

SCoT PROVENCE MÉDITERRANÉE RÉVISÉ

Projet d'aménagement et de développement durables



SCoT approuvé par délibération du comité syndical n° 06-09-2019/06/401 en date du 06 septembre 2019
Transmis et reçu en Préfecture le 04 Octobre 2019 - exécutoire le 4 Décembre 2019

➤ Rapport de présentation

➤ **Projet d'aménagement et de développement durables**

➤ Document d'orientation et d'objectifs

➤ Documents graphiques

➤ Chapitre individualisé du SCoT valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer



audat.var
AGENCE D'URBANISME
DE L'AIRE TOULONNAISE ET DU VAR

Le SCoT Provence Méditerranée, une réponse locale aux principes de développement durable

Provence Méditerranée occupe une place particulière dans le Var et dans la Région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cœur économique d'un des plus importants départements touristiques de France, abritant la 3^{ème} aire urbaine régionale, le territoire se développe dans un cadre naturel d'exception entre mer et collines.

Pour garantir la singularité de ce territoire d'excellence, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT Provence Méditerranée approuvé en 2009 fut la traduction d'une première coopération des collectivités du bassin de vie de l'aire toulonnaise. Cette coopération fructueuse s'est poursuivie lors de la mise en œuvre du SCoT et dans les travaux engagés pour la révision vers le « SCoT 2 », objet du présent document.

Ce « SCoT 2 », comme en 2009, prend en compte, intègre et met en cohérence les politiques publiques à l'œuvre : la préservation de l'environnement, des espaces agricoles, le développement économique, l'habitat, les déplacements, les aménagements urbains... Sur cette base, il ambitionne de répondre aux défis résultant du diagnostic territorial et de l'état initial de l'environnement et ainsi de traduire les ambitions des élus du Syndicat Mixte du SCoT Provence Méditerranée pour le développement du territoire.

La mise en cohérence des politiques publiques

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable de Provence Méditerranée s'élabore sur un territoire composé aujourd'hui de quatre établissements publics de coopération intercommunale¹, avec un ensemble de démarches supra ou infra SCoT, à caractère réglementaire ou non².

Aujourd'hui et à l'horizon 2030, les champs de la réflexion stratégiques du SCoT Provence Méditerranée portent sur les domaines suivants :

- l'urbanisme ;
- le logement ;
- les transports et les déplacements³ ;
- l'implantation commerciale ;
- les équipements structurants ;
- le développement économique, touristique et culturel ;
- le développement des communications électroniques ;
- la qualité paysagère ;
- la protection et la mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers ;

¹ La Métropole « Toulon Provence Méditerranée »

La Communauté d'Agglomération « Sud Sainte-Baume »

La Communauté de Communes « Vallée du Gapeau »

La Communauté de Communes « Méditerranée Porte des Maures »

² Ces documents et leur articulation avec le SCoT sont décrits dans le rapport de présentation

³ En matière de déplacements, les objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacements (Art. L122-1-3 du CU)

- la préservation et la mise en valeur des ressources naturelles ;
- la lutte contre l'étalement urbain ;
- la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Fixer les objectifs de croissance démographique pour anticiper les mutations économiques, sociales et environnementales

La révision du SCoT Provence Méditerranée a été élaborée dans un contexte démographique sensiblement différent de celui de 2009. En 2009, le diagnostic faisait état d'une forte attractivité démographique, et le PADD s'établissait sur une estimation de croissance démographique d'environ 50 000 habitants supplémentaires jusqu'en 2020, soit une augmentation moyenne d'environ 3 100 habitants par an, en prenant 2004 comme année de référence.

Depuis lors, le constat a été partagé d'un fort ralentissement démographique, vérifiable par ailleurs sur l'ensemble du littoral de la Région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ce ralentissement, expliqué à la fois par une chute importante de l'attractivité migratoire et par des migrations résidentielles qui restent soutenues vers le Moyen-Var, a marqué un creux important dans la croissance des années 2005 – 2015. Cette croissance aujourd'hui repart, plus modérée, mais surtout sur un mode sensiblement différent, plus vertueux, entraînée par la Métropole de Toulon Provence Méditerranée, et en 1^{er} lieu par la ville de Toulon.

Sur la base de ce constat, le SCoT 2 cherche à établir un nouvel équilibre, entre d'une part ce ralentissement, vu comme une opportunité pour rééquilibrer, voire réparer, certains effets du rapide développement que le territoire a connu au cours du demi-siècle passé, et d'autre part cette reprise modérée de croissance qui consacre l'attractivité retrouvée de la Métropole et de sa ville-centre, pour un développement à la hauteur des enjeux de la 3^{ème} aire urbaine régionale.

Dans ce cadre, le PADD révisé s'établit sur une estimation de croissance démographique d'environ 30 000 habitants et 12 000 emplois supplémentaires d'ici 2030, soit une augmentation moyenne d'environ 2 500 habitants et 1 000 emplois par an, en prenant 2018 comme année de référence. Cet objectif s'appuie sur l'affirmation d'un projet politique équilibré et réaliste, tenant compte tout autant de la capacité d'accueil du territoire que de ses ambitions de développement, notamment économique.

Enfin, pour assurer un avenir durable au territoire de Provence Méditerranée, le PADD poursuit la recherche d'une réponse locale aux évolutions de nos sociétés : nouveaux impératifs environnementaux, modes de vie en évolution constante (révolution numérique, vieillissement ...), nouvelles exigences des habitants quant à leur cadre de vie quotidien et à leurs modes d'habiter, nouvelles formes de mobilité...

Répondre aux défis de Provence Méditerranée : des enjeux du diagnostic aux défis du PADD

Le diagnostic (rapport de présentation), structuré en 10 grands constats, clôturé chacun d'eux par l'énoncé de 5 enjeux principaux. Ces 50 enjeux forment une trame de réflexion que le PADD synthétise dans les 4 défis énoncés ci-après :

1/ Les défis environnementaux :

- la poursuite de la maîtrise de la consommation de l'espace ;
- la poursuite de la préservation du capital naturel, forestier et agricole et le maintien de leurs fonctions paysagères, écologiques et économiques ;
- la poursuite de la mobilisation et de la gestion économe et durable des ressources ;
- la poursuite de la réduction des pollutions et de l'impact des activités humaines ;
- une réponse affirmée face aux défis climatiques et énergétiques.

2/ Les défis liés au fonctionnement et à l'équilibre du territoire :

- la poursuite de la maîtrise du développement ;
- la poursuite de l'amélioration des déplacements ;
- la poursuite du renforcement des centralités urbaines et villageoises ;
- la recherche permanente du meilleur équilibre entre préservation et valorisation du territoire et du littoral en particulier.

3/ Les défis sociaux :

- la réponse aux besoins de logements ;
- la promotion d'un cadre de vie urbain de qualité ;
- la mise en valeur du patrimoine bâti et urbain et des entrées de ville ;
- la valorisation de la diversité géographique et du génie des lieux ;
- la poursuite de la réduction des risques et des nuisances et leur prise en compte dans les projets d'aménagement.

4 / Les défis économiques :

- la poursuite du rayonnement métropolitain et du positionnement régional, national et international du territoire ;
- la poursuite de la performance de l'activité économique et de la recherche de l'équilibre de l'offre commerciale.

La mise en œuvre de cette ambition s'articule dans le projet d'aménagement et de développement durables **autour de quatre grands objectifs indissociables** :

Objectif 1 : Encadrer et structurer le développement pour ménager le territoire afin d'assurer d'une part, l'équilibre entre la préservation des espaces naturels, forestiers et agricoles et d'autre part, la lisibilité de l'organisation spatiale du territoire et d'un développement urbain maîtrisé.

Objectif 2 : Fixer les axes du développement, en affirmant l'ambition métropolitaine, en fixant les principes de la localisation préférentielle des emplois au service de la mixité fonctionnelle et dynamisme des centres-villes, en répondant aux besoins en logements et en poursuivant le développement des alternatives à l'usage individuel de l'automobile.

Objectif 3 : Promouvoir un cadre de vie de qualité et relever le défi de la transition énergétique et de la lutte contre le changement climatique, en apaisant la ville, en veillant à la qualité des espaces publics, des paysages urbains et notamment ceux en entrées de ville, en diminuant les nuisances et en visant un modèle urbain à la fois compact et vert, en relevant le défi de la transition énergétique en diminuant les consommations d'énergie et en augmentant la part des énergies renouvelables.

Objectif 4 : Planifier un développement qui compose avec les risques et assure une gestion durable des ressources en anticipant et en s'adaptant au changement climatique, en assurant la sécurité des biens et des personnes, en préservant et en valorisant les ressources, en gérant et en valorisant les déchets dans une logique d'économie circulaire.

SOMMAIRE

OBJECTIF 1. ENCADRER ET STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT POUR MENAGER LE TERRITOIRE.....	6
1.1. PROTÉGER, GERER, RESTAURER ET METTRE EN VALEUR LES ESPACES NATURELS, FORESTIERS ET AGRICOLES ET LEURS FONCTIONS PAYSAGERES ET ECOLOGIQUES	6
1.2. ORGANISER ET MAITRISER L'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT.....	8
OBJECTIF 2. FIXER LES AXES DU DEVELOPPEMENT.....	11
2.1. AFFIRMER LA DIMENSION METROPOLITAINE DU SCoT PROVENCE MEDITERRANEE	12
2.2. LOCALISER LES ACTIVITES ET LES SERVICES AU SERVICES DE LA MIXITE FONCTIONNELLE ET DU DYNAMISME DES CENTRES-VILLES.....	17
2.3. REPONDRE AUX BESOINS DE LOGEMENTS.....	19
2.4. POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES ALTERNATIVES A L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE.....	21
OBJECTIF 3. POURSUIVRE L'AMELIORATION DU CADRE DE VIE ET DEVENIR UN TERRITOIRE RECONNU DU « BIEN-ETRE » ; RELEVER LE DEFI DE LA TRANSITION ENERGETIQUE	25
3.1. GARANTIR LA QUALITE DU CADRE DE VIE ET DEVENIR UN TERRITOIRE RECONNU DU « BIEN-ETRE »	26
3.2. REPONDRE AU DEFI DE LA TRANSITION ENERGETIQUE ET DE LA REDUCTION DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE	28
OBJECTIF 4. PLANIFIER UN DEVELOPPEMENT QUI COMPOSE AVEC LES RISQUES, REDUISE LA VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET ASSURE UNE GESTION DURABLE DES RESSOURCES	30
4.1. CONCEVOIR UN MODE DE DEVELOPPEMENT QUI COMPOSE AVEC LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES	31
4.2. GERER DURABLEMENT LES RESSOURCES DU TERRITOIRE ET MINIMISER LES IMPACTS DE L'ACTIVITE HUMAINE	34

Objectif 1. ENCADRER ET STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT POUR MENAGER LE TERRITOIRE

Après des décennies de consommations foncières importantes, le territoire connaît depuis le tournant des années 2010 un mode de développement sensiblement plus maîtrisé, avec une consommation d'espace divisée par 2,3 de 2003 à 2014, au regard des tendances passées de 1972 à 2003. En outre, le recentrage constaté de la production de logements et de croissance démographique sur le cœur métropolitain tourne la page d'un étalement urbain jadis excessif, tandis que les opérations de renouvellement urbain se multiplient, notamment dans les centres-villes.

Dans ce contexte, le SCoT définit, dans ce premier objectif, l'équilibre souhaité entre d'une part la préservation des espaces naturels, forestiers et agricoles et d'autre part le développement des espaces urbains existants et projetés.

1.1. PROTEGER, GERER, RESTAURER ET METTRE EN VALEUR LES ESPACES NATURELS, FORESTIERS ET AGRICOLES ET LEURS FONCTIONS PAYSAGERE ET ECOLOGIQUE

Provence Méditerranée possède un patrimoine naturel, forestier et agricole d'exception. Ces espaces, qui couvrent de l'ordre de 80% du territoire, forment une composante essentielle de son identité, de son cadre de vie et de son attractivité.

La préservation et la valorisation de ce patrimoine sont une priorité, ce dont témoignent par ailleurs les divers outils et démarches de gestion et de protection, de restauration et de mise en valeur du territoire⁴.

