

SCOT Provence Méditerranée

Document de travail

Version provisoire
du 14 mars 2006

TPM

Matériaux pour un
projet d'aménagement

Diagnostic de Secteur



Le présent document constitue le Diagnostic du Secteur « Toulon Provence Méditerranée ».

Il est le fruit des travaux engagés dans les commissions territoriales qui se sont réunies le 19 janvier, le 16 mars, le 18 mai et le 23 novembre 2005.

Il est également le fruit de rencontres techniques avec les 11 communes de TPM, avec les services de la Communauté d'Agglomération et avec les principaux acteurs publics porteurs de projet.

Le Diagnostic du Secteur TPM constitue un approfondissement du Diagnostic Général du SCOT Provence Méditerranée en permettant de :

- Prendre en compte les identités, les potentiels, les projets, et les ambitions des communes et de la communauté d'agglomération (exprimés notamment au travers de ses documents stratégiques : projet d'agglomération, PDU, PLH, démarche technopolitaine, schéma universitaire, Contrat de Baie et projet d'aménagement de la Rade de Toulon, etc.)
- Analyser les dynamiques du secteur dans l'aire du SCOT pour identifier les convergences d'intérêt et les interdépendances entre territoires.

En se basant sur une série de constat sur le fonctionnement spécifique du territoire de TPM, ce diagnostic souligne les enjeux propres au secteur et identifie les « matériaux » sur lesquels s'appuiera son « Projet d'aménagement » dans le cadre du SCoT :

- Politiques publiques et projets leviers engagés ou prévus notamment par les communes, la Communauté d'Agglomération, le Conseil Général, le Conseil Régional et l'Etat sur le territoire de TPM
- Politiques publiques et sites à enjeux localisés dans les autres secteurs du SCoT dans la mesure où ils peuvent impacter la stratégie d'aménagement de TPM.
- Sites et espaces à enjeux pour l'accueil du développement (en renouvellement et en extension urbaine), pour la pérennisation de l'activité agricole économiquement viable et pour la protection - mise en valeur des espaces naturels et des paysages.

Ce projet d'aménagement définira les objectifs et les orientations propres au secteur TPM, qui mettent en relief ses particularités et ses ambitions et qui, en parallèle, déclinent et précisent les stratégies et objectifs généraux du SCOT PM.



Sommaire



Partie 1. Les dynamiques de développement et les principaux dysfonctionnements constatés à l'échelle de TPM

- Un territoire pluriel au cœur de l'aire toulonnaise
- Une agglomération multipolaire
- TPM organise un bassin d'habitat à l'échelle de l'aire toulonnaise
- TPM, moteur économique de l'aire toulonnaise
- Une progression importante des trafics qui alimente la congestion du réseau autoroutier
- La problématique des risques naturels, technologiques et de la qualité des eaux

*p. 5
p. 6
p. 14
p. 18
p. 26
p. 38
p. 48*

Partie 2. Les politiques et projets leviers à prendre en compte pour définir la stratégie d'aménagement du secteur

- Les objectifs du PLH de TPM
- Les grands projets de renouvellement urbain dans les centres-villes et les quartiers d'habitat social
- Le développement des équipements structurants et des sites technopolitains
- Les grands projets en matière de transport
- Du « Contrat de Baie » au projet « Rade de Toulon »

*p. 55
p. 56
p. 60

p. 68
p. 74
p. 80*

Partie 3. Les espaces naturels, agricoles et les paysages sur le territoire de TPM

- Les espaces de l'activité agricole
- Espaces naturels, coupures d'urbanisation et paysages

*p. 85
p. 86
p. 92*

Partie 4. L'accueil du développement urbain : les sites et espaces stratégiques déjà actés par les communes et ceux sur lesquels des choix sont à faire

- A l'Ouest (La Seyne, Ollioules, Six-Fours)
- Au centre (Toulon, Le Revest)
- A l'Est (La Valette, La Garde, Le Pradet)
- Dans le bassin Hyérois (Hyères, Carqueiranne)

*p. 109
p. 110
p. 116
p. 122
p. 130*

Conclusion : Les enjeux qui ressortent de l'analyse du territoire de TPM

- Les enjeux de préservation et de valorisation
- Les enjeux de développement
- Les enjeux de structuration

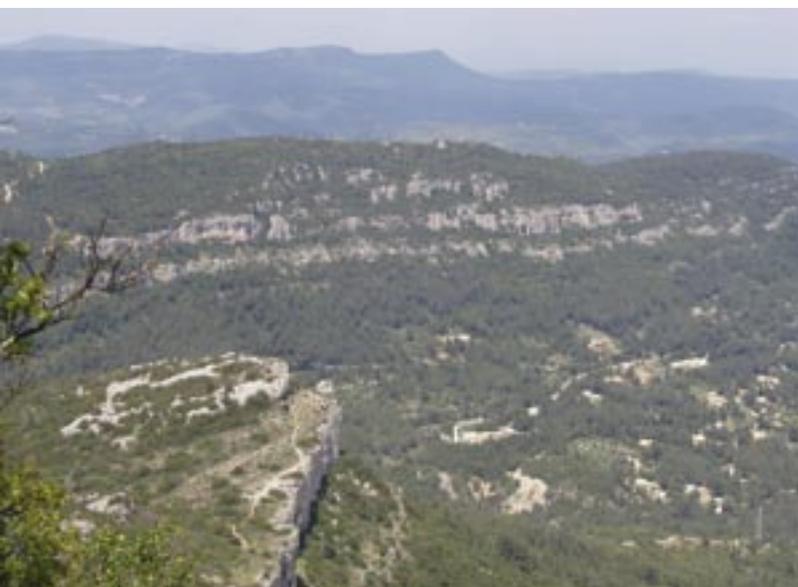
*p. 137
p. 138
p. 142
p. 150*

Annexe 1. Liste des documents utilisés pour la rédaction de ce diagnostic

Annexe 2 : Liste des personnes rencontrées dans les 11 communes de TPM

Annexe 3. Sommaire détaillé





1



PARTIE I.

Les dynamiques de développement et les principaux dysfonctionnements constatés à l'échelle de TPM

TPM, un territoire pluriel au cœur de l'aire toulonnaise



■ Un cadre géographique particulier

Le territoire « Toulon - Provence Méditerranée » accueille, sur 11 communes (Carqueiranne, La Garde, Hyères, Ollioules, Le Pradet, Le Revest, Saint-Mandrier, La Seyne sur Mer, Six Fours les Plages, Toulon et La Valette) et 32 900 ha (soit 28% de la superficie totale du SCoT) :

- 392 000 habitants et 155 000 actifs (**76% de la population et des actifs du SCoT**) dont 128 922 occupent un emploi.
- 143 000 emplois (**84% des emplois du SCoT**).
- **La totalité des hypermarchés** de l'aire du SCoT.
- **La totalité des établissements d'enseignement supérieur et des lycées publics** de l'aire du SCoT
- **La totalité des hôpitaux publics du SCoT** à l'exception de l'hôpital psychiatrique de Pierrefeu

Les 11 communes de TPM - Population, emplois et superficie

	Population 1999	Emploi 1999	Superficie
Carqueiranne	8 436	1 613	14,6 km ²
La Garde	25 329	9 591	15,6 km ²
Hyères	51 417	20 574	131,7 km ²
Ollioules	12 192	4 747	20,3 km ²
Le Pradet	10 975	1 862	10,2 km ²
Le Revest	3 441	314	24,2 km ²
St Mandrier-sur-Mer	5 232	2 445	5,1 km ²
La Seyne-sur-Mer	60 188	14 640	23,0 km ²
Six-Fours-les-Plages	32 742	7 080	26,3 km ²
Toulon	160 639	69 896	43,6 km ²
La Valette	21 739	8 577	15,4 km ²

Le territoire de TPM se caractérise par ses dimensions :

- D'Est en Ouest : 35 km à vol d'oiseau sans compter les îles (et 60 km entre l'extrémité Ouest des îles des Embiez et l'extrémité Est de l'île de Levant)
- Du Nord au Sud : entre 3 km (au niveau de Carqueiranne) et 15 km (au niveau de Hyères) .

Il est fortement marqué par les reliefs et grands ensembles naturels, qui structurent le paysage tout en canalisant l'urbanisation :

- A l'Est, le Massif des Maures et les Maurettes
- Au Nord : les massifs du Coudon, du Faron, du Mont Caume et du Croupatier
- Au Sud : le massif du Cap Sicié, les reliefs littoraux de la Corniche du Cap Brun et de la Colle Noire ainsi que les îles (Embiez, Porquerolles, Port Cros, Levant) et presque-îles (St Mandrier, Giens).

Les espaces naturels représentent 47% de la superficie totale de TPM (16 663 ha en 2003).

Un grand nombre d'entre eux offrent une richesse biologique importante comme l'atteste l'inventaire des ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique).

Les espaces agricoles représentent 12% de la superficie totale de TPM (4 129ha en 2003), principalement sur les communes de Hyères, Carqueiranne, Le Pradet, La Garde et Ollioules. L'horticulture, le maraîchage et la viticulture représentent les activités dominantes.

TPM est un espace fortement urbanisé : en 2003, les surfaces artificialisées (bâti, infrastructures de transport, parkings, carrières) représentent **42% de la superficie totale** (14 921 ha). TPM accueille ainsi 66% des superficies artificialisées du SCoT (mais 76% de la population et 84% des emplois). L'urbanisation se structure autour de deux noyaux fondateurs : la Rade de Toulon et Hyères. Elle s'est largement diffusée le long des principaux axes de communication.

■ Un territoire façonné par plusieurs logiques de développement

Tout au long du Moyen Age, le développement a tourné le dos à la mer, perçue comme une source d'insécurité, et s'organise autour de **villages perchés et fortifiés, en situation défensive sur les principales hauteurs** (Hyères, La Garde, Six-Fours, Ollioules, Le Revest).

Au XVI^e siècle, le pouvoir royal décide de faire de Toulon une base navale majeure de la Marine française en méditerranée. Le système de défense s'organise autour de la Rade et prend appui sur les principaux sommets qui l'environnent. La Baie du Lazaret et la Presqu'île de Sant-Mandrier fonctionnent comme un avant port qui accueille notamment les navires en quarantaine et l'hôpital naval.

Parallèlement, **le port de La Seyne se développe à partir du XVI^e siècle**, et la commune se détache de Six-Fours pour devenir autonome en 1657. Les activités portuaires civiles du port de La Seyne sont complétées par des activités de construction navale civile dès 1691, qui se développeront au XIX^e siècle (création de la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée qui cessera ses activités en 1986).

Dès la fin du XVIII^e siècle, Hyères devient une destination prisée des premiers touristes. Ce tourisme hivernal entraîné l'extension du noyau urbain historique et une première urbanisation des collines.

La Seyne est également concernée par l'essor touristique à la fin du XIX^e siècle (Les Sablettes, Tamaris).

Au XIX^e siècle, l'arrivée du chemin de fer dope l'essor touristique et permet le développement de l'horticulture intensive (exportations de légumes et de fleurs coupées), dans les communes littorales disposant d'un micro climat favorable (**Hyères, Carqueiranne, Le Pradet, La Garde, Ollioules, La Seyne, Six-Fours**). La viticulture bénéficie également des facilités d'exportation offertes par le rail.

Cette dynamique de développement favorise la **création de nouvelles communes par «détachement» de hameaux** qui accèdent à leur autonomie municipale : Carqueiranne se détache de la commune d'Hyères en 1894, Le Pradet se détache de La Garde la même année. En 1950, Saint-Mandrier se détache de La Seyne.

■ A partir des années 1960, développement extensif et changement d'échelle de l'urbain

Après l'essor des années 1960-70...

A partir de 1960, la croissance de l'aire toulonnaise est stimulée par l'arrivée des rapatriés d'Algérie (1962) et par l'accession de Toulon au rang de Préfecture (1975). TPM gagne ainsi 106 000 habitants en 20 ans de 1962 à 1982.

Pour faire face à cet afflux rapide de population, des grandes opérations d'habitat collectif sont réalisées notamment à Toulon (La Rode et La Beaucaire), à La Valette (La Coupianne), à La Garde mais aussi à La Seyne (Berthe) et à Hyères (Val des Rougières).

