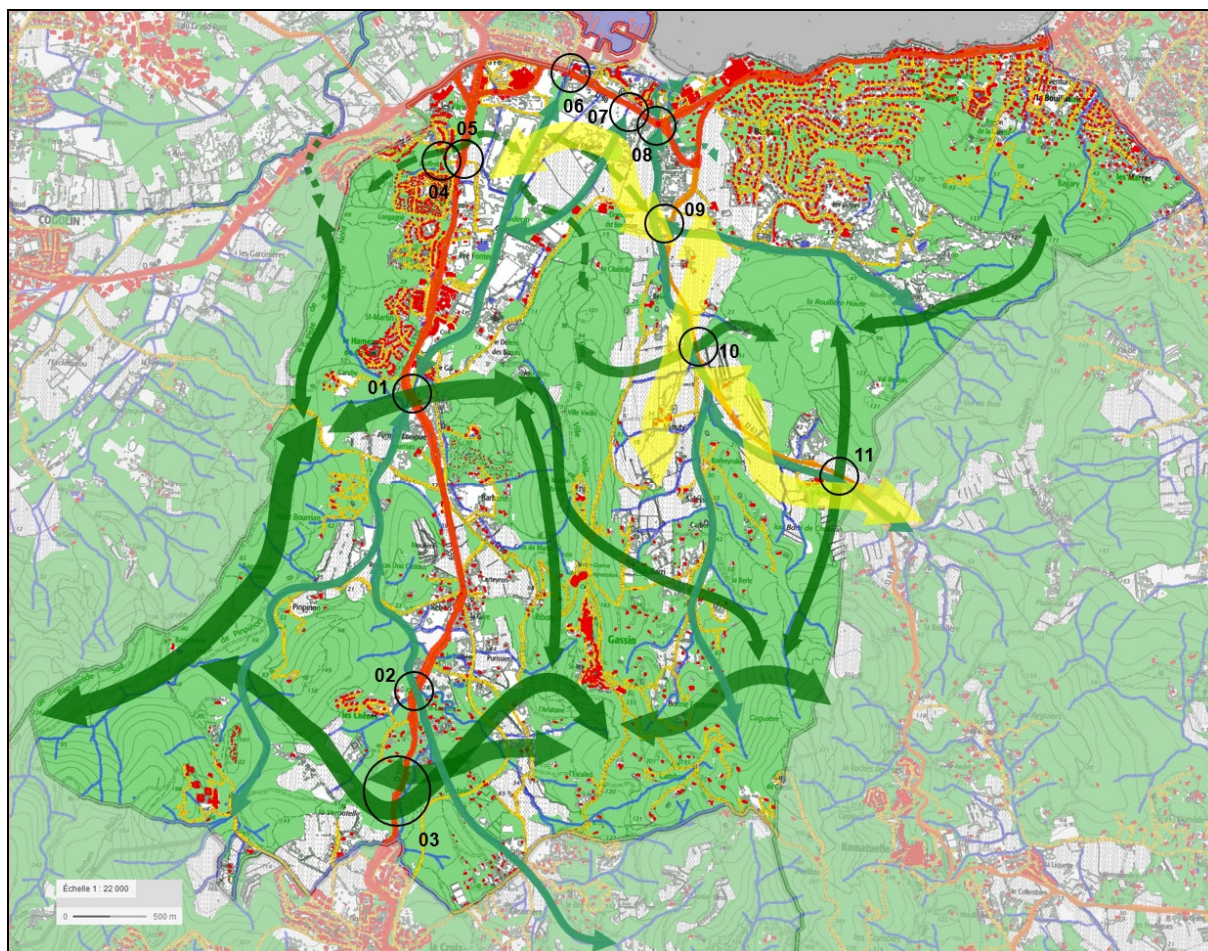
En revanche, de nombreux corridors se localisent à proximité de hameaux ou d'habitations isolées, dont les éclairages sont de nature à perturber la circulation des animaux. La TN sera donc analysée après la présentation des principaux points de conflit de la TVB.