A. LES ESPACES NATURELS ET FORESTIERS

Les grands espaces forestiers et naturels, qui occupent la majeure partie du territoire (66% de la surface totale, près de 36% pour la forêt et 30% pour les espaces naturels), forment un arrière-plan paysager et écologique majeur à protéger, mais aussi à mieux valoriser.

Cet objectif général recoupe notamment :

- La protection des grands espaces naturels et forestiers, en particulier les deux grands massifs forestiers que Provence Méditerranée accueille en partage avec ses territoires voisins : le massif de la Sainte-Baume à l'ouest et le massif des Maures à l'est, mais aussi les massifs des « Monts Toulonnais » : mont Caume, massif du Cap Sicié, Baou de Quatre Oures, mont Combe, Gros-Cerveau, mont Faron et mont Coudon ;
- La protection des grands paysages emblématiques et identitaires :
 - les espaces naturels contribuant à la qualité et à l'identité des paysages méditerranéens et formant les arrière-plans paysagers des espaces urbains et villageois ;
 - les crêtes et les versants naturels formant les grandes lignes paysagères de Provence Méditerranée ;
 - les espaces constituant des coupures agro-naturelles significatives entre les tissus urbains et permettant de maintenir une alternance ville/campagne ;
 - les sites naturels d'intérêt paysager spécifique ;

⁴ Voir dans le Rapport de Présentation l'articulation du SCoT avec les autres schémas, plans et programmes et l'analyse de l'état initial de l'environnement comprise dans l'évaluation environnementale

- les points de vue et les cônes de vue sur les grands paysages et les paysages emblématiques, notamment depuis les infrastructures routières.
- La protection des cours d'eau, fleuves côtiers et zones humides du territoire, qui représentent des éléments essentiels de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques.
- La protection des plages et des espaces littoraux et marins à fort enjeux paysagers et écologiques (*Cf. Volet Littoral et Maritime du SCoT*).
- La valorisation des espaces forestiers comme espaces :
 - de ressources en tant que bois d'œuvre et bois-énergie ;
 - de subéiculture, castanéiculture, sylvo-pastoralisme ;
 - de loisirs, tourisme, espaces pédagogiques.
- Protéger, gérer de manière écologique, développer et mettre en valeur les espaces de nature en ville : espaces verts, les parcs et jardins, les alignements d'arbres... Ces éléments, supports d'une biodiversité ordinaire, jouent un rôle non négligeable dans les continuités écologiques pour plusieurs espèces. Parallèlement, la présence du végétal permet d'améliorer la qualité du cadre de vie urbain : régulation de la température estivale, cadre de vie paysager, amélioration de la qualité de l'air...
- La protection voire la restauration de l'exceptionnelle biodiversité que le territoire abrite :
 - Dans les espaces jouant un rôle de réservoirs de biodiversité ;
 - Dans les espaces jouant un rôle de corridors écologiques, constitués par les milieux permettant au déplacement des espèces, connectant le réseau des réservoirs entre eux. Dans les espaces où les échanges sont rendus plus compliqués du fait de l'urbanisation ou d'infrastructures de transports, tels que le sillon permien, la plaine hyéroise et la grande plaine du Beausset, il s'agira de stopper la dynamique de dégradation en cours et de donner un cadre général à la restauration de la perméabilité écologique de ces secteurs .

B. LES ESPACES AGRICOLES,

Les espaces agricoles forment une ressource précieuse au regard de leur valeur agronomique, biologique, économique et des autres fonctions importantes qu'ils occupent sur les plans de l'identité locale, des paysages, de l'alimentation locale ou de la maîtrise de certains risques naturels.

A ce titre, les objectifs particuliers suivants sont poursuivis :

- Un objectif de préservation de l'espace agricole, qu'il soit cultivé ou cultivable. Cette préservation doit permettre de conforter la multiplicité des rôles des espaces agricoles : économique, social, paysager, environnemental. Ceci concerne aussi bien les grands espaces structurants, espaces périurbains, espaces en frange d'espaces naturels mais aussi espaces naturels présentant un potentiel de reconquête agricole.
- Un objectif de mise en valeur des espaces agricoles (ces points sont développés ci-après dans le chapitre dédié à l'ambition métropolitaine du territoire) :
 - les espaces agricoles sont des espaces économiques productifs, qu'il convient d'appréhender comme de véritables zones d'activités économiques productives à part entière ;
 - Un objectif de réponses aux besoins alimentaires locaux, ce qui suppose de disposer d'un véritable projet agricole du territoire.

1.2. ORGANISER ET MAITRISER L'ACCUEIL DU DEVELOPPEMENT

Le territoire de Provence Méditerranée, à l'instar des autres territoires littoraux de Provence Alpes Côte d'Azur, a connu un ralentissement de son attractivité démographique entre 2005 et 2015. Depuis 2015, le territoire retrouve toutefois une attractivité, à un rythme plus modeste mais aussi plus équilibré. Situé dans un département qui reste dynamique, Provence Méditerranée entend mettre en place les conditions permettant de conforter cette croissance maîtrisée, par ailleurs cohérente avec ses ambitions de développement économique.

Dans ce cadre, le SCoT projette à l'horizon 2030 l'accueil d'une croissance démographique de l'ordre de 0,4% par an, soit l'accueil d'environ 30 000 nouveaux habitants supplémentaires. Par ailleurs, la croissance économique du territoire et les ambitions économiques portées par les acteurs locaux projettent la création de l'ordre de 12 000 emplois supplémentaires.

Ce développement attendu doit être planifié d'un recentrage à deux échelles :

- A l'échelle du SCoT, un recentrage sur la Métropole Toulon Provence Méditerranée ;
- A l'échelle des communes, un recentrage sur les centres-villes urbains et ruraux et dans les enveloppes urbaines constituées.

A. RECENTRER LE DEVELOPPEMENT SUR LA METROPOLE DE TOULON PROVENCE MEDITERRANEE

Dans un objectif de maîtrise de l'étalement urbain et des temps de parcours, notamment sur les trajets domicile – travail et domicile – services, le développement attendu doit se faire dans une logique de recentrage sur la Métropole. Au sein de cette dernière, sont à privilégier en particulier :

- La Rade de Toulon, les espaces du pôle Ouest et Est, le grand centre-ville d'Hyères ;
- les espaces bien desservis par les divers modes de transports en commun (TER, autocars interurbains, réseau Mitral) existants et projetés.

B. RECENTRER, RENOUVELER, ECONOMISER, OPTIMISER LE DEVELOPPEMENT DANS LES CENTRES-VILLES URBAINS ET RURAUX ET DANS LES ENVELOPPES URBAINES CONSTITUEES.

a. Quantifier et utiliser pleinement le potentiel de renouvellement urbain

Le renouvellement urbain, qui consiste à « refaire la ville sur la ville », doit être le premier potentiel à considérer pour répondre à l'ensemble des besoins en logements, équipements, infrastructures ou activités économiques.

Le renouvellement urbain vise à apporter une réponse aux besoins tout en limitant la consommation d'espace. Au-delà de cet objectif prioritaire, Il s'inscrit dans une logique plus large de :

- revitalisation des centres-villes urbains et ruraux ;
- restructuration et recomposition des entrées de ville, notamment des grands espaces économiques et commerciaux du pôle Est, du pôle Ouest et de l'entrée Ouest d'Hyères;
- rééquilibres fonctionnels des secteurs jugés propices à accueillir une diversité de fonctions plus importantes.
- d'amélioration du cadre de vie quotidien des habitants, des actifs et des visiteurs.

Du point de vue du potentiel mobilisable, le territoire est très hétérogène. A ce titre, il faut distinguer :

- les secteurs propices à l'accueil d'un développement supplémentaire, au regard des capacités d'accueil, notamment définies par la présence ou la planification d'infrastructures (voiries et réseaux divers), de services et de transports en commun adaptés ;
- les secteurs qui ne sont pas ou peu propices à l'accueil d'un développement supplémentaire, soit parce que la capacité d'accueil du secteur est jugée insuffisante au regard des mêmes critères (infrastructures, services et transports en commun), soit par volonté de maintenir les caractéristiques paysagères ou l'ambiance urbaine d'un secteur particulier.

b. Maitriser la consommation d'espace

Le potentiel de développement par renouvellement urbain ne permettra pas toujours de faire face à l'ensemble des besoins en logements, équipements, infrastructures ou activités économiques et de rencontrer pleinement l'objectif de développement et de recentrage. Il pourra dans ce cas être complété par des ouvertures à l'urbanisation.

Ces ouvertures à l'urbanisation ne pourront s'opérer qu'au sein des enveloppes urbaines futures que le SCoT identifie. Les enveloppes urbaines futures sont constituées d'espaces urbanisés, au sein desquels le développement s'opère par renouvellement urbain, et d'espaces urbanisables, qui constituent les ouvertures possibles à l'urbanisation.

Les enveloppes urbaines futures devront s'appuyer sur des limites claires à l'urbanisation, au-delà desquelles s'étendent les espaces naturels, forestiers et agricoles à protéger.

c. Optimiser le foncier en promouvant des formes urbaines économes en espace

Le développement, en renouvellement urbain ou extension, doit s'opérer par la recherche de formes urbaines économes en espace. Cet objectif vaut autant pour l'habitat, les activités économiques que les services. Cette recherche de formes urbaines économes en espace devra être particulièrement poursuivie dans les centralités et dans les espaces bien desservis par les transports collectifs.

La recherche de formes urbaines économes en espace doit être pensée dans l'objectif d'assurer un cadre de vie de qualité, en particulier dans les domaines :

- de l'architecture, notamment dans la réponse à la demande sociétale majoritaire de disposer d'un espace extérieur privatif, y compris dans l'habitat collectif ;
- de l'espace public, où l'intensification de la nature en ville sous toutes ses formes (arbres d'alignement, parcs, squares, jardins familiaux, cours d'eaux ...) doit être constamment recherchée ;
- de la diminution des nuisances, notamment sonores, gage indispensable à la réussite d'une politique de recentrage du développement sur le cœur métropolitain et les centres-villes ;
- de la mixité fonctionnelle, y compris dans les secteurs denses où une mixité à l'îlot, distribuant les fonctions de commerces, bureaux, services et logements entre les étages, pourra être recherchée.

Enfin, cette recherche de formes urbaines économes en espaces s'inscrit à la fois :

- dans un cadre culturel et identitaire général qui est celui de l'habitat méditerranéen et provençal, ce qui n'exclut en rien la recherche d'une expression contemporaine de cette filiation historique ;
- dans la grande diversité des contextes locaux. Il s'agit au cas par cas de considérer le génie des lieux : la « bonne » forme urbaine ne sera pas la même en milieu urbain dense, dans un bourg, dans un village, dans un espace périurbain, sur une pente, dans un espace d'activité économique et devra s'adapter au cas par cas.

C. MAITRISER LE DEVELOPPEMENT DANS LES COMMUNES LITTORALES

La question du développement dans les communes littorales est un enjeu important dans Provence Méditerranée, territoire composé de 15 communes littorales (sur 32), au sein desquelles vit 80% de la population du SCoT.

Dans un contexte où le développement des communes littorales est fortement encadré par la Loi, il s'agit de poser les principes suivants :

- La Métropole et notamment l'espace littoral de La Rade de Toulon, est un espace majeur pour le recentrage du développement.
- Dans les communes soumises aux dispositions des articles L.121-1 du Code de l'Urbanisme, l'extension de l'urbanisation se définit en fonction de la capacité d'accueil des espaces littoraux, estimée par le SCoT dans le rapport de présentation et précisée par le PLU.
- Dans ces communes, l'extension de l'urbanisation s'opère obligatoirement en continuité avec les agglomérations et villages existants ou, dans certains cas particuliers et exceptionnels, sous forme de « hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ».
- Par ailleurs, l'extension de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage est limitée. Dans la bande de cent mètres telle que définie à l'article L.121-16, la constructibilité est circonscrite aux seuls espaces urbanisés.