... la croissance de l'agglomération ralentit à partir des années 80 et se reporte vers les autres secteurs de l'aire toulonnaise

Ce ralentissement concerne toute l'aire du SCoT, mais est accentué sur le territoire de TPM pour trois raisons:

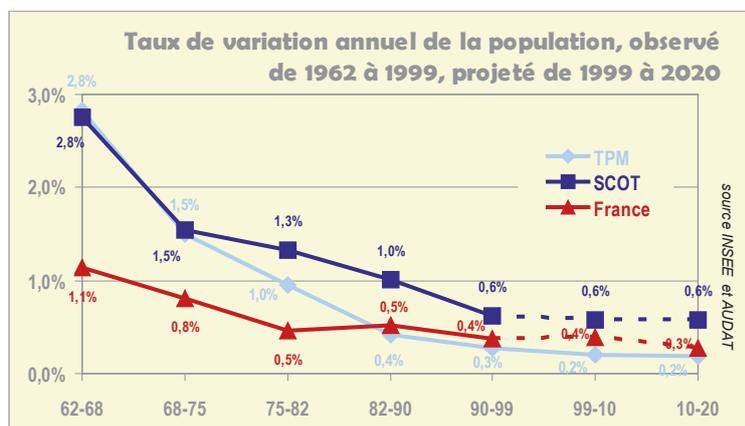
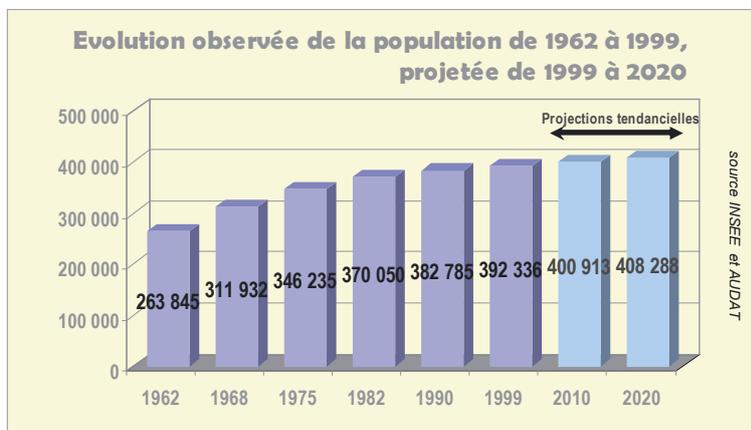
- L'impact des reconversions économiques (fermeture des chantiers navals de La Seyne, réductions importantes d'effectifs à DCN entre 1986 et 1995).
- La dégradation de l'attractivité des communes de Toulon et de La Seyne (et plus spécifiquement de leurs centres-villes)
- Les dynamiques du marché de l'habitat : la saturation progressive des possibilités de construction dans l'agglomération et le différentiel de prix fonciers avec les communes du nord-est (Vallée du Gapeau, axes Cuers - Le Luc et Cuers - Brignoles) induisent d'importantes migrations résidentielles vers ces espaces, facilement accessibles du fait de l'extension du réseau autoroutier.

Après un fort développement dans les années 1970 - 80, la progression du nombre de résidences secondaires ralentit voire s'inverse

La hausse du temps disponible et du niveau de vie favorisent **l'essor des résidences secondaires sur le littoral**, notamment au cours des années 1970 et 80.

Les résidences secondaires représentent 12,5% du total des logements sur le territoire de TPM en 1999 (contre plus de 20% à l'échelle du SCoT), avec de fortes disparités selon les communes. Le parc de résidences secondaires est notamment concentré dans les communes de **Hyères, Carqueiranne, Le Pradet, Six-Fours, La Seyne** (partie sud) et **Saint-Mandrier**.

Le taux de résidences secondaires baisse légèrement entre 1990 et 1999 (même si le nombre de résidences secondaires continue de progresser en valeur absolue). Selon le diagnostic du plan local de l'habitat de TPM, le nombre total de résidences secondaires aurait même baissé de 50 unités par an entre 1999 et 2003.



L'émergence de nouveaux pôles attractifs et l'intégration des territoires en lien avec l'extension du réseau autoroutier

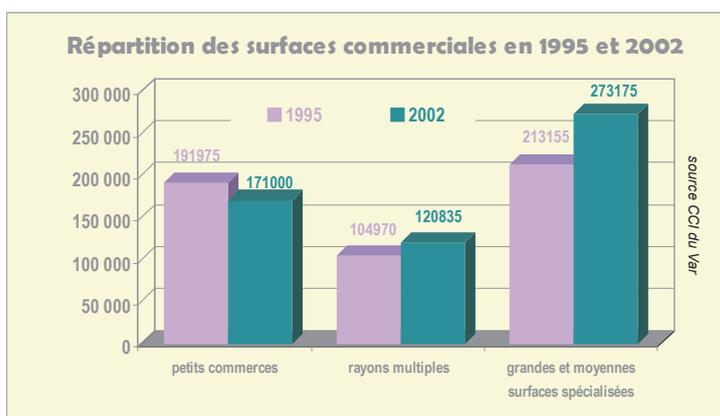
A partir des années 1970, de nouveaux espaces attractifs émergent autour des principaux échangeurs autoroutiers et accueillent le développement de la grande distribution commerciale et des espaces d'activité économique à l'Est (Valgora, Grand Var, Université, ZI de Toulon Est) ; à l'Ouest (Les Playes, Camp Laurent Berthe, zone commerciale d'Ollioules) ; et à Hyères (entrée Ouest).

L'essor des nouveaux pôles attractifs concurrence les centres-villes.

Ce processus de déclin touche plus particulièrement les centres de Toulon et La Seyne qui bénéficient peu de l'apport touristique, et souffrent d'un contexte économique difficile dans les années 1980 / 90.

L'évolution des surfaces commerciales entre 1995 et 2002 souligne que le recul du petit commerce (notamment en centre-ville) se poursuit alors que l'on observe une forte progression des grandes surfaces, notamment spécialisées.

En 1994, l'ouverture de l'autoroute A570 qui relie Hyères à l'autoroute A57 vers Toulon et Nice **conforte la dynamique d'intégration de Hyères dans le réseau des pôles** de l'aire toulonnaise.



Petits commerce : surface de vente inférieure à 300m²

Rayons multiples : superettes, supermarchés, hypermarchés et magasins populaires

Grandes et moyennes surfaces spécialisées : magasin dédié à un seul type de produit

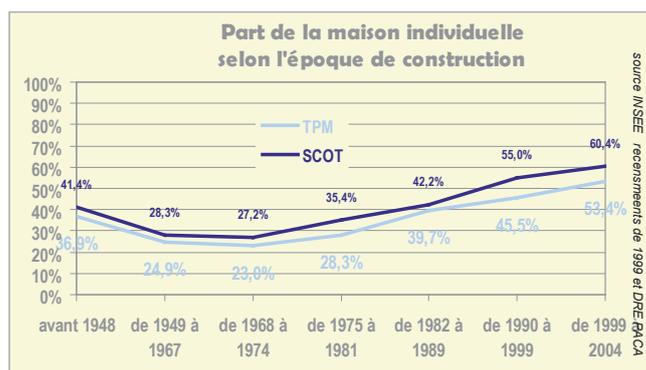
Un mode de développement extensif et fortement consommateur d'espace

Enfin, la généralisation de l'automobile et le développement des autoroutes induisent un changement radical dans le mode de développement.

L'urbanisation peut se diffuser largement dans des espaces qui étaient auparavant protégés par leur éloignement des noyaux urbains et villageois.

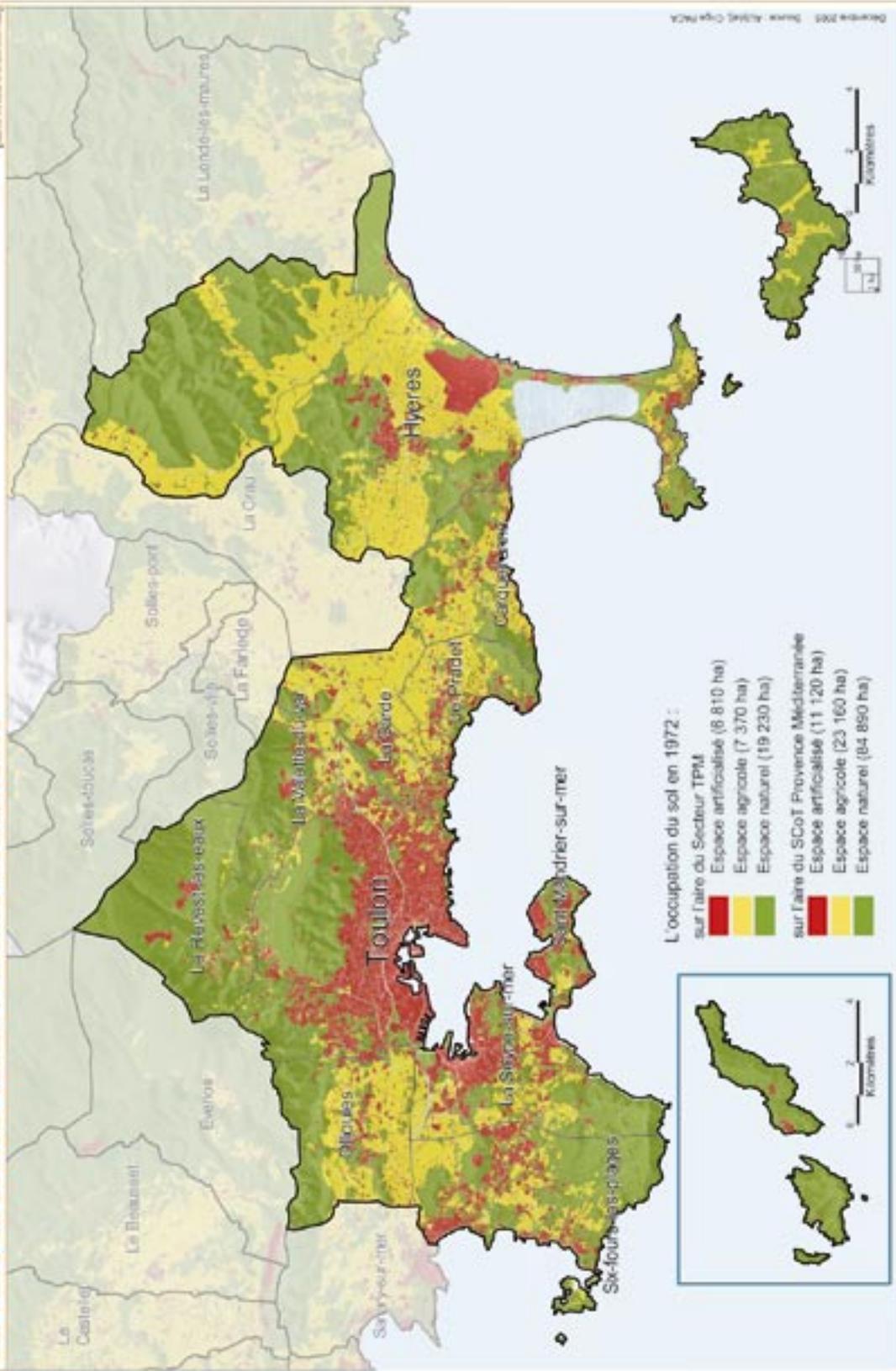
Il en résulte une **forte consommation d'espace** : les superficies artificialisées ont progressé de 169% entre 1972 et 2003, passant de 7 448 ha à 12 566 ha sur le territoire de TPM.