Report de la TVB sur la carte des points lumineux présumés (Source : SASU Festuca Environnement ; Fond : IGN)

Les objectifs de l'orientation d'aménagement thématique

La carte ci-après présente les principaux points de conflit entre les corridors de la TVB et les obstacles identifiés.



Principaux points de conflits de la TVB communale (Source : SASU Festuca Environnement)

- 01 : Points de franchissement de la RD 559, principal obstacle routier (avec la RD 98a, Cf. plus loin) de la commune. Le corridor A bénéficie de la proximité des massifs boisés. Le pont sur le ruisseau de Bourrian assure le passage du corridor O-P. En revanche, ce secteur est fortement contraint par la présence de la pépinière, du terrain de camping, du lotissement du Gaï et d'une habitation isolée. Sa conservation nécessite un arrêt de toute construction ou aménagement, la conversion d'une partie des zones A en N et la mise en place d'un EBC.
- 02 : Secteur de croisement du corridor de la Trame Turquoise et de la RD 559. Le pont offre de bonnes conditions de transit à la faune aquatique ou amphibie, ainsi que les petites espèces de la ripisylve. En revanche, les espèces plus grandes et les animaux volants sont défavorisés par la suppression de la ripisylve au sud et par la vitesse élevée des véhicules.
- 03 : Secteur de franchissement de la RD 559. Il s'agit du principal obstacle sur le corridor B-B' dont la conservation est primordiale. La configuration de la RD 559 rend le passage des espèces de petite taille difficile et risqué, d'autant qu'une partie du linéaire présente un talus de déblais haut et de bordures de trottoir. Ce secteur n'est pas pourvu d'un ouvrage de franchissement de cours d'eau. En revanche, la présence de recrues forestiers au sein de la zone A à l'ouest de la RD 559 facilite la traversée. Le caractère boisé du secteur est globalement favorable à la tranquillité des animaux et facilite le passage des espèces volantes (« hop-over »).

Immédiatement au nord du passage B-B' sont implantées les zones AUC et UGA du Moulin d'Eau. L'ouverture à l'urbanisation de ce secteur est de nature à diminuer l'efficacité du corridor. Le zonage du PLU antérieur (A et N, pour partie EBC) est favorable à la conservation du corridor.

Au sud de corridor B-B', la zone artisanale du Gourbenet (commune de La Croix Valmer) vient s'appuyer sur un petit cours d'eau, affluent du ruisseau de Verdagne, par un mur de soutènement et de clôture. Ce cours d'eau aurait pu venir en renfort du corridor, mais son efficacité est relative. Le zonage du PLU antérieur (A et N, pour partie EBC) est favorable à la conservation du corridor.

- 04 : Le secteur de Jauffret accueille un corridor de la TV des milieux boisés secs. Il est restreint par la faible largeur entre les lotissements de Font-Mourier et L'Oasis ainsi que par la présence de trois bâtiments isolés. Le zonage du PLU en vigueur, pour partie en zones A et N (EBC) est favorable à la conservation du corridor. En revanche, le classement en zone urbaine (UC) au niveau des bâtiments pourrait conduire à la fermeture du corridor.
 - 05 : Le corridor de Jauffret franchit la RD 559 par un « hop-over » constitué par un alignement de pin pignon (*Pinus pinea*) implanté dans un terre-plein central. Cette configuration est très favorable aux espèces volantes ou arboricoles. La traversée par les espèces terrestres reste difficile. Seul un petit ouvrage hydraulique, situé en limite du quartier de L'Oasis, offre des possibilités de passage sous la chaussée.
 - 06 - 07 - 08 : D'une manière générale, le franchissement des RD 98/98A est difficile, en raison du fort trafic qu'elles supportent.
 - Les ponts présentent de grandes ouvertures, en raison des forts volumes d'eau devant transiter pendant les crues. Ces ouvrages favorisent le passage de la faune. L'ouvrage du point 08 présente une grande longueur couverte, ce qui est défavorable au transit des animaux.
 - En revanche, si des arbres sont installés le long de la RD 98A, il ne s'agit pas de véritables alignements, encore moins d'une bande boisée. Le passage des espèces volantes est de ce fait plus difficile.
 - 09 : le ruisseau de Val de Bois franchit la RD 61 grâce à un ouvrage hydraulique bien dimensionné, mais dont la longueur est importante. Lui fait suite un second ouvrage sur la voirie locale. Les travaux, récents, ont nécessité la suppression de la ripisylve. Des plantations ont été effectuées mais la reprise semble difficile. Il en résulte une coupure du corridor dans sa partie aérienne, ce qui est regrettable, mais semble aisé à corriger.
- Les abords de la RD 61 sont en zone A (Ai). Le secteur de Bertaud étant cultivé en vigne et en pépinière, la mise en place d'un EBC le long du cours d'eau facilitera, sur le plan réglementaire, la reconstitution de la ripisylve.
- 10 : La RD 61 croise le corridor de la Trame Verte I. Le trafic étant modéré, les risques d'accidents sont limités, mais les niveaux de trafic routiers étant orientés à la hausse, le franchissement de la route deviendra de plus en plus difficile. La présence d'un fossé et d'un busage sous la chaussée n'est pas significatif compte tenu des dimensions réduites de cet ouvrage et du déboisement d'une partie du linéaire du fossé. L'installation d'un jeu de haies en L de part et d'autre de la route permettrait de constituer un « hop-over ». Le secteur étant en zone A, la mise en place d'un EBC le long du fossé facilitera, sur le plan réglementaire, la mise en place du « hop-over ».