- Les documents d'urbanisme locaux des communes littorales délimitent et préservent des coupures d'urbanisation telles que définies dans l'article L-121-22 du Code de l'Urbanisme, les espaces terrestres et marins, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques, tels que définis dans l'article L-121-23 du Code de l'urbanisme et enfin classent en espaces boisés les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs de la commune tels que définis dans l'article L-121-27 du Code de l'Urbanisme

Le Document d'Orientations et d'Objectifs précise la notion de «hameaux nouveaux intégrés à l'environnement», identifie les espaces proches du rivage et précise les possibilités d'extension de l'urbanisation.

D. DEFINIR ET METTRE EN ŒUVRE UNE STRATEGIE FONCIERE.

La mise en œuvre des objectifs relatifs à la production de logements, au développement économique et à la préservation des espaces agricoles doit être accompagnée d'une politique foncière publique volontariste, définie et déployée à l'échelle de Provence Méditerranée.

Objectif 2. FIXER LES AXES DU DEVELOPPEMENT

Au-delà des grands équilibres à définir entre préservation et développement, le SCoT fixe les grands objectifs des politiques publiques et veille à leur cohérence au travers de quatre axes.

Le positionnement régional et euro-méditerranéen du territoire forme le premier axe. Longtemps peu visible entre ses grandes voisines niçoise et marseillaise, Provence Méditerranée, et notamment en son cœur la Métropole Toulon Provence Méditerranée, doit continuer à affirmer sa place de 3^{ème} aire urbaine régionale.

Le deuxième axe porte sur les principes de localisation préférentielle des activités économiques. Il s'agira notamment de reconnaître aux centres –urbains et ruraux- mais aussi aux quartiers de gares, un rôle central dans l'accueil du développement économique. Les grands pôles commerciaux périphériques limitent leur développement à l'enveloppe qu'ils occupent, sans pouvoir s'étendre davantage et sans que soit créé un nouveau grand pôle. En revanche, les activités incompatibles avec l'habitat doivent trouver place dans des espaces économiques dédiés, qui leur sont réservés. Enfin, il s'agira de considérer l'espace agricole comme un espace économique à part entière, à maintenir et développer, pour une agriculture de demain davantage considérée et diversifiée.

La réponse aux besoins en logements constitue le troisième axe. Il s'agira d'assurer une réponse quantitative apte à couvrir les besoins, tant de la population locale que des nouveaux arrivants, des publics spécifiques tels que les étudiants et les saisonniers ... tout en veillant à l'accès pour tous au logement et au développement de l'offre de logements sociaux. Mais il s'agit aussi d'assurer une réponse qualitative, par la réhabilitation du parc ancien, la rénovation énergétique, la mixité des fonctions, la qualité du cadre de vie.

Les déplacements forment le quatrième et dernier axe. L'objectif prioritaire sera de poursuivre et d'amplifier le développement de l'ensemble des offres de déplacement constituant une alternative à l'usage individuel de la voiture : co-voiturage, vélo, marche à pied, transports en commun. Concernant ces derniers, le SCoT projette la mise en place d'un réseau « structurant », sur la base du développement et de l'intermodalité des trois réseaux qui irriguent le territoire (TER, cars inter-urbains, bus et bateau-bus du réseau Mistral). Mais l'ambition est aussi de développer un réseau dense et continu d'aménagements cyclables, de développer le confort et la sécurité des piétons, le maillage du réseau de voiries primaires et l'organisation du réseau des flux de marchandises.

2.1. AFFIRMER LA DIMENSION METROPOLITAINE DU SCOT PROVENCE MEDITERRANEE

Provence Méditerranée, 3^{ème} plus grande aire urbaine de l'arc méditerranéen français, entend jouer pleinement un rôle de pôle économique et de services majeurs, au sein des trois échelles suivantes :

- à l'échelle de l'arc littoral régional et méditerranéen : Provence Méditerranée participe au dynamisme du chapelet des grands pôles urbains le composant ; l'objectif est de conforter à cette échelle une stratégie de développement tournée vers la défense, l'économie maritime, le tourisme, le numérique, la silver-économie, les sports mécaniques et l'activité agricole (notamment viticulture et horticulture) ;
- à l'échelle du système urbain du grand Delta du Rhône, vaste espace multipolaire comprenant Avignon, Aix-Marseille, Toulon, Nice... au sein duquel s'accroît les réseaux d'échanges (liens économiques, scientifiques, de mobilité...) où Provence Méditerranée doit affirmer sa place ;
- à l'échelle de la Région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur et du département du Var : les franges nord de Provence Méditerranée (territoire de Cœur du Var et de Provence Verte) connaissent une dynamique forte de périurbanisation. Leurs habitants sont simultanément attirés par les zones d'emplois de Provence Méditerranée et de la Métropole d'Aix-Marseille. La stratégie de renforcement des fonctions métropolitaines supérieures doit être pensée en tenant compte de cette donne départementale et régionale d'extension des marchés du travail et des bassins de vie.

A. AFFIRMER LES ESPACES DE L’AFFIRMATION METROPOLITAINE

Les espaces de l'affirmation métropolitaine, où doivent se localiser préférentiellement les entreprises et les services métropolitains sont :

- La Rade de Toulon (y compris les centres-villes de Toulon et de La Seyne-sur-Mer) ;
- Les pôles Est et Ouest ;
- Le grand centre-ville d'Hyères ;
- Le plateau de Signes.

B. DEVELOPPER LES GRANDES FILIERES ECONOMIQUES

Provence Méditerranée est le premier pôle économique varois. Si la Défense reste un acteur économique de 1^{er} ordre, l'économie du territoire doit poursuivre sa croissance autour de l'économie maritime (industrie, activités portuaires, entretien et réparation navale, recherche et développement, pêche professionnelle et cultures marines, nautisme), du tourisme, de l'économie numérique, des activités de santé et du bien-être, des sports mécaniques, de l'agriculture et de la forêt.

Le défi économique de Provence Méditerranée réside dans sa capacité à développer et attirer des emplois productifs, dans l'industrie comme dans le tertiaire supérieur (technologies de pointe), et ainsi accroître leur poids au sein de la structure économique locale, trop orientée vers les seuls emplois présentsiels. Pour autant, il s'agit d'assurer à ses derniers (notamment le commerce de proximité et l'artisanat) les espaces suffisants pour leur maintien et leur développement, en tant qu'acteurs indispensables à la bonne satisfaction des besoins locaux.

a. *Conforter la Défense dans son rôle de 1^{er} employeur du territoire*

Premier employeur du Var et de Provence Méditerranée, les activités de Défense sont un pilier historique de l'économie locale que le SCOT entend pleinement conforter.

Par ailleurs, indépendamment de l'hypothèse de mise en place d'une Défense Européenne, le territoire de Provence Méditerranée se positionne comme une « place majeure » de tout dispositif de Défense militaire sur la mer déployé à l'échelle de l'Union Européenne.

b. L'économie maritime, pilier du développement économique productif de demain

Sur la base de cet atout spécifique qu'est la présence de la Défense et des grands donneurs d'ordre économique ou d'acteurs liés à la recherche, l'économie maritime du territoire est un pilier économique majeur et un des grands secteurs identitaires du territoire à conforter. Elle se développe notamment dans les domaines :

- de l'Industrie et de la recherche liées à la mer, en s'appuyant sur les grands acteurs implantés localement, en lien avec le Pôle Mer et les pôles de compétitivité.
- de l'entretien et de la réparation navale ;
- de l'accueil des unités de petites, grandes et moyennes plaisances ;
- du fret maritime ;
- du transport de passagers (ferry) et de croisiéristes.

La vocation maritime du territoire se concrétise notamment dans le port de Toulon-La Seyne, qui s'inscrit dans une démarche globale de développement comme « port du futur » sur les thèmes :

- de l'intermodalité et de la connexion port – train ;
- de l'interconnexion numérique de la chaîne logistique ;
- de l'interface ville-port (insertion qualitative du port dans la ville).

c. Développer un tourisme durable, qui tire mieux partie de la variété des pratiques et développe les « ailes de saisons »

Le tourisme, autre grand pilier économique de Provence Méditerranée, doit être au cœur de sa stratégie de développement. Deux objectifs majeurs sont à rencontrer : la diversification des pratiques touristiques dans le temps, pour mieux développer les « ailes de saisons » (automne et printemps) et la diversification des pratiques touristiques dans l'espace, pour mieux développer l'offre littorale et rétro-littorale.

Ces objectifs s'appuient sur la grande diversité des pratiques possibles, due à l'exceptionnel positionnement du territoire entre mer et montagnes, son climat méditerranéen, son littoral préservé, ses grands espaces forestiers et agricoles, ses villes et ses villages de caractère. Ces éléments sont autant d'atouts pour conforter le tourisme balnéaire et développer le tourisme vert, le tourisme urbain et villageois, le tourisme culturel, l'agritourisme et poursuivre l'accueil de grandes manifestations.

Par ailleurs, le développement visé est celui d'un tourisme respectueux de l'environnement et du cadre de vie des habitants, renvoyant l'image d'un territoire dynamique où se pratiquent les activités et sports de plein air, en particulier les loisirs nautiques, l'escalade et la randonnée.

En s'appuyant sur ces objectifs, en lien avec le Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation et les Opérations d'Intérêt Régional « tourisme et industrie culturelle », la politique de développement touristique doit émaner d'une stratégie globale, menée à l'échelle de Provence Méditerranée.

d. Affirmer le territoire comme un acteur majeur de l'économie numérique

Fort de ces nombreux acteurs économiques locaux, d'un réseau de communications électroniques dense, de ses lieux d'innovation existants ou projetés, le territoire et notamment celui de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (labélisé « French Tech ») se positionne sur la scène nationale et internationale des territoires numériques en devenir.

L'émergence d'entreprises innovantes et de start-up, en lien avec une offre universitaire renforcée, fait partie des objectifs majeurs du développement métropolitain de Provence Méditerranée. Il s'agit de structurer un écosystème numérique dynamique, capable d'atteindre une masse critique suffisante pour assurer au territoire une visibilité nationale et internationale en la matière.

La concrétisation de cette ambition suppose notamment la consolidation d'espaces où se concentrent les entreprises via une offre immobilière tertiaires spécifiques (bureaux, hôtels d'entreprises, pépinières, espaces de co-working ...). Le centre-ville de Toulon (centre ancien, Chalucet, Maison du Numérique et de l'Innovation) est un espace prioritaire à cet égard.

e. Développer une image internationale de territoire du bien-être : les activités de santé, du bien-être de la « silver économie »

L'économie dite présentielle (qui regroupe les activités tournées vers la satisfaction des besoins locaux), très représentée avec près de 80% des emplois, offre au territoire, en le rendant peu sensible aux effets de la conjoncture, une grande stabilité économique.

Au cœur de cette économie présentielle, outre ses grands fondamentaux que sont l'administration publique et le commerce, l'économie sociale et solidaire est un levier essentiel pour accompagner et asseoir le développement métropolitain du territoire. En particulier, le secteur de la santé est aujourd'hui un secteur économique particulièrement dynamique : c'est le secteur qui connaît la plus forte croissance du nombre d'emplois privé ces dernières années.

Fort de ce constat, le SCoT entend pleinement s'appuyer sur cette dynamique et positionner le territoire comme un territoire majeur sur l'économie sociale et solidaire et les secteurs de la santé, le bien-être et, au-delà, sur la « silver économie », à savoir l'ensemble des services marchands à destination des seniors en matière de santé, logements, déplacements, loisirs ...

f. Développer une filière « sports mécaniques et mobilité intelligente »

Avec de nombreuses d'entreprises liées aux sports mécaniques, notamment autour du Circuit Paul Ricard du Castellet, et le retour du Grand Prix de France de F1, le territoire dispose d'atouts exceptionnels qui lui permettent de se démarquer et de se positionner sur les thématiques des sports mécaniques et des véhicules innovants.

Cette filière, en plein développement, est porteuse d'une forte dynamique pour accompagner l'essor des véhicules de demain, avec notamment le développement de l'hydrogène et du biogaz comme vecteur énergétique du futur.

g. Valoriser la ressource forestière

L'espace forestier couvre une surface importante de Provence Méditerranée. Il est le support d'enjeux majeurs qu'il faut concilier et que sont :

- le maintien de la biodiversité et du rôle qu'ont la plupart des espaces dans les continuités écologique de Provence Méditerranée ;
- la maîtrise des risques naturels (incendie...) ;
- les (re)conquêtes agricoles ;
- Les usages sociaux : espaces récréatifs, espaces pédagogiques, tourisme vert ;
- Les enjeux économiques d'exploitation.