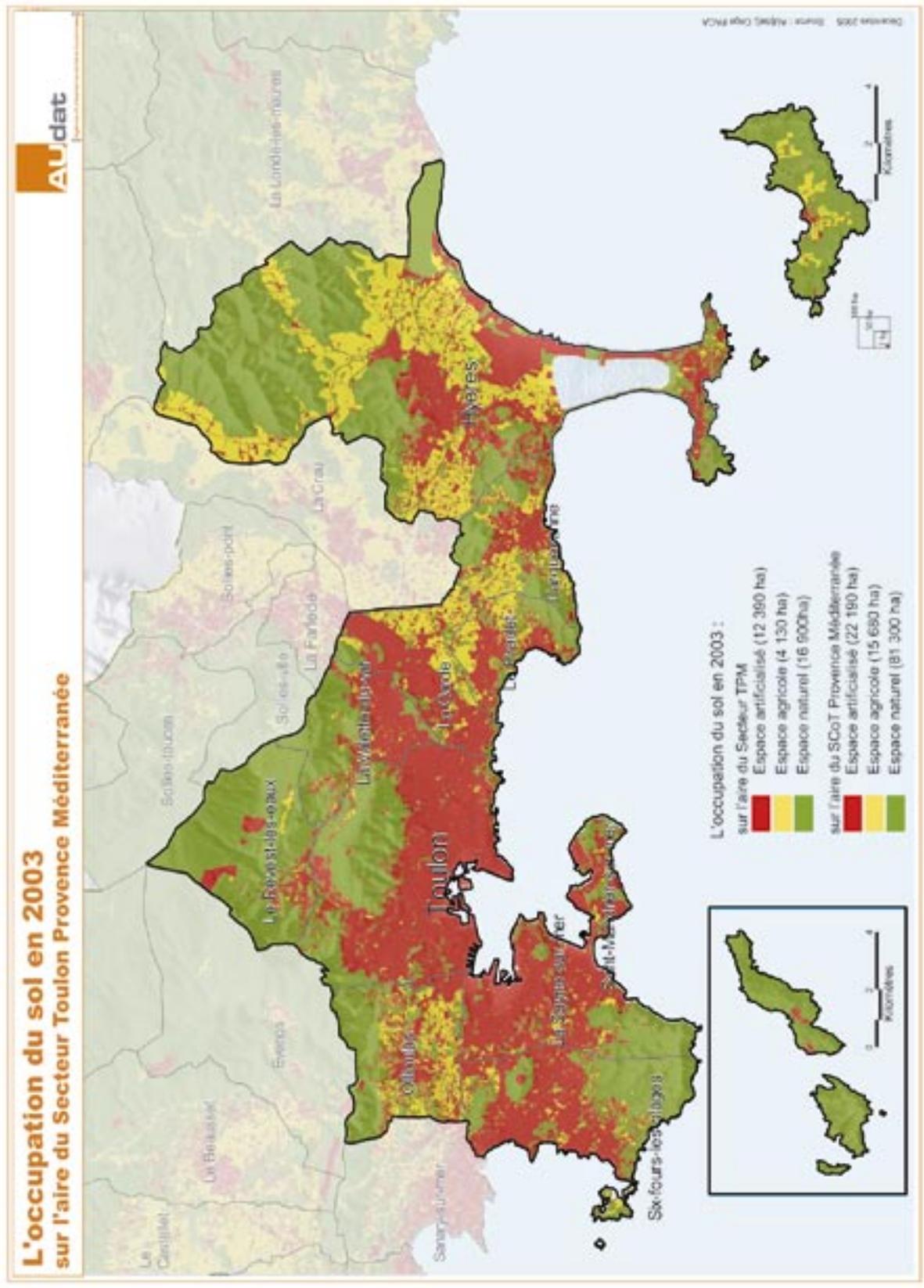
Cette consommation d'espace est notamment imputable au développement des espaces d'activité économique et de loisirs (+ 1 326 ha) et des tissus urbains semi dense et diffus à dominante d'habitat individuel (+ 3 034 ha).



L'occupation du sol en 1972

sur l'aire du Secteur Toulon Provence Méditerranée





Une agglomération multipolaire



■ Quatre pôles majeurs au rayonnement inégal

TPM s'organise autour de quatre pôles qui jouent un rôle majeur à l'échelle de l'aire toulonnaise en regroupant l'essentiel de l'offre commerciale et des équipements structurants (hôpitaux et cliniques, lycées et établissements universitaires, cinémas et grands équipements culturels, etc.).

Le « grand centre-ville » de Toulon (46 800 m² de grande surface commerciale et 35 000 emplois hors Base Navale qui en compte 22 000) constitue historiquement le pôle principal de l'aire toulonnaise. Il intègre le centre historique, les faubourgs commerçants de Pont du Las, St Jean du Var et du Mourillon ainsi que les quartiers administratifs de la Rode et Claret - St Anne. Il ne joue pas un rôle attractif à la hauteur de l'importance démographique de la commune et de sa localisation centrale dans l'aire toulonnaise.

Il a connu un important déclin de son attractivité en raison de la concurrence commerciale des grandes surfaces périphériques, de la diminution et de la paupérisation de sa population résidente, d'un déficit d'activités ludiques et culturelles et de l'impact négatif d'un trop plein de circulation automobile en transit. Cependant, son rayonnement reste prédominant notamment sur le plan de l'emploi et des équipements administratifs.

Le grand centre de Toulon est engagé dans une stratégie de redynamisation basée sur :

- Le développement de grands équipements éducatifs et culturels (campus universitaire, Palais Liberté, Opéra, théâtre, etc.),
- Des projets d'infrastructure permettant d'améliorer son accessibilité et de limiter le trafic automobile en surface (deuxième tube, tramway).
- Une grande opération de renouvellement urbain portant notamment sur l'habitat, le commerce et les espaces publics (ANRU du centre ancien).

Le « pôle Est » (158 000 m² de grande surface commerciale et 17 000 emplois en y incluant La Farlède) émerge au cours des années 1970. Il est constitué par l'espace d'activités commerciales et de grands équipements de La Garde - La Valette (« Valgora - Grand Var - Université ») qui se prolonge par la zone industrielle de Toulon Est. Il exerce une forte attractivité notamment en raison de son ampleur commerciale et d'équipements structurants tels que le campus universitaire ou le multiplexe cinématographique.

Il dispose de perspectives de développement notamment par intensification (présence de sites mutables ou qui accueillent des activités à faible valeur ajoutée).

Le pôle Est souffre cependant d'une accessibilité difficile que ce soit en voiture ou en transports collectifs. Son fonctionnement est pénalisé par une mauvaise organisation interne (absence de cheminements piétons et absence de lisibilité des circulations internes) et un manque de liaison avec les espaces urbains proches (centres-villes de La Garde et La Valette). Le tramway et l'élargissement de l'A57 devraient apporter sur ces points des améliorations significatives.

Le « grand centre-ville de Hyères » (28 800 m² de grande surface commerciale et 15 000 emplois) correspond au noyau urbain central et à l'entrée ouest de la commune qui accueille depuis le début des années 1990 des équipements structurants. Ce pôle dessert traditionnellement les communes de Carqueiranne, de la Vallée du Gapeau et du secteur Est (Collobrières, Pierrefeu, La Londe, Bormes, Le Lavandou). Mais il est de plus en plus concurrencé par le pôle Est notamment depuis l'ouverture de l'A570 (1994).

Ce pôle dispose d'un potentiel de développement qui associe les opportunités de renouvellement urbain dans la « ville constituée », et l'existence d'un potentiel stratégique d'extension à l'entrée ouest de la commune, de part et d'autre de l'A570. L'image touristique et l'aéroport constituent également des vecteurs d'attractivité.

Le « pôle Ouest » (19 000 emplois, 96 000 m² de grande surface commerciale) associe le centre-ville de La Seyne (dont l'attractivité a très fortement décliné) et les nouveaux espaces commerciaux et de grands équipements qui ont émergé à La Seyne autour du quartier Berthe et de l'échangeur de Camp Laurent, à Six-Fours dans le secteur des Playes et à Ollioules autour du quartier Quiez et de l'échangeur de La Beaucaire.

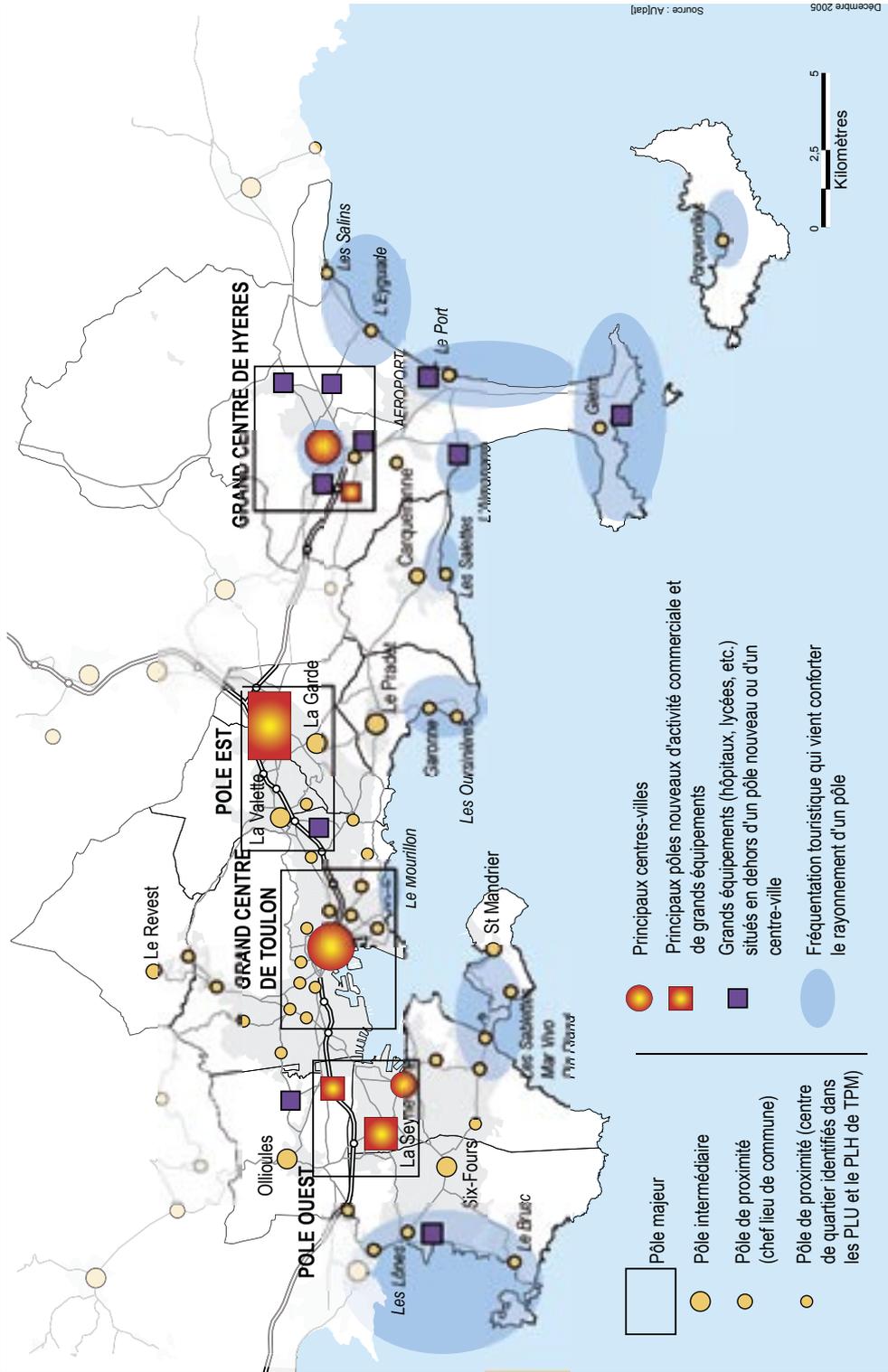
Le rayonnement du pôle Ouest est inférieur à celui des trois autres pôles majeurs d'autant plus qu'il subit la double concurrence du centre-ville de Toulon et de l'aire marseillaise (centres commerciaux d'Aubagne et de La Valentine, centre-ville de Marseille).

L'offre commerciale du « pôle Ouest » est importante mais son profil est « banal » (absence de « très grande enseigne » motrice d'un rayonnement élargi, contrairement au pôle Est). Le pôle comporte peu d'équipements à haut niveau de rayonnement et souffre d'un déficit sur le plan des loisirs et de la culture (ex : absence de cinéma).

Les pôles attractifs sur l'aire de Toulon Provence Méditerranée

AUdat

[Expertise de l'attractivité des territoires d'urbanisme]



Encore peu structuré (déficit de liaisons entre ses composantes), ce pôle apparaît comme « en devenir » autour de nombreux projets leviers (opérations de renouvellement urbain du centre ancien et du quartier Berthe à La Seyne, reconversion du site des anciens chantiers de La Seyne, développement des activités industrielles et technologiques liées au pôle de compétitivité Mer sur le site de Brégaillon, reconversion de l'ancien marché floral d'Ollioules, potentiel de développement autour du tramway dans la partie Est de la commune d'Ollioules).

En y incluant la Base Navale de Toulon, ces quatre grands pôles concentrent 78% des 141 000 emplois et 84% des 393 000 m² de commerce de grande distribution de l'agglomération.

Les communes de Hyères, Toulon, La Garde, La Valette, La Seyne, Ollioules et Six-Fours attirent ainsi 93% des 43 700 actifs qui effectuent quotidiennement des déplacements domicile / travail entre les communes de TPM.