- 11 : La RD 61 croise le corridor de la Trame Verte J. Le trafic étant modéré, les risques d'accidents sont limités, mais non nuls. Aucun ouvrage ne favorise le passage. Les massifs forestiers sont très proches de la route. L'installation d'un jeu de haies permettrait de constituer un « hop-over ». Par ailleurs, la ripisylve du ruisseau de Rouillère est interrompue à ce niveau et devrait être replantée. Le secteur étant en zone A, l'extension des EBC vers la chaussée facilitera, sur le plan réglementaire, la mise en place du « hop-over ».

Au-delà des enjeux de préservation des grands espaces naturels (assurée par le règlement graphique), il s'agit dans l'OAP de travailler à l'échelle des espaces où les corridors peuvent être rompus par l'urbanisation.

Cette orientation concerne donc essentiellement les corridors de la trame verte et bleue à proximité des zones urbanisables au PLU. Les grands objectifs affichés visent ainsi à :

- **Préserver ce qui participe aux grandes continuités écologiques** : C'est notamment le cas des corridors est-ouest traversés par la RD 559 où l'urbanisation s'est développée ces dernières années et des corridors nord sud avec le passage sur la RD 98 parmi les quartiers urbanisés du littoral.
- **Intégrer les nouveaux projets d'aménagements au regard de la TVB et ainsi promouvoir de nouvelles continuités vertes et aménager de nouveaux cœurs de nature dans la ville** : plantations d'arbres, nouveaux espaces verts, parkings végétalisés, ... Il s'agit d'étoffer la trame verte et bleue

A noter que la trame noire fera l'objet de mesures particulières au travers d'actions communales qui ne peuvent être transcrites dans la présente orientation.

Les prescriptions de l'orientation d'aménagement

La présente orientation d'aménagement fixe des prescriptions à deux niveaux.