Il s'agit à la fois de pleinement valoriser la multifonctionnalité des espaces forestiers, tout en permettant une exploitation durable de la ressource, notamment en termes de bois de construction et de bois énergie. Notamment, il s'agit de développer la filière bois en direction des petits propriétaires forestiers, en facilitant leur regroupement pour la mise en place de plans simples de gestion.

h. Valoriser les activités agricoles

Les espaces agricoles doivent être vus comme des espaces économiques à part entière. Ils constituent des espaces de vie, abritant des familles, des entreprises, des emplois, des activités, nécessitant des accès, des cheminements, des équipements, des infrastructures adaptées. C'est pourquoi, au-delà de l'objectif de préservation, la valorisation de l'espace agricole constitue une priorité majeure.

Cette valorisation poursuit les cinq objectifs suivants :

1. Créer les conditions de maintien et de développement de la profession agricole, notamment par la sécurisation de l'accès au foncier et une planification claire du devenir des terres (cf. les objectifs relatifs à la maîtrise de la consommation d'espace et à la définition d'enveloppes urbaines).
2. Soutenir le développement et la diversification des productions actuelles.
3. Déployer un projet alimentaire de territoire et plus globalement un projet agricole qui réponde à une demande sociétale montante d'une plus grande proximité avec l'agriculture, du développement de l'agriculture biologique et de proximité.

4. Développer l'agritourisme.
5. Adapter les productions et les pratiques aux conséquences du changement climatique et aux enjeux environnementaux.

C. POURSUIVRE LA MISE A NIVEAU DU TERRITOIRE EN MATIERE DE GRANDS EQUIPEMENTS

a. Conforter la grande accessibilité de Provence Méditerranée

Une consolidation des grandes portes d'entrées du territoire

Les gares, le port de Toulon, l'aéroport international d'Hyères, les aérodromes de Cuers-Pierrefeu⁵ et du Castellet, les autoroutes A50, A57 et A570 constituent les grandes portes d'entrées du territoire. A ce titre, elles doivent continuer à jouer pleinement leur rôle de lien avec l'extérieur, notamment :

- le réseau autoroutier, qui doit assurer prioritairement un rôle de liaisons rapides et efficaces vers les autres métropoles régionales ;
- les gares, ports et aéroports, qui confortent voire élargissent les connexions avec l'extérieur et doivent améliorer leur accessibilité multimodale à l'intérieur du territoire.

Un renforcement de la desserte ferroviaire régionale, nationale et internationale

Le renforcement de la desserte ferroviaire régionale, nationale et internationale de Provence Méditerranée s'inscrit dans la poursuite de deux grands objectifs indissociables figurant dans le rapport d'objectif du SRADDET (Objectif 7, orientation n°3):

- positionner le territoire dans le réseau ferroviaire européen à grande vitesse et notamment sur « l'arc méditerranéen » de Barcelone à Gênes ;
- améliorer significativement les trains du quotidien, par l'ambition de création du RER toulonnais et le renforcement de l'accessibilité régionale de Provence Méditerranée vers et depuis les deux grandes métropoles régionales d'Aix-Marseille et de Nice.

A cet effet, le Conseil Régional souhaite une réalisation accélérée de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur telle que décrite sur le site <https://www.lignenouvelle-provencecotedazur.fr/> et la considère comme une priorité majeure pour offrir de nouvelle capacité de développement en transport ferroviaire, à la fois pour les trains du quotidien et pour le désenclavement de l'Est de la Région.

Un renforcement de la desserte urbaine interne à la Métropole

Le cœur métropolitain doit bénéficier d'une desserte interne structurante par les transports en commun :

- par un renforcement de l'offre TER ;
- par la mise en œuvre d'une offre urbaine à haut niveau de service et fortement cadencée.

b. Vers un territoire à la pointe de l'équipement numérique et des communications électroniques

Au vu de l'importance croissante prise par les communications électroniques dans le quotidien des habitants et des visiteurs, que ce soit dans les relations interpersonnelles ou les activités économiques, le territoire entend être à la pointe en termes d'équipement numérique, tant dans les débits offerts que dans la couverture territoriale.

En priorité, le SCoT vise une desserte en très haut débit des sites et lieux les plus stratégiques du territoire, notamment les centres-villes, les grandes administrations, les grands équipements, les campus universitaires, les pôles scolaires, les sites touristiques et les principales zones d'activités économiques.

A terme, l'ensemble du territoire doit être équipé en très haut débit numérique.

⁵. Toute orientation future sur le développement de la plate-forme aéronautique, y compris dans son utilisation civile, devra toutefois préserver la primauté des intérêts stratégiques des armées.

c. Vers un territoire d'excellence universitaire et d'innovation

Le renforcement de l'offre d'enseignement supérieur et de recherche, relativement faible eu égard au poids démographique du territoire, impose à Provence Méditerranée de trouver un positionnement singulier au plan régional et national.

La recherche d'une nouvelle attractivité entre les aires métropolitaines d'Aix-Marseille et niçoise passe par :

- le maintien de l'offre existante déjà attractive (filières universitaires en sciences humaines et sociales, filières scientifiques et techniques en IUT, écoles d'ingénieurs, écoles de commerce, ...) ;
- l'affirmation d'une stratégie de niche visant le développement de filières d'enseignement supérieur et de recherche liées aux domaines d'excellence économique de Provence Méditerranée (activités liées à la mer, microélectronique, optique-photonique, agriculture, santé....) mais aussi à des domaines porteurs d'innovation tels le numérique ou le design.

d. Vers une offre complète d'équipements métropolitains

Les équipements, vus comme les installations ou bâtiments permettant d'assurer à la population les services collectifs dont elle a besoin, sont jugés « métropolitains » lorsque leur aire d'influence est à l'échelle de Provence Méditerranée, voire au-delà. Ces équipements participent pleinement au rayonnement du territoire et peuvent générer des flux de déplacements et des fréquentations d'utilisation importante.

Provence Méditerranée, fort de son positionnement de 3^{ème} pôle urbain régional et de pôle d'appui fort pour le rayonnement européen de Provence-Alpes-Côte d'Azur, entend poursuivre la mise à niveau de son offre en équipements structurants dans les domaines de la santé, de la culture et du sport, afin de pleinement répondre à la demande induite par la population résidente ou de passage.

e. Poursuivre le développement culturel

Le territoire aura connu un important développement d'équipements et d'événements culturels ces dernières années. Le SCoT entend poursuivre cette dynamique et fait du développement culturel un objectif majeur. Ce développement doit servir :

- le rayonnement métropolitain de Provence Méditerranée et en particulier le cœur de la Métropole de Toulon Provence Méditerranée afin de conforter l'image et l'attractivité du territoire dans le chapelet des grandes urbaines de l'arc méditerranéen de Barcelone à Gênes ;
- la revitalisation des centres-villes urbains et ruraux ;
- la diversification des pratiques touristiques et notamment le tourisme urbain ;
- la promotion de l'identité locale du territoire (Provence, Méditerranée ...) ;
- l'accès à la culture pour tous.

Le SCoT conforte les grands projets à venir, notamment sur le site de Chalucet ou encore la rénovation du Musée des Beaux-Arts à Toulon. Il conforte le développement de l'accueil de manifestations et festivals qui concourent à faire rayonner l'image du territoire à l'échelle euroméditerranéenne.

Enfin, le SCoT conforte le développement des lieux culturels au niveau local, dans les villes, les quartiers et les villages, assurant un accès à la culture à l'année, pour l'ensemble des résidents et l'ensemble des publics.

2.2. LOCALISER LES ACTIVITES ET LES SERVICES AU SERVICES DE LA MIXITE FONCTIONNELLE ET DU DYNAMISME DES CENTRES-VILLES

Les centres-villes concentrent encore près de la moitié des emplois de Provence Méditerranée. Mais les activités, notamment tertiaires, publiques comme privés (administrations, professions de santé, professions libérales ...) ont tendance à quitter les centralités pour s'implanter dans les zones d'activités périphériques. Ce mouvement, ajouté au développement commercial que connaissent par ailleurs ces mêmes zones, pose un double problème :

- il concourt à la saturation foncière des zones d'activité économique et accroît la difficulté des industriels et des artisans à s'y installer ou s'y maintenir ;
- il fragilise durablement les centres.

En réponse à ces problèmes, le SCoT pose trois objectifs :

- Les activités compatibles avec l'habitat (bureaux, commerces, certaines activités artisanales ...) doivent préférentiellement se localiser dans les centres-villes et, d'une manière générale, dans les espaces urbains où la mixité fonctionnelle est recherchée. Ils concourent par leur présence à animer le centre-ville et à en faire un lieu de destination pour chacun. Cette volonté doit fortement s'articuler avec d'autres volets stratégiques du renouveau des centres, en particulier l'habitat, l'espace public et l'accessibilité (y compris en traitant la question du stationnement).
- Les activités non compatibles avec l'habitat (industrie, logistique) doivent préférentiellement se localiser dans des zones d'activités, qui leur sont dédiées.
- Les zones commerciales périphériques n'ont pas vocation à s'étendre en dehors de l'espace qu'elles occupent et il ne peut se développer dans le territoire de nouvelle grande polarité commerciale périphérique en plus de celles existantes.

A. METTRE LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE AU SERVICE DU RENFORCEMENT DES CENTRES-VILLES ET DE LA MIXITE FONCTIONNELLE

a. *Remettre les centres au cœur du développement économique*

Les centres-villes sont aujourd'hui, par les emplois qu'ils concentrent, les premières « zones d'activités économiques et commerciales » du territoire.

Cette situation doit être maintenue. Il est ainsi projeté qu'au moins la moitié des emplois créée d'ici 2030 devra se localiser dans les centres, concourant ainsi à la dynamisation et leur animation urbaine.

Cette ambition vaut pour tous les centres-villes de Provence Méditerranée, qu'ils soient urbains ou ruraux.

b. *Les sites de gares, des espaces qui fixent l'activité économique*

Dans une logique de cohérence urbanisme – transport affirmée, les sites de gares les plus adaptés à cet effet (proche des centres, bénéficiant d'une bonne desserte et d'un foncier disponible, en renouvellement urbain ou en extension) peuvent être des espaces à privilégier pour l'implantation d'activités économiques.

B. ORIENTER LES ACTIVITES INCOMPATIBLES AVEC L'HABITAT VERS DES SITES DEDIES

Parallèlement à l'objectif général de renforcer les centres et d'accroître la mixité fonctionnelle des espaces urbanisés, les activités économiques incompatibles avec l'habitat s'implantent dans des espaces « dédiés ».

Il peut s'agir d'activités qui produisent des nuisances ou dont les besoins particuliers les rendent, par nature, incompatibles avec le milieu urbain : industries, certaines activités artisanales, carrières, certains espaces touristiques, les espaces portuaires, les aéroports ...

C. ENCADRER LE DEVELOPPEMENT DES GRANDES POLARITES COMMERCIALES

Le développement des grands commerces s'inscrit dans l'objectif de renforcement des centres et de développement de la mixité fonctionnelle.

Dans cette optique, les grands commerces s'implantent dans :

- les grands centres-villes de Toulon, de La Seyne et d'Hyères et autour des gares ;
- ou dans l'une des grandes polarités commerciales existantes d'Ollioules, de La Seyne-sur-Mer, de La Valette-du-Var / La Garde, d'Hyères et de Sollies-Pont.

Ces grands commerces s'implantent dans des projets d'aménagements qualitatifs, qui veillent à la bonne insertion urbaine et paysagère des bâtiments et qui s'inscrivent dans des formes urbaines et des solutions de stationnement économes en espace.