- Toulon exerce une forte attractivité sur l'ensemble des communes de TPM et de l'aire toulonnaise.
- Hyères et le Pôle Est (La Garde, La Valette) sont attractives essentiellement vis-à-vis des communes de l'Est de l'aire toulonnaise et Toulon.
- Le Pôle Ouest (La Seyne, Six-Fours, Ollioules) est attractif essentiellement vis-à-vis des communes limitrophes et de Toulon.



■ Le territoire est irrigué par un réseau dense de pôles de secteurs et de pôles de proximité

L'offre des pôles majeurs est complétée par les pôles de secteur qui exercent une attractivité à l'échelle intercommunale ou communale (dans le cas des communes comptant plus de 10 000 habitants).

- Le centre-ville de Six-Fours (« quartier Reynier »)
- Le centre-ville d'Ollioules
- Le centre-ville de La Valette
- Le centre-ville de La Garde

Enfin, de nombreux pôles de proximité assurent une offre de services quotidiens, notamment

- Le centre-ville de Carqueiranne
- Le centre-ville de Saint-Mandrier
- Le centre village du Revest
- ... ainsi que de nombreux pôles de quartier.

■ Les pôles à vocation touristique

L'essor de l'activité touristique littorale a favorisé l'émergence de pôles spécifiques qui concentrent une part importante des résidences secondaires et de l'hôtellerie touristique.

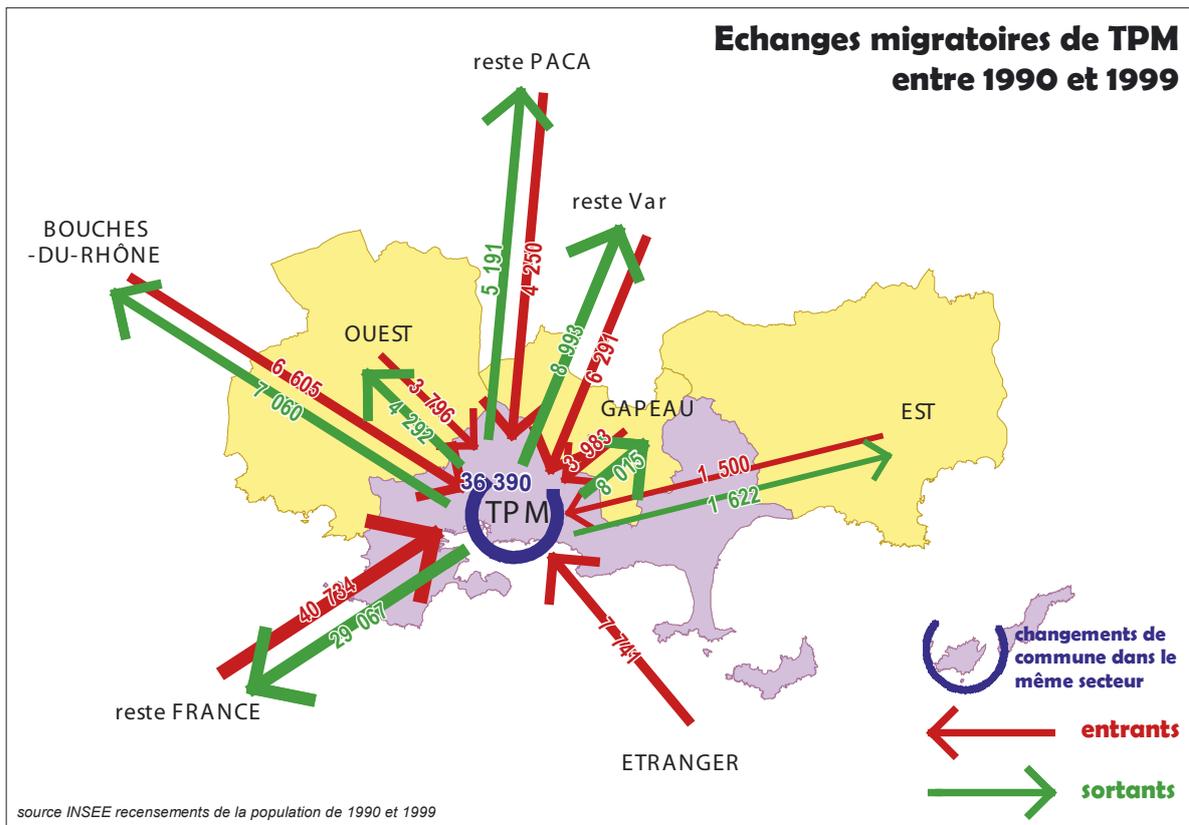
Ces pôles accueillent des activités commerciales ou de loisirs (cafés, restaurants, discothèques) dont l'activité est fortement saisonnière.

Certaines de ces activités peuvent cependant fonctionner toute l'année, en lien avec une fréquentation touristique locale (induite par les résidents de l'aire toulonnaise) ou pour desservir la population résidente (qui tend à se développer en lien avec le mouvement de transformation des résidences secondaires en résidences principales).

Les principaux pôles touristiques sont :

- Le quartier des Lones à Six Fours
- Le quartier du Brusca à Six-Fours
- Le quartier des Sablettes, de Mar Vivo et de Tamaris à La Seyne et de Pin Rolland à Saint Mandrier
- Les quartiers de La Garonne et des Oursinières au Pradet
- Le quartier des Salettes à Carqueiranne
- Le village de Giens et les quartiers de La Capte, du Port et de l'Eyguaude à Hyères, ainsi que le village de Porquerolles et le domaine d'Héliopolis au Levant.

TPM organise un bassin d'habitat à l'échelle de l'aire toulonnaise



■ Une dynamique résidentielle centrifuge ...

Si le territoire de TPM concentre les trois-quarts de la population de l'aire du SCoT en 1999, il n'accueille que le tiers de sa croissance démographique sur la période 1990 - 1999 (soit un gain de 9 551 habitants sur les 27 701 que gagne le SCoT).

Cela s'explique par les dynamiques des marchés de l'habitat à l'échelle de l'aire toulonnaise.

L'analyse des migrations résidentielles, c'est-à-dire des changements de domicile des personnes, traduit deux phénomènes.

1) TPM est un territoire attractif à l'échelle de la France entière.

Entre 1990 et 1999, 74 000 personnes se sont installées sur TPM en provenance de la France et de l'étranger, exception faite de l'aire du SCoT et de la partie varoise de l'aire urbaine.

Sur la même période, 52 000 personnes ont quitté TPM à destination du reste de la France, exception de l'aire du SCoT et du reste de la partie varoise de l'aire urbaine.

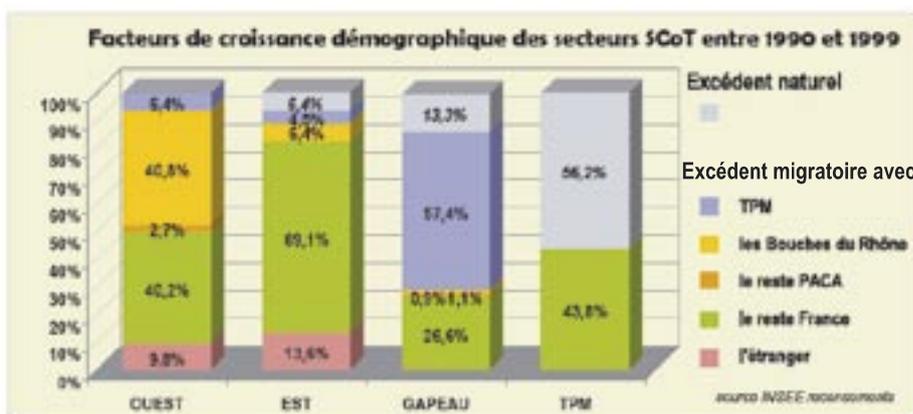
2) Mais à l'échelle plus locale, de nombreux ménages quittent TPM (et notamment Toulon, La Seyne, Hyères et dans une moindre mesure La Garde et La Valette), principalement vers le nord-est : Vallée du Gapeau, axes Cuers - Le Luc et Cuers - Brignoles.

Entre 1990 et 1999, 14 000 personnes ont quitté TPM pour aller s'installer dans les autres secteurs du SCoT, et 5 100 personnes ont quitté TPM pour aller s'installer dans le reste de la partie varoise de l'aire urbaine de Toulon. 8 000 personnes ont notamment quitté TPM pour s'installer dans la vallée du Gapeau.

Sur la même période, 12 000 personnes ont quitté un autre secteur du SCoT pour s'installer dans TPM et 2 100 personnes ont quitté le reste de la partie varoise de l'aire urbaine pour s'installer dans TPM.

Cette dynamique d'éloignement a été facilitée par l'aménagement du réseau autoroutier (en deux vagues : années 70 et années 90), d'autant plus que l'A57 est gratuite jusqu'à l'échangeur nord de Cuers.

De ce fait, la croissance démographique de TPM est principalement alimentée par le solde naturel (excédent des naissances sur les décès) et par un apport migratoire en provenance des autres régions françaises, alors que pour les autres secteurs du SCoT, la part des migrations résidentielles en provenance de TPM représente une part importante.



Les ménages qui quittent TPM sont notamment des actifs avec enfants, qui souhaitent accéder à la propriété individuelle. Ils doivent pour cela s'éloigner des pôles d'emplois de l'agglomération en raison des prix fonciers, mais aussi d'une offre d'habitat peu adaptée aux familles sur le territoire de l'agglomération.

Ainsi, 47,9% des résidences principales de la Vallée du Gapeau sont occupées par des familles avec au moins un enfant, contre 32,6% sur le territoire de TPM. Inversement, 34,7% des résidences principales de TPM sont occupées par des personnes seules (contre 20,2% pour la vallée du Gapeau).

Inversement, TPM joue un rôle particulier dans l'accueil des nouveaux arrivants et des jeunes ménages : l'importance des logements locatifs dans l'agglomération garantit une certaine « ouverture » du marché de l'habitat.

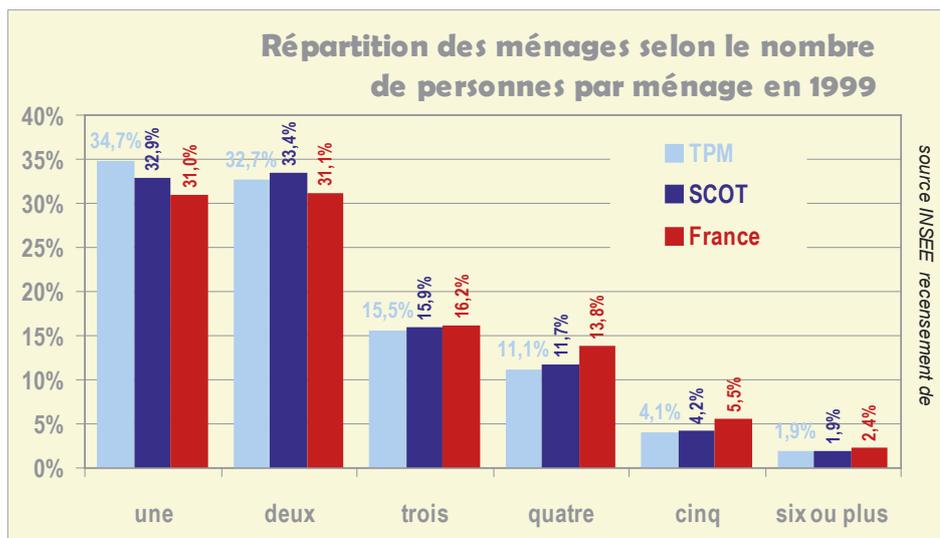
Par ailleurs, l'agglomération concentre la quasi-totalité du parc locatif social de l'aire du SCoT et de nombreux logements locatifs privés à faible loyer, ce qui lui confère un rôle particulier dans l'accueil des personnes modestes.