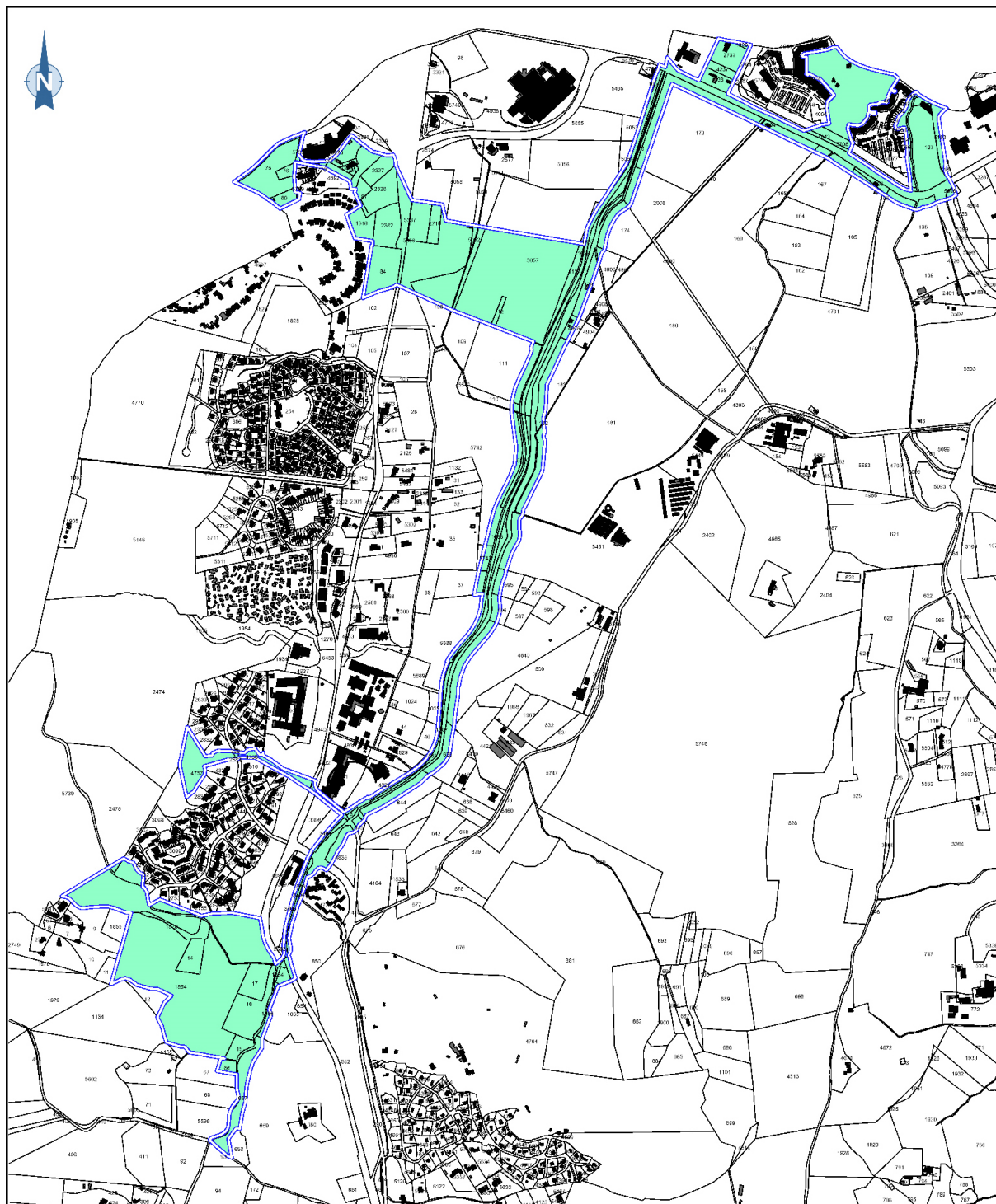
1. Le long de certains corridors (cf. cartographie ci-après) :

Dans ces espaces, il est interdit d'imperméabiliser les sols. En cas de projets de destructions/reconstructions, il conviendra de revenir à des espaces plus paysagers, de pleine terre.

Aucune nouvelle construction n'est possible sauf nécessité agricole dûment justifiée ou aménagement public indispensable. En cas de logement existant, une extension et des annexes sont possibles conformément au règlement écrit de la zone concernée.

De plus, les murs clôtures sont interdits pour ne pas canaliser et aggraver les débits vers l'aval. En cas de projets de destruction / reconstruction, les clôtures devront être remplacées par des systèmes de grillage à mailles larges. Pour rappel, il n'est pas obligatoire de clôturer son terrain en limite de cours d'eau. Il est recommandé de planter des essences à place d'une clôture.

En limite de ces espaces, les projets devront proposer des espaces plantés ou paysagers. Il s'agit d'intégrer la trame verte et bleue aux zones urbanisables par ailleurs.



La trame verte et bleue du territoire soumise à pression particulière

2. Sur l'ensemble du territoire :

Les projets d'aménagement et de construction doivent participer à la connaissance du milieu et au développement des continuités vertes et bleues. Ils doivent garantir soit la sauvegarde, soit la restitution des continuités écologiques, et proposer des éléments garants d'une diversité et d'une richesse naturelle.