Parmi les grandes polarités commerciales périphériques du territoire, les pôles Est et Ouest :

- ont vocation à accueillir, sur leur frange voire en leur cœur, une mixité fonctionnelle accrue avec notamment la possibilité d'y développer au cas par cas de l'habitat ;
- doivent bénéficier d'une requalification de leur l'espace public vers des aménagements plus qualitatifs, plus végétalisés et plus accueillant pour les modes actifs ;
- doivent bénéficier d'une desserte accrue par les transports publics.

2.3. REpondre aux besoins de logements

A. PLANIFIER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS EN FONCTION D'UNE POLITIQUE GENERALE DE L'HABITAT

a. *Dans le respect de la capacité d'accueil des territoires*

La planification de la production de logements doit se réaliser sur une offre foncière mobilisable :

- en dehors des espaces naturels, forestiers et agricoles tels que définis et identifiés dans le SCoT ;
- en dehors des espaces exposés aux nuisances, ainsi qu'à des risques naturels et technologiques susceptibles d'occasionner des atteintes graves aux personnes et aux biens.

En outre, la planification de la production de logements doit s'appuyer :

- dans les territoires disposant d'un réseau urbain ou desservis par le réseau ferroviaire, sur l'offre de transports collectifs actuels et futurs ;
- sur la capacité des équipements actuels et futurs à accompagner l'urbanisation ou la ré-urbanisation destinée à l'habitat (voirie et réseaux divers, communications électroniques ...) ;
- sur la satisfaction actuelle et future des besoins d'habitants en matière de services de proximité ;
- sur les projets de développement économique et l'estimation des emplois générés.

b. *En renforcement des centres-villes, dans le respect du principe de mixité fonctionnelle et de mixité sociale*

La forte croissance urbaine et démographique des dernières décennies a pu générer une série de déséquilibres qu'il convient aujourd'hui de réduire. Trois grands déséquilibres sont aujourd'hui à corriger :

- Une répartition spatiale de l'offre de logement excessivement tournée vers la périphérie, à réorienter vers les centres-villes. Cet objectif est au service d'un objectif plus général du SCoT de « remettre les centres au centre » du projet de développement territorial. Il s'agit de reconstituer une offre résidentielle qualitative et attractive dans les centres contribuant au soutien des activités, services et commerces de proximité qui s'y implantent, en favorisant leur animation.
- l'insuffisance de la part des logements locatifs sociaux, au regard de la part de population éligible au logement social et de la nécessité d'assurer un logement des actifs. Dans ce cadre, une part significative de la production neuve de logements sera dédiée au logement locatif social dans les quatre EPCI de Provence Méditerranée. Par ailleurs, des objectifs en termes de conventionnement dans le parc ancien et des opérations d'acquisition amélioration seront également mobilisés pour produire du logement locatif abordable sous forme de logement social. Ces dispositifs permettront l'amélioration de l'habitat et de la performance énergétique des segments du parc de logement anciens. Il s'agira enfin, dans un objectif de mixité sociale équilibrée, d'éviter les concentrations excessives face aux risques de ségrégations sociales spatiales.
- La mono-fonctionnalité de certains secteurs d'habitat ou économique, en milieu urbain comme en milieu rural, à corriger en planifiant un développement qui :
 - inscrit les nouveaux développements dans une démarche de mixité fonctionnelle;
 - réduise les déséquilibres fonctionnels aujourd'hui constatés, notamment dans les grandes zones d'activités du cœur métropolitain (pôle Est, pôle Ouest...).

c. *Par une offre architecturale variée, respectueuses de la diversité des formes urbaines et rurales caractéristiques du territoire et adaptée au climat méditerranéen*

La diversité de la demande en logements (ménages isolés, monoparentaux, gardes alternées d'enfants, ménages familiaux ...) et les évolutions multiples des parcours résidentiels appellent, au-delà des seuls objectifs quantitatifs, la constitution d'une offre de logements variée, diversifiée et adaptée à la demande sociétale. Cet objectif est indissociable d'une stratégie réussie et acceptée d'un recentrage du développement sur la Métropole et les centres-villes.

Enfin, les spécificités du climat méditerranéen appelle des solutions adaptée à la problématique énergétique, notamment la production de froid en été, par une meilleure utilisation des ressources d'énergies renouvelables présentes dans le territoire (solaire, géothermie, thalassothermie ...).

B. PRODUIRE LE NOMBRE DE LOGEMENTS SUFFISANT POUR ASSURER LA REPONSE AUX BESOINS ACTUELS ET FUTURS, RECENTRER LA PRODUCTION SUR LE CŒUR METROPOLITAIN, RECONSTRUIRE LES PARCOURS RESIDENTIELS ET RETENIR LES ACTIFS

La production de logements dans Provence Méditerranée vise la satisfaction de l'ensemble des besoins, tant sur le plan quantitatif que qualitatif. Cette réponse aux besoins locaux participe à une meilleure maîtrise des migrations résidentielles des actifs vers le moyen-Var, à retenir et attirer des actifs et contribue à la fluidité des parcours résidentiels et au maintien de la diversité sociale et de la mixité générationnelle de Provence Méditerranée.

Dans ce cadre, le SCoT vise à produire un nombre suffisant de logements pour répondre :

- aux besoins généraux, liés à la diminution de la taille des ménages, au renouvellement du parc, aux besoins de logements des actifs, à la demande en résidences secondaires ;
- aux besoins particuliers, liés à la production de logements sociaux, de logements saisonniers, de logements pour les jeunes (étudiants, jeunes travailleurs, jeunes en insertion ...), de résidence seniors, de résidences pour les personnes handicapées.

En outre, l'étalement urbain et l'accroissement des distances domicile – travail observés dans les années 1990 sont aujourd'hui mieux maîtrisés à l'échelle de Provence Méditerranée, notamment grâce à un net recentrage de la production de logements sur le cœur métropolitain.

Cette dynamique, qui participe à un développement résidentiel plus cohérent avec la répartition des emplois, des services, des équipements et de l'offre en transports collectif, doit être poursuivie.

Au-delà de cet objectif de recentrage sur le cœur métropolitain, il s'agit également à l'échelle des communes de veiller au recentrage de la production de logements sur les centres-villes, les cœurs de quartiers et les quartiers de gares.

C. AMELIORER, REHABILITER, RESTAURER VOIRE RECONSTRUIRE LE PARC DE LOGEMENTS

L'amélioration et la réhabilitation constituent des leviers important de la politique de recentrage et de lutte contre l'étalement urbain, en travaillant à rendre les espaces dégradés et les centres-villes davantage attractifs pour y vivre au quotidien.

Les objectifs de la politique d'amélioration du parc visent l'amélioration des conditions d'habitation des logements, aussi bien publics que privés, particulièrement dans les centres historiques, mais aussi du cadre de vie (espaces publics ...). Une part importante du parc ancien constituant une offre significative de logements bon marché, à destination d'une population économiquement plus fragile, il s'agira de conserver des loyers maîtrisés dans ce parc afin de satisfaire à cette demande importante.

Les objectifs de la politique de réhabilitation visent la remise aux normes des logements, la remise sur le marché des logements en vacances structurelles et la lutte contre les logements indignes ou inconfortables.

2.4. POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES ALTERNATIVES A L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE

A. MIEUX CONNAITRE LES MOBILITES SUR LES TERRITOIRES DU SCoT

Afin de mieux connaître les mobilités et leurs évolutions sur les différents territoires du SCoT, les collectivités et les acteurs de la mobilité visent à constituer des référentiels communs et évolutifs sur les champs des déplacements et des transports.

Ces référentiels permettent d'appréhender les comportements de mobilité dans toute leur complexité et constituent des préalables essentiels à l'évaluation des politiques engagées, à la définition et au dimensionnement des futurs projets et investissements, ainsi qu'à la sensibilisation des acteurs de la mobilité et du grand public.

B. PLANIFIER UN SYSTEME DE TRANSPORTS COLLECTIFS STRUCTURANT

L'offre en transport en commun s'appuie sur un réseau dit « structurant » de transports collectifs du territoire. Ce réseau, qui regroupe les réseaux urbains et interurbains du territoire, constitue une offre lisible et intégrée, formée à partir des axes de transports collectifs les plus performants, existants et à créer. Il est établi au regard de l'offre actuelle et des besoins projetés.

Il doit offrir des performances élevées en termes de cadencement, d'amplitude horaire, y compris en soirée et en week-end, de confort aux arrêts et de sécurisation des temps de déplacement, propres à offrir une alternative véritablement compétitive face à la voiture individuelle.

Le réseau structurant est composé :

- Des axes ferroviaires existants, dans l'objectif de mettre en place un « RER toulonnais » assurant la grande traversée du territoire de Saint-Cyr à Hyères et de Toulon à Cuers. Ce « RER » doit assurer des cadencements réguliers pour desservir efficacement les principales centralités et polarités économiques de Provence Méditerranée. il vise notamment :
 - à faciliter les échanges internes à la Métropole ;
 - à faciliter les échanges entre la Métropole et les territoires du littoral de Sud Sainte Baume (Sanary, Bandol, Saint Cyr) et au-delà (vers Marseille), de Solliès-Pont et de Cuers et au-delà (Carnoules, Le Luc ...).
- Du réseau de cars interurbains, notamment dans les territoires ne bénéficiant pas d'un réseau urbain ou du TER, qui assure :
 - une desserte optimisée vers les grandes centralités et polarités du cœur métropolitain ;
 - en saison estivale, une desserte optimisée des grands sites littoraux et balnéaires ;
 - la desserte inter-SCoT, notamment avec le Moyen-Var, et le rabattement vers les pôles de correspondance majeurs (Gares Pôle d'Echange Multimodaux, pôles de correspondances d'entrée métropolitain).
- Du réseau urbain de la Métropole Toulon Provence Méditerranée, dans l'objectif de proposer une desserte interne de haut-niveau sur l'ensemble des secteurs de forte intensité urbaine, en visant :
 - un maillage dense et des trajets cohérents s'appuyant sur le réseau de voiries primaires
 - le renforcement des liaisons maritimes par bateau-bus
 - des fréquences élevées et des temps de parcours sécurisés par des aménagements en sites propres ;
 - des stations confortables, bénéficiant autant que faire se peut d'un affichage numérique des temps d'attente et d'une offre de billetterie automatique;
 - d'une intermodalité efficace avec l'offre des autres réseaux (billettique, affichage des correspondances, temps d'attentes ...) ;

- Du futur réseau urbain de Sud Sainte Baume, qui, en s'appuyant sur la desserte ferroviaire renforcée des trois communes littorales (Sanary-sur-Mer, Bandol, Saint-Cyr-sur-Mer), devra assurer :
 - une desserte fine des centralités et des sites touristiques du littoral prenant en compte la saisonnalité ;
 - un lien entre le littoral et les communes et centralités du haut pays ;
 - une desserte optimisée du plateau de Signes (circuit du Castellet et Parc d'Activités).

C. FAIRE DES MODES ACTIFS UN MODE MAJEUR DE DEPLACEMENT QUOTIDIEN

a. Devenir un territoire de référence au niveau régional pour les déplacements à vélo

Le vélo, transport individuel, souple, rapide et non polluant, offre une alternative particulièrement efficace pour les trajets courts de moins de 7 km (30 min), voire davantage dans le cas des vélos à assistance électrique.

Sur la base de ses atouts naturels (climat, déclivité est-ouest modérée, ...) et d'une situation favorable (distance moyenne des trajets domicile – travail de l'ordre de 10 km), Provence Méditerranée ambitionne de devenir un territoire de référence à l'échelle de la Région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur pour les déplacements à vélos, tant sur les trajets domicile – travail que sur le cyclotourisme.