L'agglomération offre ainsi :

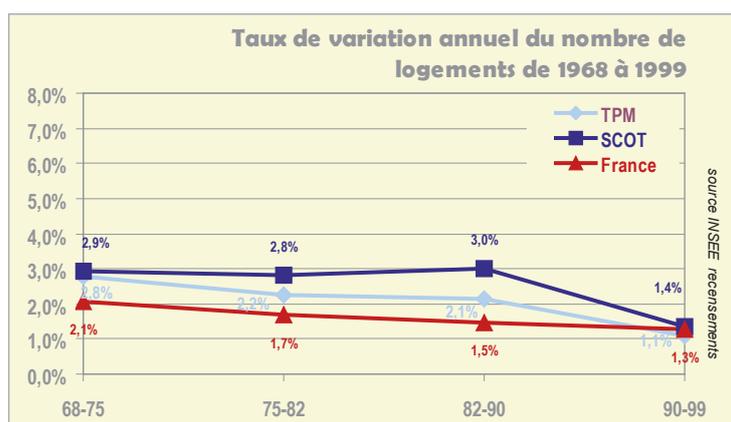
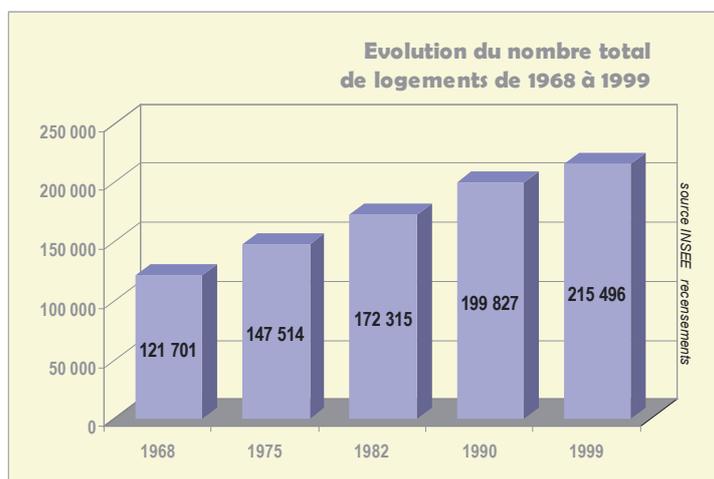
- 78% des résidences principales de l'aire du SCoT
- 84% des logements locatifs de l'aire du SCoT
- 92% des logements locatifs HLM de l'aire du SCoT

Cependant, les tensions observées sur les marchés de l'habitat nuisent à ce rôle d'accueil. En effet, il est de plus en plus difficile pour un ménage de changer de logement en raison de la hausse des prix et de la raréfaction de l'offre. De ce fait, le parc locatif « tourne » moins ce qui nuit à l'installation des nouveaux résidents et des jeunes ménages.

Enfin, beaucoup des nouveaux arrivants sur le territoire de TPM sont des personnes âgées ce qui traduit notamment un mouvement de transformation des résidences secondaires en résidences principales une fois l'âge de la retraite arrivée.



■ Une dynamique centrifuge accrue par l'insuffisance de la production de logements neufs



La production annuelle de logements neufs est en forte baisse sur le territoire de TPM depuis la fin des années 1980 et, encore plus, depuis la seconde moitié des années 1990.

Sur la période 1999 - 2004, seuls 982 logements neufs ont été produits chaque année (contre plus de 1 700 sur la période 1990 - 1999). Ce total inclut les résidences secondaires.

Cette situation alimente la forte croissance des prix fonciers et immobiliers observée depuis la fin des années 1990.

En effet, depuis la fin des années 1990, la production de logements est inférieure aux besoins recensés dans l'hypothèse d'une prolongation des tendances démographiques constatées entre 1990 et 1999.

Dans cette hypothèse, le besoin en logement s'élèverait à 1 070 résidences principales / an sur la période 1999 - 2020, pour une croissance démographique de 760 habitants / an entre 1999 et 2020 (pour mémoire, la croissance démographique constatée entre 1990 et 1999 a été de 1 061 habitants / an).

Le besoin en logement est supérieur à la croissance démographique attendue en raison de la poursuite de la baisse du nombre de personnes par ménages qui devrait passer - selon l'INSEE - de 2,3 en 1999 à 2,1 en 2020.

De ce fait, le besoin « tendanciel » en logement (1 070 résidences principales / an) serait absorbé pour 2/3 par la baisse de la taille des ménages et pour 1/3 par la croissance démographique¹.

¹ La projection tendancielle réalisée par l'INSEE souligne que le territoire de TPM accueillera 16 000 habitants supplémentaires entre 1999 et 2020 et qu'il y aura en moyenne 2,1 personnes par logement dans l'agglomération, soit un besoin de 360 logements / an pour faire face à la croissance démographique.

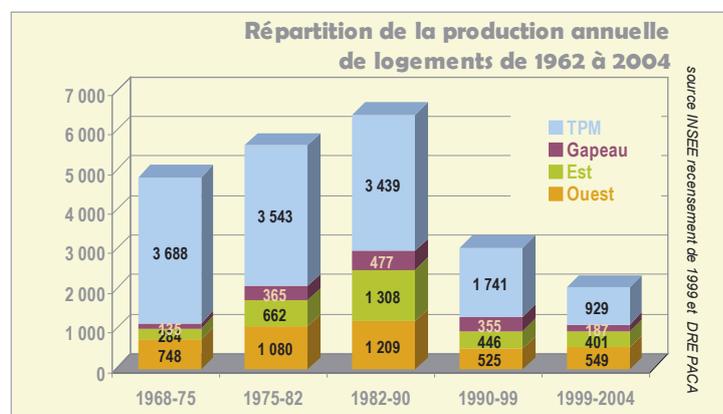
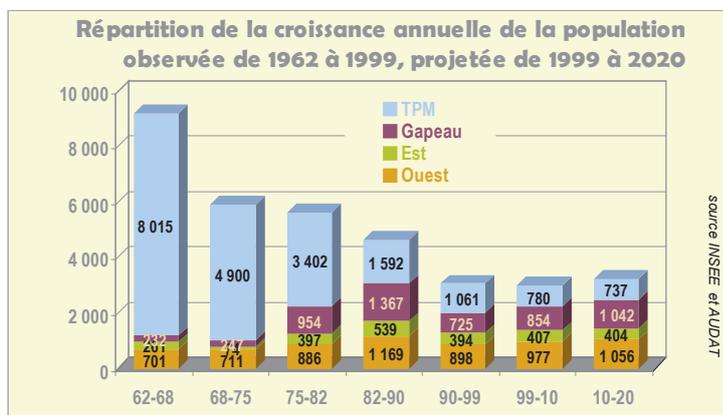
L'hypothèse « minimale » d'un besoin de 1 070 résidences principales / an sur la période 1999 – 2020 n'intègre pas :

1) Les besoins en logements qui seront générés par les opérations de restructuration des centres-villes et des quartiers d'habitat social (afin de compenser les démolitions).

2) L'impact d'une éventuelle politique de recentrage de la croissance démographique autour des grands pôles de l'agglomération pour limiter le départ des familles vers les autres communes de l'aire toulonnaise et contribuer ainsi à la maîtrise des besoins de déplacements et de la consommation d'espace.

3) L'impact des ambitions économiques et universitaires de l'agglomération (cf. plus bas) sur la demande de logement.

- Sur la base des demandes centralisées par l'Armée et le CIL Var (collecteur du 1% logement), le PLH estime que le déficit de logements pour les actifs venant s'installer dans l'agglomération s'élève au minimum à 350 unités / an². Cette estimation n'intègre pas l'impact des politiques de développement économique en cours de développement (créations d'emplois liées au pôle de compétitivité Mer par exemple).
- Par ailleurs, le PLH de TPM estime qu'il faudra produire au minimum 130 logements / an spécifiquement destinés aux étudiants, pour accompagner le « schéma de développement universitaire » de l'agglomération (cf. plus bas).

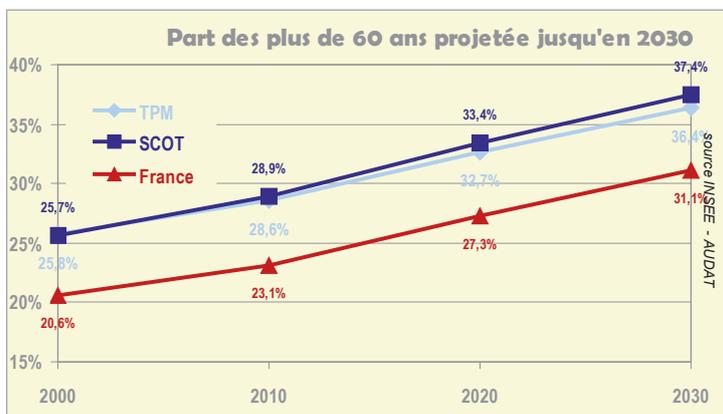
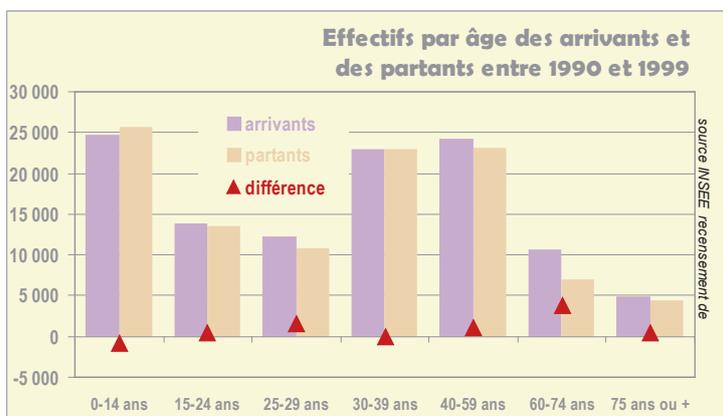
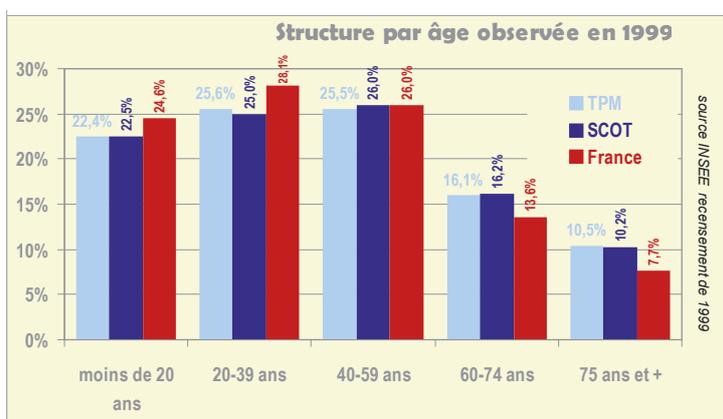


²Ce chiffre est un minimum car il n'intègre pas les besoins en logements liés aux fonctionnaires civils qui obtiennent leur mutation dans le Var, cette demande de logement ne transitant ni par le CIL Var ni par les services de logement de l'Armée.

Le vieillissement de la population et la faiblesse des revenus : deux éléments à prendre en compte dans les politiques d'habitat

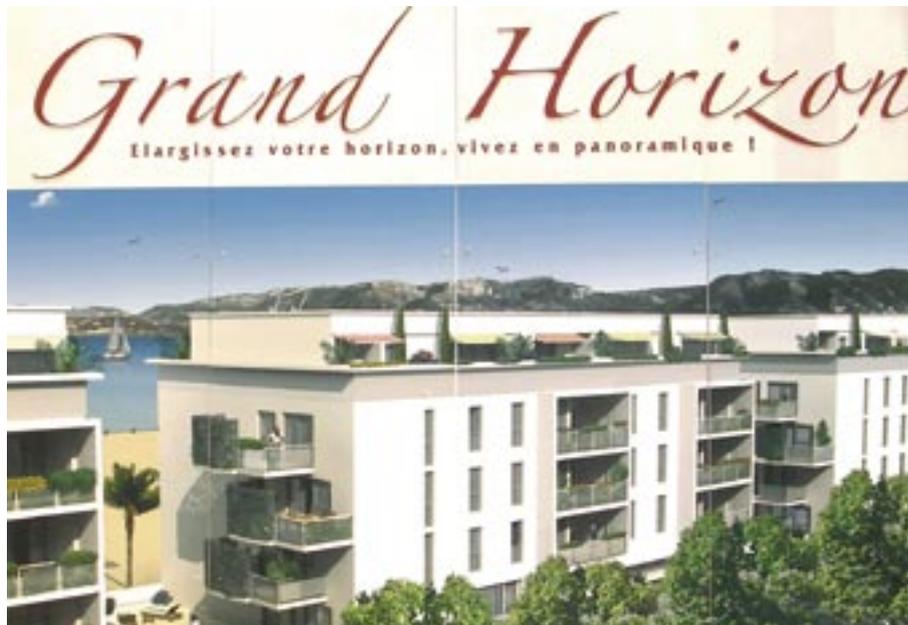
TPM connaît une sur-représentation des personnes âgées (plus de 60 ans) et très âgées (plus de 75 ans) par rapport à la moyenne nationale. Le taux de personnes de plus de 75 ans est également plus élevé sur TPM que dans le reste du SCoT.