Lors de l'analyse initiale du site et du contexte, il est important de :



- Repérer les arbres et la végétation sur le terrain,
- Mettre en évidence les grands traits du paysage et de la biodiversité : arbres remarquables, alignements, haies structurantes, présence de l'eau, vues dégagées ou refermées, etc.
- L'état écologique du terrain : fort ou faible intérêt / relation avec les trames vertes et bleues riveraines.

Pour être intégré dans le réseau écologique de la commune (nature en ville), le projet doit :

- Prendre en compte l'aspect paysager dès l'amont du projet car il va nécessairement impacter le paysage local et en devenir un élément indissociable. L'intégration paysagère du projet doit être pleinement justifiée lors des demandes d'autorisation d'urbanisme.
- Intégrer la trame verte et bleue du territoire, voire la renforcer. Aussi, les éléments naturels doivent faire partie intégrante de tout projet. Il ne s'agit pas de reliquats de terrains mais bien d'une constituante du projet. Il importe d'analyser les espaces naturels, boisés ou paysagers alentours.
- Favoriser la diversité des essences et l'emploi d'espèces locales,
- Bannir les plantes envahissantes, qui se multiplient rapidement au détriment des espèces locales. Elles réduisent localement la diversité biologique et peuvent dégrader le paysage en homogénéisant le milieu. Elles modifient la dynamique de l'écosystème et entraînent son vieillissement prématuré.

Disposition thématique portant sur les transports et les déplacements

Schémas d'aménagement et précisions sur les principales caractéristiques des voies et espaces publics

Comme précisé dans le diagnostic et le PADD, la disposition des voies départementales et la configuration du golfe de Saint Tropez expliquent que les voies soient saturées en période estivale. Les routes départementales structurantes, notamment les RD 559 et RD 98a, connaissent dorénavant des flux tendus même au printemps et à l'automne.

Face à ce constat, nombreux sont les habitants, acteurs économiques mais aussi visiteurs à emprunter des voies départementales de type rural, voire des voies communales. C'est notamment le cas sur Gassin pour la route de la Mort du Luc ou encore la route du Bourrian. Ainsi, des voies non prévues à cet effet supportent un trafic routier trop important générant un entretien important et des risques accidentogènes.

Aussi, en complément de mesures qui seront prises à l'échelle intercommunale (voies de contournement, élargissements, etc.), il importe d'intervenir sur le territoire de Gassin en partenariat, notamment, avec le Département du Var et la Communauté de Communes du Golfe de Saint Tropez (qui a la compétence Déplacement depuis le 01/07/2021).

Les actions prioritaires à mener sont :

1. Améliorer le carrefour de la Foux, liaison entre les RD 559, RD 98 et RD 98a (enjeu majeur, intercommunal)
2. Améliorer le carrefour RD 559 / Route de la Mort du Luc / RD 89 pour fluidifier les déplacements (enjeu majeur, intercommunal)
3. Améliorer les déplacements sur la route de la Mort du Luc (élargissement déjà réalisé) et coordonner les actions à l'échelle intercommunale
4. Prendre en compte les transits de plus en plus importants sur la route du Bourrian (enjeu intercommunal)
5. Améliorer le carrefour RD 559 / Route du Brost (enjeu secondaire, local)

En outre, il convient de retravailler les entrées de ville et traversées du territoire pour sublimer l'image de Gassin. Enfin, les actions d'entretien et d'amélioration du réseau viaire doivent se poursuivre.

Les voies sur lesquelles il convient d'intervenir sont d'ores et déjà repérées via les emplacements réservés et les orientations d'aménagement sectorielles (en sus des actions à venir des gestionnaires de voirie). Ainsi, l'action 1 est traduite dans l'orientation sectorielle. Les actions 2, 3, 4 et 5 sont traduites pour l'heure via des emplacements réservés lorsqu'ils étaient nécessaires.

A noter que la problématique des flux de circulation en entrée du lycée a été prise en compte dans l'orientation d'aménagement sectorielle de la zone AUB.