Pour répondre à cette ambition, il convient de poursuivre les objectifs suivants :

1. la continuité des aménagements de la « piste cyclable du littoral » de Saint-Cyr-sur-Mer au Lavandou, qui doit jouer un rôle d'épine dorsale du réseau cyclable et constituer une véritable « autoroute cyclable » traversant Provence Méditerranée ;
2. sur la base de cette épine dorsale, poursuivre le développement d'un réseau cyclable fortement maillé et continu. Ce réseau doit s'étendre notamment au sein des centres-villes et le long des grands axes qui maillent le territoire du cœur métropolitain, avec une attention particulière pour les passages nord – sud au-dessus ou en dessous des autoroutes et voies ferroviaires, le passage des échangeurs et le passage des ronds-points ;
3. le développement des aires de stationnement réservées aux vélos, notamment dans les centres-villes, à proximité des gares, des principales stations de cars, bus et bateau-bus, des principaux générateurs de déplacements (grands équipements culturels, sportifs, d'enseignement, de santé, siège d'administration) et des principaux lieux touristiques ;
4. le développement d'une signalétique adaptée, indiquant les grandes directions et les temps de parcours estimés, à destination des usagers quotidiens comme des touristes.

b. Conforter la marche à pied comme deuxième mode de déplacement le plus usité

La marche à pied, deuxième mode le plus usité dans le territoire après l'automobile, répond à de nombreux trajets courts. Le piéton doit pouvoir se déplacer en sécurité et avec fluidité dans l'ensemble des espaces publics du territoire et en particulier :

- dans les cœurs de villes et de villages ;
- dans les espaces commerciaux périphériques, les entrées de ville, les espaces économiques ;
- pour accéder aux gares et aux équipements publics (notamment scolaires et d'enseignement supérieur),
- le développement d'une signalétique adaptée, indiquant les grandes directions et les temps de parcours estimés, à destination des usagers quotidiens comme des touristes.

Cela passe par l'aménagement et le réaménagement des espaces publics afin de garantir notamment la continuité des aménagements (trottoirs, passages piéton ...) le confort des usagers (largeur des trottoirs, aménagement de « bateaux », mobilier urbain ...) et leur sécurité (éclairage public, potelets pour empêcher le stationnement sauvage ...)

D. LE COVOITURAGE, UNE ALTERNATIVE EFFICACE A L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE A CONFORTER ET DEVELOPPER

Le co-voiturage offre une alternative efficace à l'usage individuel de la voiture, notamment sur les trajets domicile-travail de longue distance. Il s'agit d'une pratique relativement souple et aisée à mettre en œuvre, qui connaît un succès croissant dans le territoire de Provence Méditerranée.

Cette pratique doit être confortée et développée par l'agrandissement ou l'aménagement de nouvelles aires de covoiturage :

- sur des sites aisément accessibles depuis les autoroutes et desservis en transport en commun ;
- en amont des principaux points de congestion ;
- de taille suffisante pour répondre à la demande.

En outre, l'aménagement ou l'extension de ces parkings doit veiller à une bonne intégration paysagère et à ne pas aggraver l'imperméabilisation des sols par des choix de matériaux adaptés.

E. DEVELOPPER L'INTERMODALITE

La mobilité durable devra s'appuyer demain, davantage qu'hier, sur la capacité des diverses offres de transports (la voiture, les divers réseaux de transports en commun, les modes actifs, le covoiturage) à répondre à la diversité croissante des demandes de déplacements.

Dans ce cadre, l'ensemble des configurations de multimodalité est à promouvoir entre trains, bus, bateau-bus, autocars interurbain, vélo, voiture. Cette ambition passe à la fois par l'aménagement physique des lieux intermodaux et le développement des technologies numériques.

L'ambition de développement de la multimodalité se concrétise par :

- l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux et des pôles de correspondances. L'ensemble de ces lieux d'intermodalité devra être doté de services comprenant notamment de la billettique, du stationnement vélos sécurisés et abrités, des espaces d'attentes,... Ils devront faire l'objet d'une signalétique importante afin d'être clairement identifiables par l'usager. Enfin, ils devront être accessibles par des cheminements piétons et cyclables de qualité et bien dimensionnés ;
- l'aménagement d'une billettique interopérable complète ;
- l'intégration de la tarification combinée voire intégrée ;
- l'intégration de l'ensemble des modes dans un système d'information multimodal.

F. DEVELOPPER LES MOBILITES PROPRES

Les mobilités propres sont à développer par les motorisations électriques, hybrides, à carburant alternatif (hydrogène, biogaz, agro-carburant ...) qui réinventent la voiture, le vélo, le bus et le bateau-bus. Bien qu'occupant une place encore modeste dans le parc total de véhicule, ces technologies, fortement encouragées par les pouvoirs publics, devraient s'amplifier de manière continue dans le futur.

Ce développement s'articule autour de deux ambitions spécifiques du SCoT:

- La poursuite de la recherche et de l'innovation sur les motorisations du futur, notamment dans les domaines de l'hydrogène et du biogaz ;
- le développement du réseau public de bornes de recharge électrique en vue d'un réseau fortement maillé, notamment dans les centres-villes, les parkings publics et les zones d'activités ;
- le développement des motorisations propres dans les transports publics urbains.

G. ACHEVER LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU AUTOROUTIER ET AMELIORER LE RESEAU ROUTIER LOCAL

Le réseau autoroutier doit bénéficier des travaux d'élargissement de l'A57 et de l'aménagement de l'échangeur d'Ollioules-Sanary. Une fois ces travaux opérés, le réseau autoroutier de Provence Méditerranée sera considéré comme achevé.

Pour ce qui concerne la voirie locale, il s'agit d'assurer :

- Un meilleur maillage du réseau de voirie dans les trajets Nord –Sud en cœur de l’agglomération ;
- le délestage de certains cœurs de village du trafic de transit ;
- le développement du partage modal de la voirie, notamment par l’aménagement de voies en site propre pour les transports en commun et l'aménagement de voies cyclables.
- Signes ??

Ces infrastructures s'inscrivent au mieux dans le fonctionnement écologique et environnemental du territoire, en favorisant notamment la nature en ville (plantation d’arbres ...).

H. REDUIRE ET MIEUX ORGANISER LES FLUX DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

La limitation du trafic routier de marchandises et de ses nuisances est recherchée, et se concrétise par la satisfaction des objectifs suivants :

- préserver, dans une perspective de moyen ou long terme, la possibilité d’acheminer en train les marchandises servant à l’approvisionnement de Provence Méditerranée au plus près des points de livraison finaux des grands pôles d’emplois et de commerces;
- valoriser le rôle de Provence Méditerranée en matière de « merroutage » et les possibilités de complémentarité «fer/mer» pour le transport des marchandises à partir du port de commerce de Toulon-La Seyne ;
- favoriser l’implantation des entreprises fortement génératrices de flux de marchandises (la logistique notamment) dans les espaces d’activités bénéficiant ou pouvant bénéficier d’un embranchement ferroviaire particulier.

Objectif 3. POURSUIVRE L'AMELIORATION DU CADRE DE VIE ET DEVENIR UN TERRITOIRE RECONNU DU « BIEN-ETRE » ; RELEVER LE DEFI DE LA TRANSITION ENERGETIQUE

La qualité du cadre de vie est un atout majeur de Provence Méditerranée et un marqueur essentiel de son attractivité. Sa préservation et son amélioration sont essentielles à la réussite du projet d'aménagement et de développement durables de Provence Méditerranée, dès lors que celui-ci vise un développement recentré sur la Métropole et sur les centres-villes urbains et ruraux et une préservation accrue des espaces naturels, forestiers et agricoles.

La préservation et l'amélioration du cadre de vie passent par :

- la préservation de la mer et du littoral et des espaces naturels, forestiers et agricoles et de leur composante paysagère majeure, qui structurent les vues, les ambiances et l'identité du territoire ;
- la qualité des espaces bâtis, dans les centres-villes urbains et villageois comme dans les périphéries, en préservant le patrimoine bâti existant et en veillant à la qualité architecturale des nouvelles constructions, qu'elle qu'en soit la destination (habitat, commerces, services, bureaux, industries etc.) ;
- la qualité des espaces publics, en visant l'apaisement des trafics, le développement des aménagements pour les modes actifs, la végétalisation et la nature en ville, avec un effort spécifique à porter sur les entrées de ville, les espaces périphériques économiques et commerciaux.

Par ailleurs, les défis de la transition énergétique et de la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, indissociables l'un de l'autre, doivent être placés au cœur du projet d'aménagement durables du territoire. Les enjeux sont mondiaux et l'aménagement du territoire ne constitue qu'une part des réponses. Mais cette part est structurante, de fond et de long terme. Le SCoT de Provence Méditerranée doit s'inscrire dans les objectifs déterminés par l'Union Européenne, la France et la Région Sud-Provence-Alpes-Côte d'Azur, et se mettre sur la voie de la sobriété énergétique et du développement décarbonné. Pour cela, le territoire devra être moins dépendant des approvisionnements énergétiques extérieurs, à la fois en réduisant la consommation énergétique et en tirant davantage parti de ses nombreux potentiels en termes de production d'énergie locale, renouvelable et non polluante.

3.1. GARANTIR LA QUALITE DU CADRE DE VIE ET DEVENIR UN TERRITOIRE RECONNU DU « BIEN-ETRE »

A. PRESERVER LE LITTORAL ET LES ESPACES NATURELS, FORESTIERS ET AGRICOLE

La préservation des espaces littoraux et maritimes, des espaces naturels, forestiers et agricoles sont essentiels au maintien de la qualité du cadre de vie de Provence Méditerranée.

Ces objectifs sont développés dans l'objectif 1 du présent document.

Les objectifs spécifiques à la préservation des espaces littoraux sont développés dans le Volet Littoral et Maritime du SCoT.

B. PRESERVER ET GARANTIR LA QUALITE DES ESPACES BATIS

Il s'agit de :

- préserver l'ensemble des sites bâtis d'intérêt paysager spécifique de Provence Méditerranée, au-delà des espaces réglementairement protégés.
- Poursuivre la réhabilitation des centres anciens et des anciens quartiers périphériques (faubourgs citadins et villageois ...)
- Garantir qualité architecturale des nouvelles constructions et poursuivre l'amélioration des projets d'aménagement, en intégrant le contexte paysager alentour et en s'appuyant sur les grandes caractéristiques paysagères des huit ensembles paysagers de Provence Méditerranée définis dans l'Etat Initial de l'Environnement.

C. POURSUIVRE L'AMELIORATION DE LA QUALITE DES ESPACES PUBLICS

L'amélioration de la qualité de vie doit se rechercher également à travers l'amélioration des espaces publics. Il s'agit de créer et de requalifier les espaces publics dans les projets d'aménagement, afin notamment de conforter ou de créer des centralités de proximité favorisant le lien social. Les centres-villes, les espaces économiques et commerciaux d'entrées de villes, les axes routiers du cœur métropolitain sont des espaces prioritaires en la matière.

En particulier, les projets de requalification routière doivent être l'occasion d'atténuer l'impact des infrastructures routières (nuisances sonores, pollution, effets de coupure), d'apaiser les vitesses et d'insérer systématiquement des cheminements pour les modes actifs dans une logique de partage de la voirie + nature en ville cf. ateliers ou renvoi au E.

D. AMELIORER LA QUALITE DES ENTREES D'AGGLOMERATION ET DE VILLE

La notion d'« entrée de ville » renvoie aux espaces commerciaux et économiques en périphérie des centres qui se sont implantés dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle le long des grandes voies d'accès. Dans Provence Méditerranée, ces espaces renvoient notamment :

- aux entrées de ville du cœur de la Métropole et notamment des Pôles Est et Ouest ;
- à l'entrée ouest d'Hyères ;
- aux espaces commerciaux et d'activités périphériques des autres polarités.

Ces espaces bénéficient d'une dynamique de renouvellement urbain en vue d'une meilleure insertion urbaine, notamment par :

- la création d'un effet-vitrine le long des axes, en soignant particulièrement la qualité architecturale et urbanistique, l'espace public et l'insertion des modes actifs, le traitement des espaces d'activités existants et futurs ;
- l'aménagement d'un effet de « porte », où les aménagements urbains et les vitesses autorisées marquent une perception de limite « ville – campagne » ou « centre – périphérie » plus marquée ;
- une mixité fonctionnelle accrue, en étudiant l'opportunité d'y bâtir des programmes de logements dans les secteurs les plus appropriés ;

- une desserte plus attractive par les transports en commun ;
- la maîtrise des enseignes publicitaires.

E. AMENAGER UNE ARMATURE DE PARCS ET JARDINS ET DEVELOPPER LA NATURE EN VILLE

Il s'agit de poursuivre l'effort d'aménagement d'espaces verts et de loisirs diversifiés dans les projets de développement ou de renouvellement urbain.