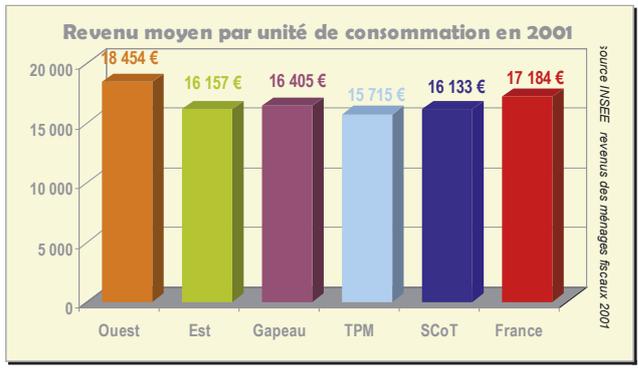
Inversement, les autres tranches d'âge sont sous-représentées, même si TPM a une proportion de personnes âgées de 20 à 39 ans supérieure à la moyenne du SCoT (ce qui traduit le rôle que joue TPM dans le logement des « nouveaux » ménages).



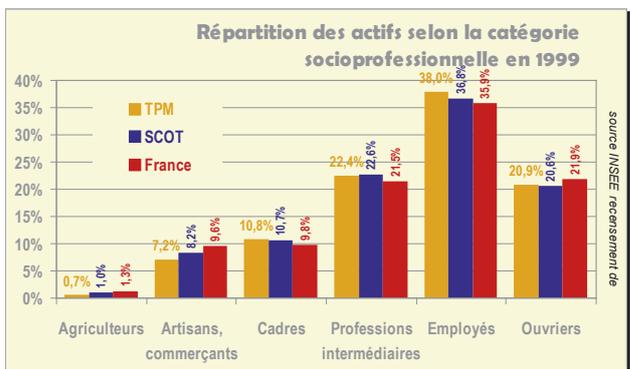
Les prévisions démographiques soulignent que le processus de vieillissement est appelé à se poursuivre en raison de l'évolution naturelle des populations en place mais aussi du solde migratoire qui renforce la part des personnes âgées.

Ce processus de vieillissement de la population implique de prévoir une offre de logement adaptée notamment en terme de confort (nécessité d'intégrer la problématique du handicap) et de localisation (enjeu de la proximité des commerces et des services).

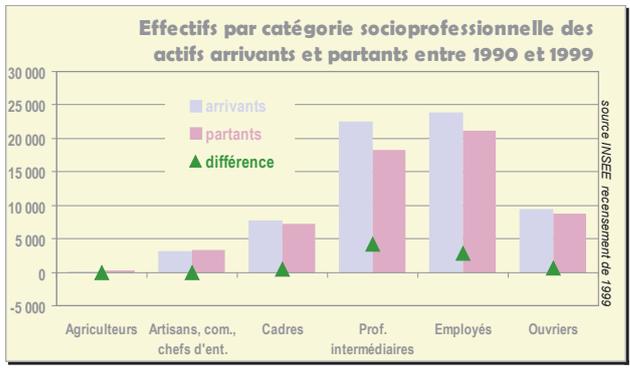




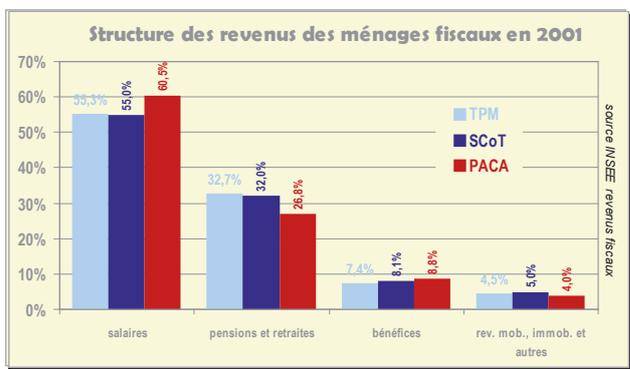
L'autre caractéristique sociale de TPM est la **faiblesse du revenu moyen** par « unité de consommation¹» (système de pondération permettant de tenir compte du nombre de personnes par foyer). Ce dernier est inférieur de 1 469 euros / an par rapport à la moyenne nationale et de 418 euros / an par rapport à la moyenne de l'aire du SCoT.



On constate alors un décalage croissant entre la solvabilité des ménages résidant dans l'agglomération et le niveau de plus en plus élevé du prix des loyers et des logements neufs ou anciens. Cette situation est accentuée par la faiblesse du parc de logements aidés (qui représentait 12,9% du nombre de résidences principales de l'agglomération en 1999 alors que plus de 80% des ménages de l'agglomération ont potentiellement accès au logement social au regard de leurs revenus).



Cette faiblesse des revenus moyens traduit une structure socioprofessionnelle où sont fortement représentés les employés, les ouvriers et les professions intermédiaires. Les migrations résidentielles tendant à accroître la surreprésentation de ces catégories.



La structure du revenu des ménages fait enfin apparaître une sur-représentation des pensions et retraites par rapport à la moyenne nationale et à la moyenne de l'aire du SCoT.

¹ Système de pondération permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes. Avec cette pondération, le nombre de personnes est ramené à un nombre d'unités de consommation (UC). L'échelle utilisée retient la pondération suivante : 1 UC pour le premier adulte du ménage ; 0,5 UC pour les autres personnes de 14 ans ou plus ; 0,3 UC pour les enfants de moins de 14 ans.

TPM, moteur économique de l'aire toulonnaise



■ TPM accueille 84% des emplois qui se localisent pour 25% dans les espaces d'activités civile et militaire

En 1999, le territoire de TPM accueillait 141 000 emplois, soit 84% du nombre total d'emplois de l'aire du SCoT (source INSEE, recensement de la population). Ces derniers se localisent principalement :

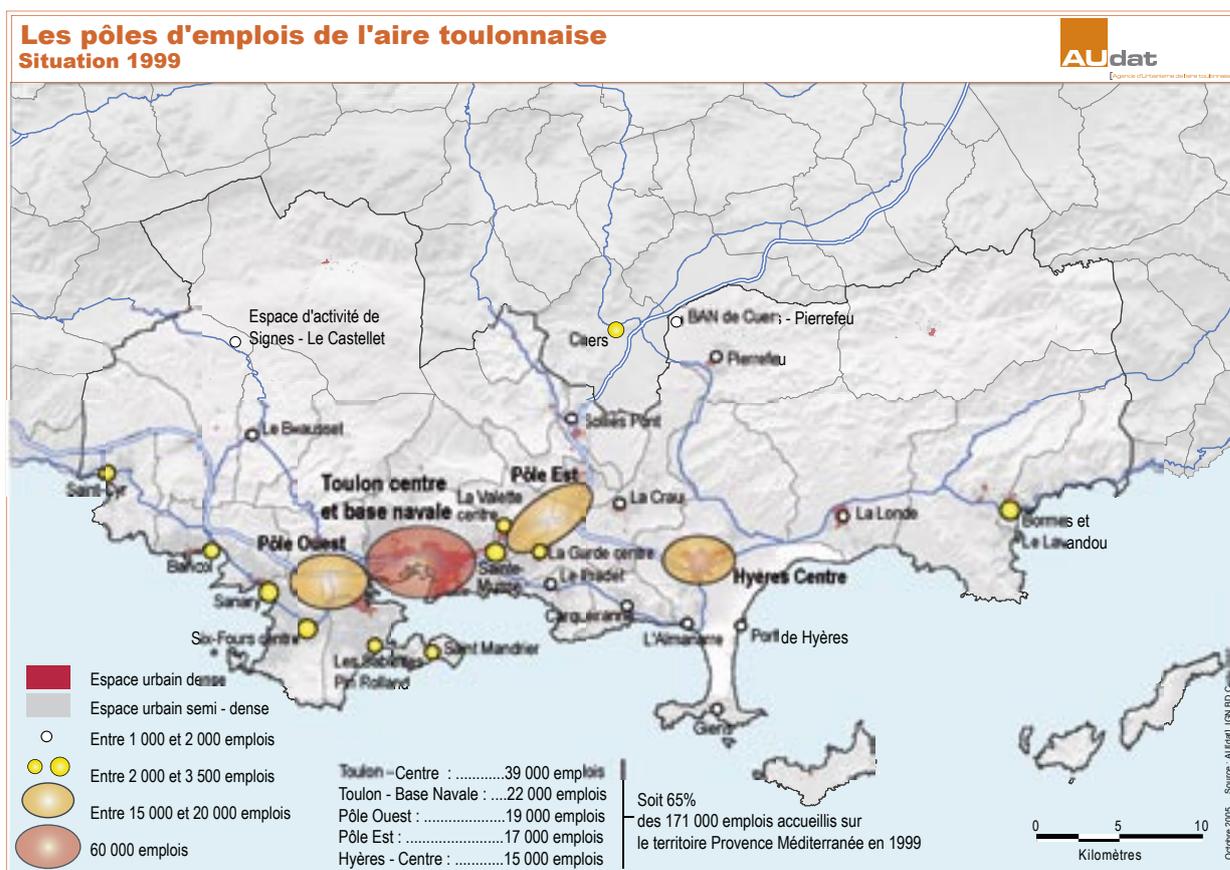
- Dans le grand centre-ville de Toulon : 39 000 emplois
- Dans la Base Navale de Toulon : 22 000 emplois
- Dans le pôle Ouest : 19 000 emplois
- Dans le pôle Est : 17 000 emplois
- Dans la partie centrale de Hyères : 15 000 emplois.

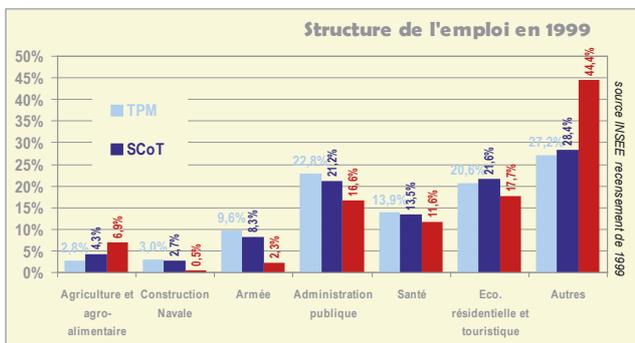
Les emplois liés à l'administration publique, à l'armée, à la santé et à la construction navale sont surreprésentés dans TPM par rapport à la moyenne de l'aire du SCoT.

Les emplois liés à l'économie touristique et résidentielle (commerce, artisanat, services privés aux personnes) sont également bien représentés par rapport à la moyenne nationale.

Inversement, les emplois liés à l'industrie sont fortement sous-représentés de même que ceux liés aux transports.

L'évolution de l'emploi souligne la part croissante des services et, dans une moindre mesure, du commerce, ainsi que le déclin de l'industrie et de la construction.





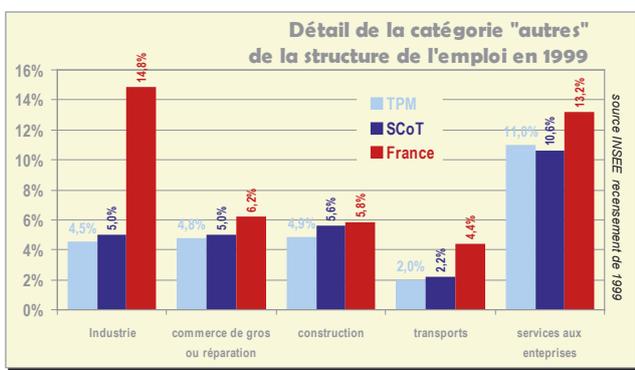
Entre 1990 et 1999, 6 400 emplois ont été créés sur le territoire de TPM, soit 64% des créations d'emplois de l'aire du SCoT.

Ces créations d'emplois se localisent principalement à :

- La Seyne, Ollioules et Six-Fours (+ 2 600 emplois)
- La Garde et La Valette (+ 2 200 emplois)
- Hyères (+ 1 700 emplois).

Toulon perd 200 emplois et les autres communes de TPM en gagnent 100.

En dehors de TPM, les créations d'emplois se localisent notamment dans le prolongement du pôle Est, sur les communes de La Crau et La Farlède (+ 1 300 emplois).