Il n'est donc pas nécessaire de renforcer cette thématique dans la présente orientation.

Les continuités piétonnes

Concernant les déplacements piétonniers, il n'a pas été relevé de points noirs sur Gassin à l'exception des abords du centre commercial de La Foux et le long de la RD 559. Des actions spécifiques sont décrites dans l'orientation sectorielle de La Foux et un emplacement réservé prévoit une piste douce le long de la RD 559.



Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Par ailleurs, la présente orientation recommande plusieurs actions sur le domaine public :

- Amélioration de trottoirs existants, de passages piétons
- Amélioration des signalétiques (panneaux mais aussi marquage au sol dans les quartiers pour valoriser le caractère piétonnier des voies)
- Marquage au sol spécifique sur les voies les plus passantes dans les hameaux pour donner la priorité aux piétons

Pour que la mobilité des piétons puisse être confortable et sûre, la largeur minimale du chemin piéton (hors trottoir) devra être adaptée au niveau de sa fréquentation piétonne aux heures de pointe et à l'éventuelle présence d'une piste cyclable.

Le tableau ci-après présente des recommandations :

Niveau de fréquentation piétonne	Présence ou non d'une piste cyclable, séparée ou mixte	Largeur minimale du cheminement piéton imposée
Faible	Sans piste cyclable	1,70 m
	Avec piste cyclable séparée	2,00 m
	Avec piste cyclable non séparée	3,00 m
Moyen	Sans piste cyclable	2,50 m
	Avec piste cyclable séparée	3,00 m
	Avec piste cyclable non séparée	3,50 m
Fort	Sans piste cyclable	3,00 m
	Avec piste cyclable séparée	3,50 m
	Avec piste cyclable non séparée	4,00 m

La largeur minimale de 1,70 m permet à une personne en fauteuil roulant d'effectuer à tout moment une rotation de 180°. Cette largeur devra être plus importante pour les trottoirs car le chemin devra en sus être isolé du danger de la circulation routière (barrière à ajouter).

Ayant tendance à privilégier les trajets les plus courts, les plus sûrs et à l'abri du trafic motorisé, les cyclistes empruntent parfois des chemins piétons, bien qu'ils n'en aient pas toujours le droit. Etant donné que leur vitesse de circulation peut être un danger pour les piétons, il est important d'aménager systématiquement une piste cyclable en site propre si la place le permet. Cette piste pourra également être empruntée par les personnes en trottinette et en rollers.

Autant que faire se peut, il convient de tenir compte des personnes malvoyantes qui apprécient les chemins dont les limites se démarquent bien. Ainsi, un élément architectural (mur, maison, grillage, etc.), un changement de revêtement (gazon ou terre) ou, en leur absence, un tracé de caniveau ou une bande dont le revêtement contraste visuellement et tactilement avec celui du chemin peuvent servir de guidage à la personne aveugle ou malvoyante.

Pièce 3. Orientations d'Aménagement et de Programmation

Dans la mesure du possible, il faut éviter de gêner le guidage de cette dernière par du mobilier ou des véhicules à deux roues placés aux bords du chemin. Il faut faire en sorte que les limites du chemin soient détectables par tâtonnement.

Pour diminuer une pente, il convient d'aménager le chemin en zigzag si possible. Si le degré de la pente du chemin est supérieur à 6%, il faudra ajouter une main courante.

Enfin, concernant l'éclairage, la présente orientation recommande plusieurs actions. Il est tout d'abord rappelé que les chemins qui ne sont pas particulièrement fréquentés de nuit nécessitent moins de lumière. Plusieurs mesures permettent de modérer leur éclairage :

- Installer une lumière orientée et éviter la lumière diffuse ;
- Optimiser le temps de fonctionnement de l'éclairage public, en installant un système d'allumage à coupure graduelle ;
- Baisser la puissance de l'éclairage durant les heures de repos nocturne (de 22 heures à 6 heures) ;
- Revêtir les chemins de bitume noir anti-réverbération ;
- Pour les chemins traversant des espaces verts, privilégier un éclairage qui indique la direction au piéton sans déranger la faune.