Dans les espaces verts, les espèces adaptées au climat méditerranéen et non invasives doivent être favorisées.

En outre, la nature en ville doit être préservée et développée, notamment :

- en veillant à la végétalisation de l'espace public dans les centralités, le long des axes structurants en milieu urbain et dans les entrées de villes ;
- en veillant à la préservation de « poches de respiration » dans le continuum urbain, pouvant par ailleurs être le support d'espace relais pour la biodiversité et le passage de certaines espèces.
- Arbre / ilot de chaleur... (contribution atelier)

F. DIMINUER L'EXPOSITION AUX NUISANCES

Pour mettre en place les conditions d'un développement durable et préserver la santé publique, l'exposition aux nuisances doit être diminuée, qu'il s'agisse du bruit ou de la pollution atmosphérique.

Le SCoT prévoit ainsi de mieux articuler la localisation de l'urbanisation, des transports, des équipements, commerces et services. C'est la cohérence globale du PADD qui induit une incidence positive sur la réduction à la source des nuisances.

a. Diminuer l'exposition aux nuisances sonores

Le SCoT vise à :

- prendre en compte dans les projets d'aménagement les servitudes définies dans le cadre des Plans d'Exposition aux Bruits (Aéroport de Hyères-les-Palmiers – Le Palyvestre, L'aérodrome de Cuers-Pierrefeu, L'aérodrome du Castellet), le classement sonore des Infrastructures terrestres et les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (L'articulation du SCoT avec ces documents est décrite dans le rapport de présentation) ;
- réduire à la source les nuisances sonores par une meilleure organisation urbaine et par la maîtrise du trafic automobile,
- prendre les mesures d'accompagnement dans les projets d'aménagement qui permettent de réduire les nuisances sonores ;
- favoriser l'application des objectifs définis par la Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion des bruits dans l'environnement.

b. Réduire les émissions atmosphériques

Le SCoT Provence Méditerranée prend en compte les orientations du Plan de Déplacement Urbain de TPM, Le Schéma Régional Climat – Air – Energie (SRCAE) Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de l'agglomération de Toulon. L'articulation du SCoT avec ces documents est décrite dans le rapport de présentation.

Par ailleurs, le SCoT, grâce aux stratégies choisies en matière d'organisation urbaine et de déplacements, assure la prévention et la réduction des émissions atmosphériques.

c. Prendre en compte la pollution des sols dans les projets d'aménagement

L'enjeu principal lié à la pollution des sols réside dans l'opportunité de décontaminer les quelques parcelles polluées du territoire à l'occasion de projets d'aménagement et de renouvellement urbain.

3.2. REpondre au défi de la transition énergétique et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Le SCoT s'inscrit, sur base des spécificités du territoire, dans la dynamique des grands objectifs nationaux et régionaux de réduction des consommations énergétiques, de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'augmentation de la production d'énergie à partir de sources renouvelables.

Par ailleurs, le projet énergétique du SCoT s'appuie sur la définition de nouvelles solidarités territoriales et sur un nouveau dialogue entre espaces consommateurs et espaces producteurs tant à l'échelle du SCoT qu'à une échelle plus large inter SCoT.

A. ACCROITRE LA CONNAISSANCE

L'énergie et le climat sont des thèmes transversaux qui supposent d'être correctement quantifiés et localisés pour ajuster au mieux l'action publique. De ce point de vue, la production et la mise à jour de « bilan énergie et carbone » est une base nécessaire, afin de dresser l'état des lieux et les évolutions :

- des consommations énergétiques ;
- des émissions de gaz à effet de serre ;
- de la production d'énergie renouvelable ;
- de la vulnérabilité et de l'adaptation du territoire au changement climatique et l'évolution des risques en lien avec celui-ci ;
- de l'utilisation économe des énergies fossiles.

B. ACCROITRE LA SOBRIETE ENERGETIQUE ET REDUIRE LES EMISSIONS DE GES DU TERRITOIRE

En termes de transition énergétique, il s'agit en priorité de mieux maîtriser la consommation énergétique, afin de :

- réduire la dépendance du territoire aux approvisionnements extérieurs ;
- sécuriser l'approvisionnement en électricité ;
- réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Cet objectif suppose une plus grande sobriété dans la consommation énergétique des deux principaux postes de consommation que sont les bâtiments et les transports.

a. *Réduire la consommation énergétique et les émissions issues des bâtiments*

L'enjeu prioritaire de réduction de la consommation énergétique dans les bâtiments concerne le parc existant. Il s'agit là d'un chantier considérable, qui concerne aussi bien les logements (résidences principales comme secondaires) que les bâtiments tertiaires (administrations, écoles, commerces, bureaux...) et industriels.

L'enjeu secondaire concerne les bâtiments futurs, déjà fortement encadrés par la réglementation en vigueur. Toutefois, une réflexion plus globale tendra à planifier les futurs bâtiments de manière à optimiser leurs performances énergétiques, par des aménagements tenant compte des enseignements du bioclimatisme (orientation en fonction de l'ensoleillement et des vents dominants ...) et par la recherche de la compacité et la mitoyenneté des constructions.

b. *Réduire la consommation énergétique et les émissions issues des transports*

Les transports, premier poste émetteur de gaz à effet de serre et second poste le plus consommateur d'énergie après le bâtiment, suppose, afin d'en réduire l'impact énergétique, une approche globale et transversale.

Trois grands types d'approches sont à privilégier :

1. L'aménagement du territoire et l'urbanisme qui, à l'échelle de Provence Méditerranée, vise un recentrage du développement sur la Métropole, notamment afin de mieux maîtriser les distances domicile - travail et tend à accroître la mixité fonctionnelle des quartiers pour une meilleure maîtrise des distances domicile - services ;

2. Le transfert modal, en poursuivant le développement des alternatives à la voiture : transports en commun, vélo, marche ...
3. l'efficacité énergétique et le développement des énergies alternatives des véhicules, notamment pour les transports en commun et les flottes de véhicules publics (véhicule électrique, motorisation hybride, biogaz, ...).

C. PRODUIRE D'AVANTAGE D'ÉNERGIE RENOUVELABLE

a. Renforcer le mix énergétique renouvelable local en substitution à l'énergie électrique

Face à la situation de fragilité potentielle d'approvisionnement électrique de l'Est de la Région Sud- Provence-Alpes-Côte d'Azur, et aux coûts d'investissement de mise à niveau des réseaux électriques, il s'agit en priorité d'augmenter et de diversifier la production de chaud et de froid sur la base du potentiel de production d'énergie renouvelable localement, en tenant compte des nombreuses contraintes du territoire et de la volonté de préserver les grands paysages emblématiques.

L'approche privilégiée doit être différenciée selon les types de bâti :

- dans les secteurs denses où l'habitat collectif ou individuel groupé domine, les solutions collectives telles que les réseaux de chaleur urbain, les boucles énergétiques locales (valorisation des déchets, thalassothermie, réseau d'eaux usées, chaufferie-bois ...) seront à privilégier et doivent s'intégrer dans les dynamiques de renouvellement urbain et d'extension de l'urbanisation.
- Dans les secteurs où l'habitat individuel domine, la géothermie, le solaire thermique et le bois énergie sont davantage à privilégier.

b. Développer la production locale d'énergies renouvelables et plus particulièrement d'électricité

Au-delà de la production de chaleur et de froid, il s'agit de développer la production d'énergie électrique locale, afin de réduire la vulnérabilité face aux fragilités du réseau d'approvisionnement.

Dans ce cadre, les territoires de Provence Méditerranée doivent définir un mix énergétique de production d'électricité en valorisant leurs ressources locales, notamment l'énergie solaire et la valorisation des déchets. Ce mix énergétique s'appuie aussi sur un renforcement de la mutualisation des unités de production et la gestion intelligente des réseaux.

En matière de développement d'énergie solaire, les zones déjà identifiées dans les PLU, les anciennes carrières, les parkings et les toits, en priorité dans les espaces commerciaux et économiques, ainsi que ceux des bâtiments et équipements publics, sont les premiers potentiels à étudier.

Objectif 4. PLANIFIER UN DEVELOPPEMENT QUI COMPOSE AVEC LES RISQUES, REDUISE LA VULNERABILITE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ET ASSURE UNE GESTION DURABLE DES RESSOURCES

Le territoire de Provence Méditerranée est particulièrement touché par les aléas de risques naturels et technologiques.

L'aménagement durable de Provence Méditerranée passe par une bonne prise en compte de ces risques dans un objectif de protection des biens et des personnes. En outre, ces risques sont à appréhender dans un contexte de changement climatique qui va en accroître la fréquence et l'importance. A ce titre, la réduction de la vulnérabilité du territoire au changement climatique est un objectif majeur qui doit être poursuivi sur l'ensemble des risques naturels associés (inondation, submersion marine, érosion côtière, feu de forêt, sécheresse ...).

Enfin, les ambitions d'un développement durable supposent un usage parcimonieux des ressources naturelles du territoire. Cela vaut notamment pour l'eau, le bois ou encore les granulats.

4.1. CONCEVOIR UN MODE DE DEVELOPPEMENT QUI COMPOSE AVEC LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

A. PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES NATURELS ET REDUIRE LA VULNERABILITE DU TERRITOIRE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Le territoire de Provence Méditerranée est soumis à de nombreux risques naturels, dont la fréquence et la fréquence, notamment sous l'effet du changement climatique, s'accroissent depuis plusieurs années. Par ailleurs, les risques naturels font aujourd'hui l'objet d'une approche partagée et concertée aux différents niveaux de décision (Etat, Collectivités ...), en particulier en ce qui concerne le risque d'inondation.

Le SCoT se fixe comme objectif prioritaire d'assurer, face à ces risques :

- la sécurité des habitants et la préservation de la santé humaine ;
- la sécurité des biens, dont la préservation du patrimoine culturel et économique ;
- la préservation du capital environnemental et paysager.

a. *Objectifs généraux du SCoT face aux risques naturels*

Afin d'assurer ces objectifs, l'action publique doit s'appuyer sur une appréhension globale et adaptée des risques naturels qui tiennent compte :

- de leur diversité ;
- des effets de combinaisons entre eux ;
- de la hiérarchisation des mesures en fonction du degré d'impact attendu.

Cette approche globale et adaptée alimentera l'action selon les trois stades suivants:

1. La prévention : réduire le risque en amont.
2. La prévision : développer les outils de gestion.
3. La gestion : gérer la crise quand elle survient.

b. *Objectifs spécifiques du SCoT sur les principaux risques naturels*

Le risque inondation

Au vu des événements dramatiques qui ont touché le territoire ces dernières années, le SCoT fait de la lutte contre l'inondation une cause locale à part entière. Il s'agit d'assurer une appréhension pleine, combinée et hiérarchisée du risque d'inondation sur les trois types d'événements qui en sont la cause : le débordement des cours d'eau, le ruissellement pluvial, la submersion marine.

L'objectif de lutte contre l'inondation s'inscrit pleinement :

- dans la concrétisation locale des objectifs des documents cadres (SDAGE, PGRI, SLGRI) ;
- dans la prise en compte des Plans de Prévention du Risque d'Inondation existants et à venir ;
- en lien vers les plans et programmes locaux (PLU, SAGE, etc.) et les compétences exercées localement (GEMAPI, ...).

Enfin, cet objectif pour être pleinement appréhendé doit se lire en lien avec les mesures du Schéma de Mise en Valeur de la Mer (dit « volet littoral et maritime ») du SCoT, notamment celles portant sur la gestion durable du trait de côte (mesures 37 à 42).