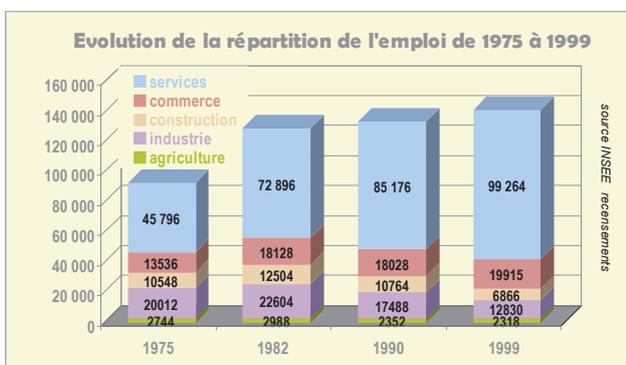
Entre 1999 et 2003, 7 100 emplois salariés privés¹ ont été créés sur le territoire de TPM soit 72% du total des créations d'emplois salariés privés de l'aire du SCoT.

Ces créations d'emplois se localisent principalement à :

- La Seyne, Ollioules et Six-Fours (+ 2 700 emplois)
- Toulon (+ 1 500 emplois)
- La Garde et La Valette (+ 1 500 emplois)
- Hyères (+ 1 000 emplois)

Les autres communes de TPM gagnent 400 emplois.

En dehors de TPM, les créations d'emplois continuent de se localiser notamment dans le prolongement du pôle Est, sur les communes de La Crau et La Farlède (+ 800 emplois).



On peut alors estimer qu'en 2003, TPM offre 160 000 emplois en raison de la croissance de l'emploi salarié privé (+ 7 100) et de l'emploi militaire (en lien avec la fin de la conscription obligatoire).

L'INSEE recensait 11 000 emplois militaires (hors conscrits) dans l'aire toulonnaise en 1999, la Marine et la DGA² estimaient leurs effectifs à 23 000 hommes en 2003.

On peut évaluer que ces 160 000 emplois se localisent :

- Pour 15% dans les espaces dédiés aux activités de Défense
- Pour 10% dans les espaces dédiés aux activités économiques civiles
- Pour 75% sur le reste du territoire, principalement dans les centres urbains.

¹ Emplois salariés qui font l'objet d'une déclaration à l'UNEDIC. En sont principalement exclus les emplois indépendants (artisans, commerçants, professions libérales agriculteurs), les fonctionnaires de l'Etat et des Collectivités Locales, les salariés des établissements et entreprises publiques à caractère industrielle et commerciales ainsi que les salariés du secteur agricole.

² DGA : Délégation Générale pour l'Armement.

■ Les espaces dédiés aux activités de Défense : un rôle économique majeur

Environ 15% des l'emplois de l'agglomération sont accueillis dans les espaces dédiés aux activités militaires, soit environ 26 000 emplois, dont 12 000 hommes dans les « forces opérationnelles » (à bord des bateaux).

Ces emplois sont répartis sur 5 grands sites, localisés principalement autour de la Rade de Toulon.

Sur 260 ha, la Base Navale de Toulon accueille 21 700 emplois, dont environ la moitié est rattachée aux « forces opérationnelles ».

Ce site se divise en trois grands ensembles :

- Un pôle tertiaire et administratif, sur environ 5 ha, localisé notamment autour de la Préfecture Maritime
- Un pôle industriel sur environ 50 ha (ateliers et bassins de maintenance exploités par DCN Services).
- Un pôle dédié au soutien à la flotte, à la logistique et à la pyrotechnie, qui couvre le reste de la base.

Sur environ 15 ha, le site de l'Arsenal du Mourillon accueille plus de 1 500 emplois liés principalement aux activités de recherche et de développement des systèmes d'armes.

Sur environ 185 ha (dont environ 40 correspondent à du bâti), le site de Saint Mandrier accueille environ 1 700 emplois autour d'activités de recherche et d'essai (DGA) ainsi que de formation des hommes (Centre d'Instruction Naval).

Sur environ 17 ha, le site de l'Hôpital Militaire Sainte-Anne et de la Caserne Grignan accueille environ 1 300 emplois. Un nouvel hôpital est en cours de construction sur le site de l'ancienne Caserne Grignan.

Sur environ 22 ha (pistes non comprises), la Base Aéronavale de Hyères accueille environ 1 300 emplois.

Les autres sites militaires présents sur le territoire de TPM (Ile du Levant et Plateau de Tourris) ont essentiellement une vocation d'entraînement et d'essais de tirs et n'accueillent pas un nombre significatif d'emplois sur place.

■ Les espaces dédiés aux activités économiques civiles : une lisibilité des vocations à conforter

Environ 10% de l'emploi est accueilli dans les espaces dédiés aux activités économiques civiles, soit entre 13 000 et 15 000 emplois (selon une estimation effectuée par la CCI du Var).

Les espaces dédiés aux activités économiques civiles couvrent environ 886 ha dont 8% (72ha) sont occupés par des grands équipements¹ (chiffres estimés sur la base d'un relevé sur photographie aérienne en date de 2003).

La consommation de foncier pour l'extension des espaces d'activités économiques civiles peut être estimée à 13,5 ha par an, sur la base d'une comparaison entre le relevé sur photographie aérienne 1998 (820 ha dédiés aux espaces d'activités économiques civiles) et le relevé 2003 (886 ha).

Déduction faite des espaces occupés par des grands équipements, **l'emprise au sol du bâti représente environ 22% de la superficie totale des espaces d'activité économique civile** (d'après relevé sur photographie aérienne).

Le reste de l'espace est notamment occupé par les parkings, les routes et voies d'accès, mais aussi des espaces de stockage ou d'entreposage.

Il existe donc un **potentiel significatif d'accueil du développement à l'intérieur des espaces d'activité économique existant**, par intensification de l'usage de l'espace.

¹ Campus universitaire de La Garde, lycée Rouvière, Lycée Langevin, cliniques des Fleurs et Malartic, futur dépôt de tramway de Sainte-Musse, futur hôpital de Sainte-Musse.

Les espaces d'activité économiques civils de TPM souffrent globalement :

- D'une **hypertrophie de l'activité commerciale** (grande distribution) qui occupe 36% de la superficie totale des espaces dédiés à l'activité économique civile. Ces derniers accueillent environ 65% de la surface de vente en grande distribution¹ offerte sur TPM.
- Des **problèmes d'accessibilité** liés notamment à la saturation des échangeurs ou des axes autoroutiers et voies d'accès qui les desservent.
- D'un **déficit général de qualité d'aménagement** (voiries internes, éclairage, trottoirs, etc.) **et de services offerts** (signalétique, propreté, transports collectifs, point poste, restaurants et services divers à destinations des entreprises et des salariés).

- D'une **absence de lisibilité des fonctions économiques accueillies** : pour 22% de la superficie des espaces dédiés aux activités économiques civiles, il n'est pas possible de dégager une dominante en matière d'activités accueillies, ces dernières étant mélangées de façon disparate dans un même espace.

De plus, **les spécialisations existantes reflètent rarement une stratégie de sélection des implantations**. Elles sont essentiellement le fruit de logiques spontanées qui n'ont pas toujours été anticipées ou accompagnées, ce qui peut porter atteinte à l'image et au bon fonctionnement quotidien de l'espace d'activité.

Ventilation de la superficie des espaces dédiés aux activités économiques civiles selon l'activité dominante

Source AU[dat] et CDIG Var d'après analyse des photographies aériennes et relevés de terrain.

	Superficie	% de la superficie totale
Dominante commerciale	319	36
Sans dominante (y compris zones artisanales)	191	22
Dominante industrie, commerce de gros et transports / logistique / stockage	186	21
Dominante « grands équipements » (université, lycées, cliniques et hôpitaux)	72	8
Dominante recherche et technologies liées à la mer (zone industrielle portuaire de Brégaillon et site de la CNIM)	50	6
Dominante « construction et réparation navale civile, stockage de bateaux de plaisance »	46	5
Dominante « tertiaire non commercial »	12	1
Dominante « commerce de gros des produits horticoles » (zone de St Gervais à Hyères)	10	1
Total	886	100

¹ Magasins de plus de 300 m² de surface de vente.

Les espaces d'activité économiques civils se concentrent autour des deux entrées Est et Ouest de l'agglomération, qui accueillent 88% de la superficie totale.

A l'Est (autour de l'A57, sur La Garde, La Valette et Toulon) :

- **L'ensemble « Valgora - Grand Var - Université - Zone Industrielle de Toulon Est » offre 421 ha** d'activités économiques, commerciales et de grands équipements d'un seul tenant sur les communes de La Valette et La Garde.
- **L'espace d'activités et de grands équipements de Sainte-Musse (41ha)**, à cheval sur les communes de Toulon et La Valette, qui accueille déjà le siège social de l'AGPM (500 employés) et le lycée technique Rouvière, et va accueillir le nouvel hôpital intercommunal (en remplacement de celui de Font Près) ainsi que le dépôt - atelier du futur tramway.

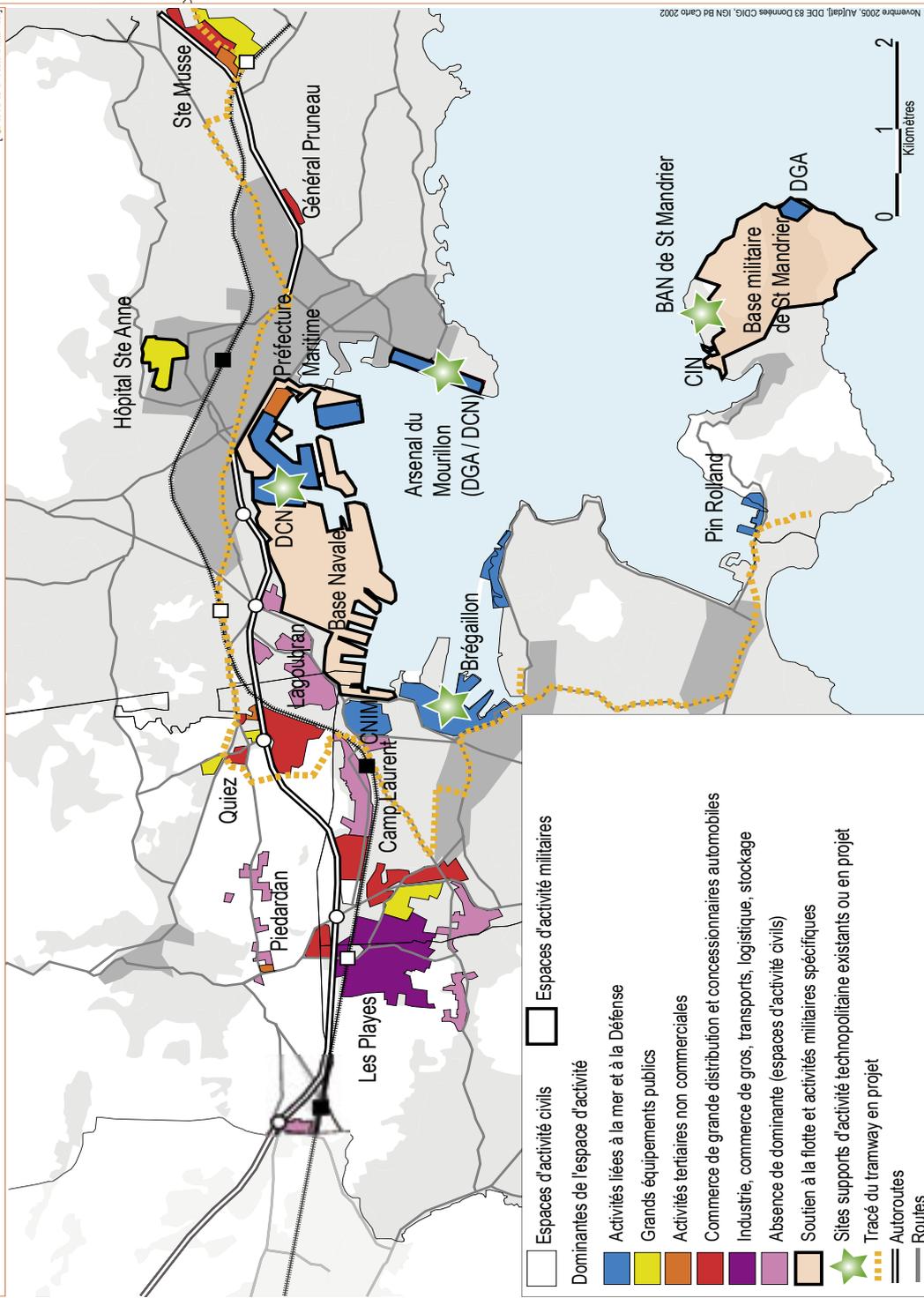
A l'Ouest (autour de l'A50, sur La Seyne, Six-Fours, Ollioules et Toulon) :

- **L'ensemble « Les Playes - La Millonne - Camp Laurent » offre 186 ha** d'activités économiques sur les communes de La Seyne et Six-Fours, avec une dominante « commerciale » à proximité du quartier Berthe et de l'échangeur, et « industrie / commerce de gros - transports - logistique - stockage » plus à l'Ouest.
- **Les espaces d'activité situés autour du port de Brégaillon et au sud de la gare de La Seyne offrent 54 ha**, avec une dominante « recherche et technologies liées à la mer »
- **Les espaces d'activité de Piedardant, Quiez et de la zone commerciale d'Ollioules offrent 44 ha** d'activité économique.
- **Les espaces d'activité de Lagoubran (commune de Toulon) offrent 34 ha**. Leur développement est soumis à la contrainte du périmètre d'isolement de la pyrotechnie.