Dans ce cadre, il s'agit :

D'assurer la prévention du risque :

- En recherchant les outils de connaissances spécifiques au regard des risques d'atteinte aux personnes et aux biens, en développant la connaissance, à l'échelle des bassins versants, des risques connus et potentiels et sur leurs conséquences. Il s'agit également :
 - de tenir compte des effets de concomitance, notamment avec le ruissellement urbain et avec la submersion marine ;
 - de mieux évaluer les coûts éventuels de ces risques.
- En développant les outils de la planification générale de l'eau, notamment les SAGE, en lien avec les outils spécifiques à l'inondation (Stratégie Locale de Gestion du Risque d'Inondation ...) et en assurant, à l'échelle des bassins versant, une solidarité amont-aval.
- En assurant une maîtrise de l'usage des sols dans les zones inondables et en orientant le développement urbain en dehors des zones à risque, en limitant l'imperméabilisation des sols et en identifiant les secteurs prioritaires où devrait être entrepris des actions de dés imperméabilisation des sols.
- En valorisant les zones inondables et les espaces littoraux naturels, en préservant les champs d'expansion des crues, en restaurant les fonctionnalités naturelles des milieux et en protégeant, restaurant, gérant les ripisylves.
- En développant les outils pour réaliser les études, ouvrages et travaux (Programmes d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI)...) et les outils fonciers (droit de préemption, expropriation pour risques).

D'assurer la prévision du risque :

- En développant les outils généraux sur les risques majeurs (Plan communaux et intercommunaux de sauvegarde ...).
- En développant les outils spécifiques à l'inondation (repères de crues ...).
- Par l'organisation adaptée des acteurs et des compétences locales, en s'appuyant sur leur connaissance des événements historiques et du terrain.

D'assurer la gestion de la crise

- En poursuivant les actions d'amélioration de la gestion de crise.

c. Le risque incendie

La lutte contre les incendies est prioritaire au regard de la garantie de sécurité des personnes et des biens, mais aussi au regard du maintien du capital forestier et des rôles majeurs que la forêt occupe sur l'économie forestière, la biodiversité, les paysages, le tourisme vert et les loisirs de plein air ou encore la sensibilisation du grand public aux enjeux environnementaux ...

Dans ce cadre, il s'agit, à l'instar de la gestion du risque inondation :

D'assurer la prévention du risque :

- En proposant des modes de gestion particuliers dans les zones forestières situées en bordure des espaces urbanisés;
- En valorisant le rôle des espaces agricoles dans un objectif de gestion du risque d'incendie en:
 - maintenant des espaces agricoles ouverts au cœur des massifs forestiers (vallées agricoles) qui permettent le cloisonnement de ces massifs,
 - maintenant et développant des espaces agricoles servant de zones tampons entre les espaces urbanisés et les espaces boisés (reconquête agricole, restanques cultivées, jardins collectifs...),
- favorisant le développement des activités économiques participant à l'entretien du tissu forestier (pastoralisme et sylviculture) ;
- favorisant des aménagements permettant de réduire et de gérer le risque incendie.

D'assurer la prévision du risque :

- en prenant en compte les servitudes liées aux Plans de Prévention des Risques Incendie de Forêts (PPRIF)
- en prenant en compte les zones d'aléas « incendie »;
- Par l'organisation adaptée des acteurs et des compétences.

D'assurer la gestion de la crise

- En poursuivant les actions d'amélioration de la gestion de crise.

d. Le risque mouvements de terrain et l'érosion du trait de côte

Ce risque, aujourd'hui bien connu, identifié et géré, est susceptible de prendre une nouvelle dimension avec l'évolution du trait de côte soumis aux risques naturels littoraux.

Dans ce cadre, le SCoT vise une gestion durable du trait de côte et la réduction de la vulnérabilité du territoire face aux aléas naturels littoraux (voir mesures 37 à 42 du Schéma de Mise en Valeur de la Mer du SCoT).

e. Les risques sanitaires liés au changement climatique

Le risque sanitaire accru qu'entraîne le changement climatique, avec de nouveaux phénomènes comme notamment celui de l'invasion des moustiques tigres, doit être traité et maîtrisé au regard du risque qu'il fait potentiellement peser sur la population et les activités économiques.

B. PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

L'important complexe industrialo-militaire, localisé en plein cœur urbain de la Métropole et comprenant des installations industrielles nucléaires et pyrotechniques, représente un risque important pour la population. Au-delà des activités militaires, le territoire, peu industriel, ne comprend que peu d'installations industrielles civiles à haut risque. Toutefois, ce risque est présent dans les zones proches des axes routiers où transitent des matières dangereuses (combustibles, carburants), près des lignes électriques à haute tension, également autour du gazoduc, des barrages et des mines.

Des précautions d'urbanisation sont donc à prendre en compte autour de ces installations et sites, particulièrement lors de l'établissement de nouveaux projets d'aménagement. Quatre objectifs concernant les risques technologiques sont définis:

1. maîtriser l'urbanisation autour des établissements et des activités militaires présentant un risque majeur: dans la rade de Toulon, sur le plateau de Tourris et dans la Zone Industrielle située dans la zone Est de Toulon ;
2. maîtriser l'urbanisation dans les zones sensibles liées au risque minier ;
3. maîtriser l'urbanisation à proximité du gazoduc « Le Val - La Garde » ;
4. maîtriser l'urbanisation à proximité des lignes électriques aériennes ;

4.2. GERER DURABLEMENT LES RESSOURCES DU TERRITOIRE ET MINIMISER LES IMPACTS DE L'ACTIVITE HUMAINE

Le projet d'aménagement et de développement durables de Provence Méditerranée, en intégrant pleinement le principe de soutenabilité environnementale, vise une gestion économe et durable des ressources et une limitation des impacts causés par les activités humaines sur l'environnement.

Le SCoT promeut ainsi la prise en compte simultanée des préoccupations environnementales (déchets, énergie, eau, air, qualité environnementale des bâtiments) dans l'aménagement et la gestion du territoire et favorise l'utilisation de ressources locales et l'organisation de la gestion de ces ressources.

A. UN TERRITOIRE ATTENTIF A SES RESSOURCES EN EAU ET A SES MILIEUX AQUATIQUES

Le SCoT préserve les milieux aquatiques et garantit durablement l'alimentation en eau potable, en quantité et en qualité, au regard des perspectives de développement.

a. *L'eau comme ressource alimentaire : assurer la satisfaction des besoins en eau et préserver les ressources locales*

Afin de satisfaire les besoins en eau de la population et des visiteurs à l'horizon 2030, le SCoT fixe les cinq objectifs suivants :

1. préserver les ressources et les équilibres écologiques liés à leurs exploitations actuelles et futures ;
2. diversifier la ressource pour sécuriser l'alimentation ;
3. promouvoir un usage économe de l'eau ;
4. prévenir les risques de pollutions des ressources souterraines en poursuivant la protection des captages et des forages du territoire et en visant un meilleur traitement des eaux pluviales ;
5. encourager la programmation en matière de gestion de la ressource et de l'alimentation en eau potable.

b. *L'eau comme ressource écologique et touristique : préserver la qualité des milieux aquatiques et des eaux de baignade*

La préservation des milieux aquatiques et des eaux de baignades rencontre à la fois l'objectif de :

- conserver voire améliorer l'état écologique des cours d'eau et des eaux marines, dans un objectif plus large de préservation de la trame bleue écologique du territoire ;
- garantir la qualité des eaux de baignade dans un objectif de préservation de l'attractivité touristique du territoire.

Dans ce contexte le SCoT fixe les cinq objectifs suivants :

1. poursuivre l'intégration des enjeux liés à l'eau et aux milieux aquatiques dans les projets d'aménagement du territoire ;
2. poursuivre l'effort en matière de mise aux normes des équipements d'assainissement ;
3. améliorer la gestion des eaux pluviales ;
4. encourager les pratiques environnementales, notamment pour les activités agricoles ;
5. conforter les actions des différentes démarches en cours ou à venir de gestion des milieux aquatiques.

Ces objectifs s'inscrivent dans ceux du SDAGE Rhône Méditerranée et dans les dispositifs locaux (SAGE et contrats de baie).

En outre, l'enjeu particulier des plages, atout touristique majeur pour l'attractivité du littoral, porte sur la préservation de la qualité des eaux de baignade. Cet enjeu particulier est développé dans le volet littoral et maritime du SCoT.

B. ASSURER LA MULTIFONCTIONNALITE DE LA FORET

Les espaces forestiers remplissent des fonctions variées : biodiversité, production forestière, accueil du public, paysage remarquable, rafraîchissement, qualité de l'air, puits de carbone, régulation du cycle de l'eau, frein à l'érosion et glissement de terrain ... Le SCoT fixe les trois objectifs suivants pour assurer cette multifonctionnalité :

- préserver les espaces forestiers et leur fonctionnement à travers le réseau vert et les réservoirs de biodiversité identifiés ;
- soutenir le développement de la filière économique ;
- développer l'accessibilité au public et gérer durablement les activités sportives, loisirs et tourisme.

L'activité forestière peine à se développer sur le territoire, du fait du morcellement foncier des massifs, des difficultés d'accès aux parcelles et de la carence en équipements de transformation (scieries, plates-formes de bois-énergie).

Le SCoT fixe pour objectif la structuration de la filière économique à travers la valorisation des essences locales comme le châtaigner et le pin d'Alep en tant que bois d'œuvre, le renforcement de la filière locale bois-énergie, le développement de la filière liège et de la castanéculture. Par ailleurs, le SCoT vise le maintien et le développement de la sylviculture et du pastoralisme, permettant d'entretenir les massifs et de limiter le risque incendie.

C. UN TERRITOIRE QUI ORGANISE DE MANIERE DURABLE LA GESTION ET LA VALORISATION DE SES DECHETS DANS UNE LOGIQUE D'ECONOMIE CIRCULAIRE

En matière d'organisations du traitement des déchets, il s'agit de poursuivre la sortie du « tout-stockage » pour amplifier le traitement des déchets dans une logique de valorisation et d'économie circulaire.

En ce sens, la réduction, la collecte sélective et la valorisation des déchets sont les trois objectifs majeurs que fixe le SCoT pour une gestion durable des déchets.

a. Réduire la production de déchets à la source

La réduction de production de déchets dans Provence Méditerranée est un objectif majeur, préalable à toute ambition de gestion durable des déchets.

La mise en œuvre de politiques de réduction de quantité de déchets à la source doit notamment s'appuyer sur une augmentation significative du compostage, avec un objectif général d'une diminution d'au moins 30% des déchets produits.

b. Améliorer la collecte sélective des déchets

Dans un objectif de gestion durable et de maîtrise des coûts, il est fixé en matière de déchets triés d'atteindre 100 kg/an/habitants de déchets triés, contre 60 kg/an/habitants aujourd'hui.

Cette ambition s'appuie sur la poursuite des objectifs suivants :

- poursuivre le développement de la collecte des déchets triés en « porte à porte », notamment en habitat collectif, y compris dans les centres-villes urbains et villageois ;
- optimiser la couverture territoriale des déchetteries, en particulier sur les communes de Toulon, Hyères et La Seyne-sur-Mer et en réserver l'accès aux particuliers ;
- développer les déchetteries pour les professionnels ;
- poursuivre les actions de gestions de déchet du BTP ;
- poursuivre les actions de gestions des autres types de déchets.

c. Mettre en place des filières de valorisation structurées dans une optique d'économie circulaire

Mettre en place des filières de valorisation structurées dans une optique d'économie circulaire dès la phase de collecte, en particulier des Bio-déchets et des déchets inertes du BTP.

La valorisation énergétique (production de chaleur et d'électricité) et le recyclage sont les premiers objectifs recherchés.

D. ASSURER ET PERENNISER L'APPROVISIONNEMENT EN GRANULATS DE PROVENCE MEDITERRANEE

Le développement du territoire envisagé par le SCoT implique de pérenniser l'accès aux gisements de matériaux naturels. L'autosuffisance du territoire du SCOT PM en granulats doit être pérennisée. Afin de ne pas puiser

systématiquement dans ces ressources minérales non renouvelables pour la construction de bâtiments ou d'ouvrages publics, une diversification des matériaux doit être privilégiée.

Les principaux gisements de matériaux alternatifs sur le territoire sont les matériaux issus de la démolition et les mâchefers issus de l'Usine de Valorisation Énergétique (UVE) de Lagoubran à Toulon (pour les couches de fondation et de forme de chaussée et les couches de remblais intermédiaires dans les centres d'enfouissement). Le SCoT encourage la valorisation du châtaignier, une essence locale propice à la construction.

Dans un objectif global de réduction des émissions de GES liées au transport de matériaux, les possibilités de développement de plateformes multimodales de stockage et de redistribution de granulats sont à étudier.