Les espaces d'activité civils et militaires - Rade de Toulon

Analyse par dominante d'activité - D'après relevé sur photos aériennes et terrain

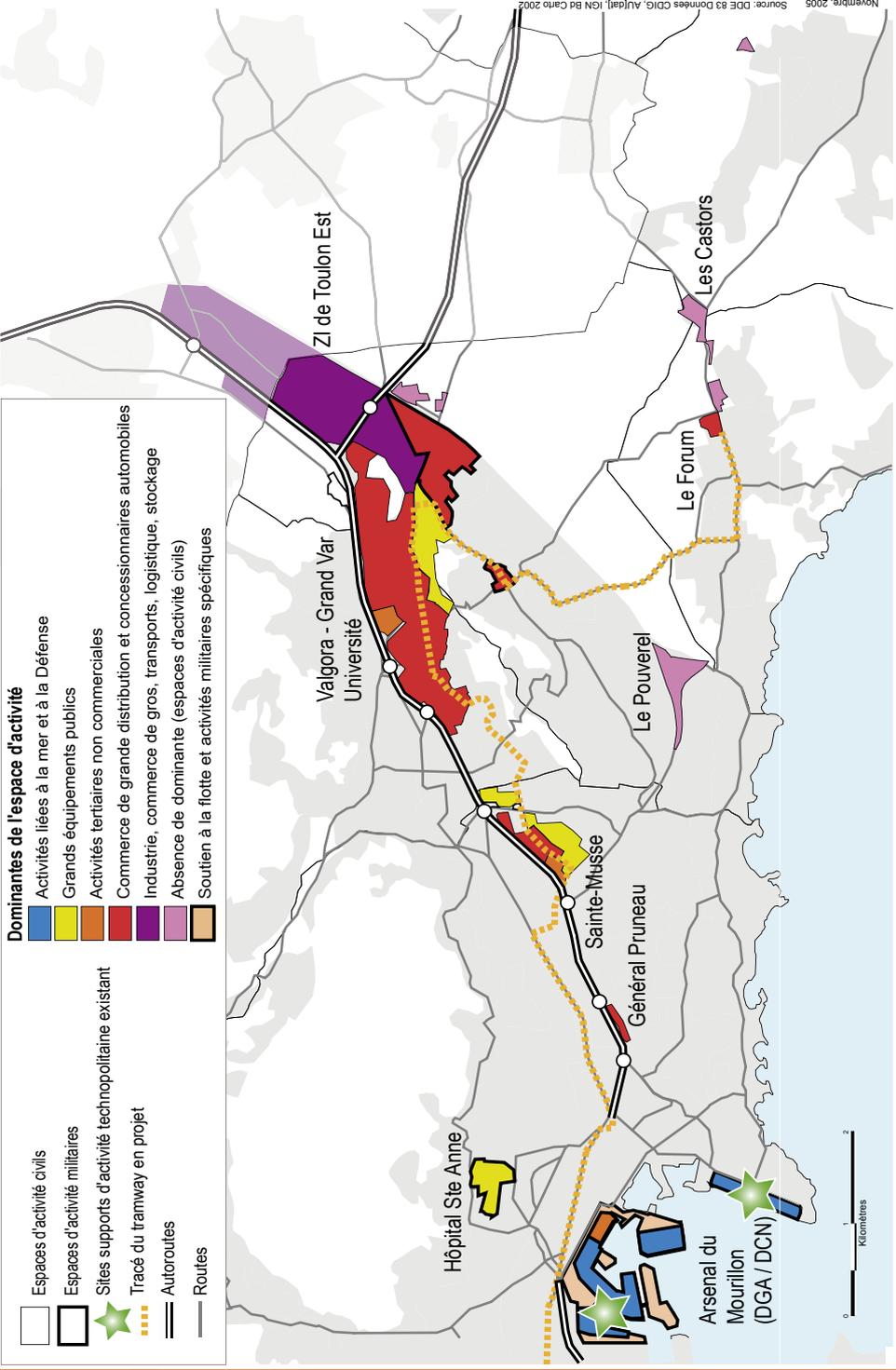


Les espaces d'activité civils et militaires - Pôle Est

Analyse par dominante d'activité - D'après relevé sur photos aériennes et terrain

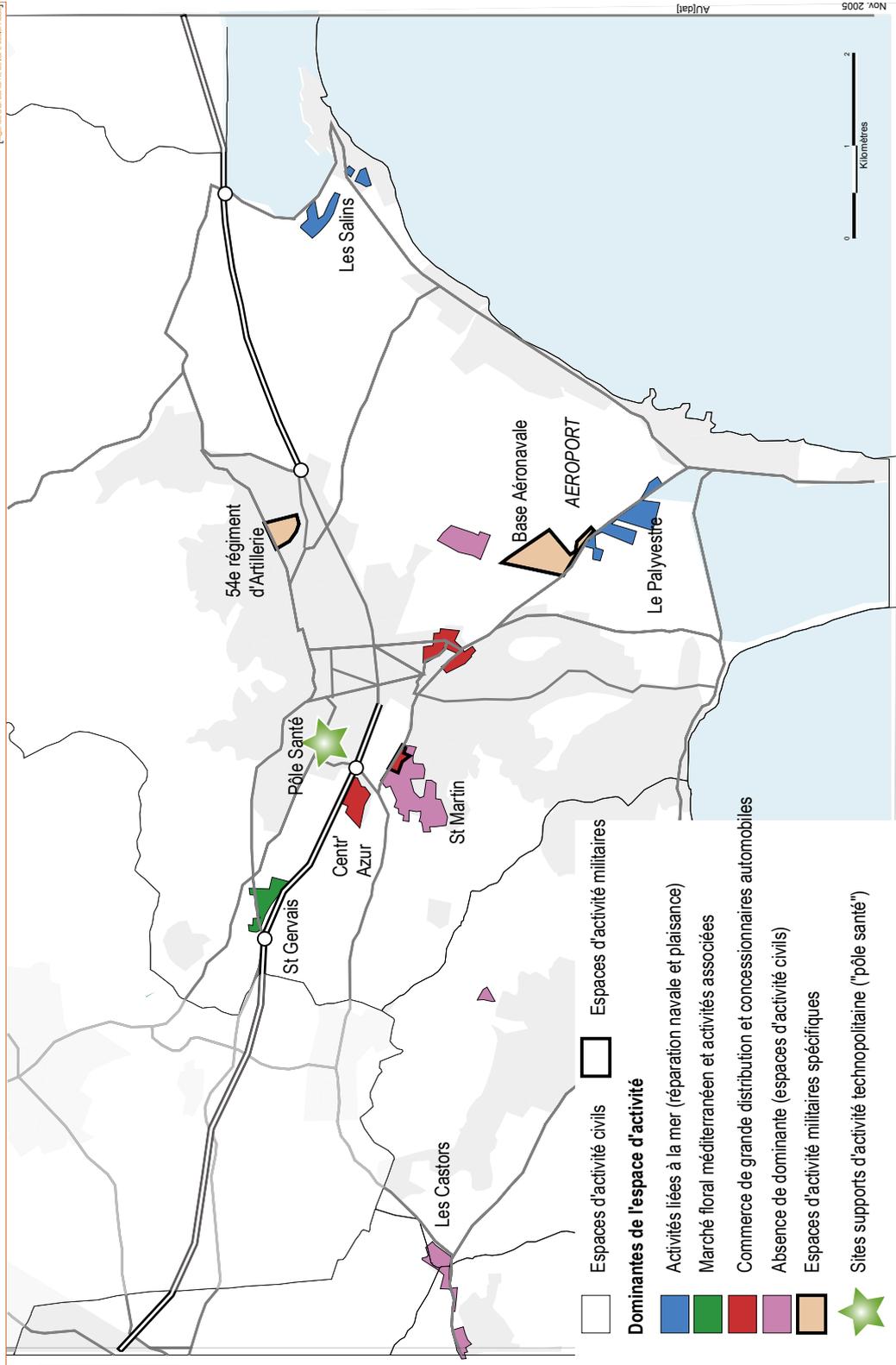
AU dat

[Centre de l'Innovation et des Terrains (CIT)]



Les espaces d'activité civils et militaires - Hyères

Analyse par dominante d'activité - D'après relevé sur photos aériennes et terrain



■ L'économie touristique : des vocations à conforter

L'activité touristique de TPM s'organise autour de deux bassins :

- **Hyères - Carqueiranne - Le Pradet**, où prédominent un tourisme balnéaire, de villégiature (nombreuses résidences secondaires), de santé (établissements thalassothérapeutiques et centres de convalescence) et de découverte des grands sites naturels (Iles d'Or, Presqu'île de Giens, Maures) ainsi que du patrimoine urbain et archéologique (vieille ville d'Hyères, site d'Olbia).

- **Six-Fours, la partie sud de la commune de La Seyne et Saint-Mandrier** accueillent un tourisme essentiellement balnéaire et de villégiature (résidences secondaires) avec également la présence d'un centre de tourisme d'affaires sur l'île des Embiez (hôtel Hélios) et un potentiel lié à découverte des sites naturels (Cap Sicié, Baie du Lazaret, Iles des Embiez).

L'ensemble Toulon, Ollioules, la partie nord de la commune de La Seyne, Le Revest, La Garde et La Valette est peu concerné par le tourisme balnéaire et de villégiature (faible taux de résidences secondaires)

L'activité hôtelière y est cependant alimentée par une clientèle de passage liées aux activités économiques et portuaires du cœur de l'agglomération. Cet espace offre un potentiel de développement touristique pour l'instant peu valorisé, lié à la découverte du patrimoine urbain et archéologique (village d'Ollioules, site de la Courtine, vieille ville de Toulon, rocher de La Garde, forts et ouvrages militaires) ainsi qu'à des sites naturels (Faron, Gorges d'Ollioules).

Les diagnostics touristiques produits par TPM convergent sur trois constats :

- **Il existe un réel potentiel de développement du tourisme d'affaires** (lié à l'accueil de congrès et salons) comme l'illustre notamment le succès de l'hôtel Hélios implanté sur l'île des Embiez (Six-Fours). **Mais ce dernier est handicapé par :**

- **Le sous dimensionnement de l'offre hôtelière :** la capacité globale est faible (10 chambres pour 1 000 habitants sur TPM en 2003 contre deux fois plus à Bordeaux et Montpellier et trois fois plus à Nice), les établissements sont généralement petits (en moyenne 30 chambres par hôtel

en 2003) et la part du haut de gamme est faible (14 établissements 3* soit 19% des chambres et 3 établissements 4* soit 4% des chambres).

- **L'absence d'un équipement permettant d'accueillir des grands congrès** (plusieurs milliers de participants) : la plus grande salle du Palais Neptune (Toulon) a une capacité de 800 personnes et celle du casino de Hyères 500 personnes.

- **L'absence d'un équipement permettant d'accueillir des grands salons** (seule la salle de spectacle « Zénith Oméga » peut répondre à cette demande, mais de manière imparfaite car elle n'est pas conçue spécifiquement dans cette optique et est généralement utilisée pour des concerts).

- **Il faut inventer une complémentarité entre le bassin Hyérois** - dont la notoriété touristique est bien établie - et **l'espace de la rade de Toulon** qui souffre d'un déficit d'image touristique alors qu'il dispose d'un potentiel important (possibilité d'accueillir les grands paquebots de croisières, bonne accessibilité TGV et autoroutière, patrimoine urbain et militaire, beauté du site que l'on peut découvrir de manière originale : navettes maritimes, téléphérique du faron, etc.).

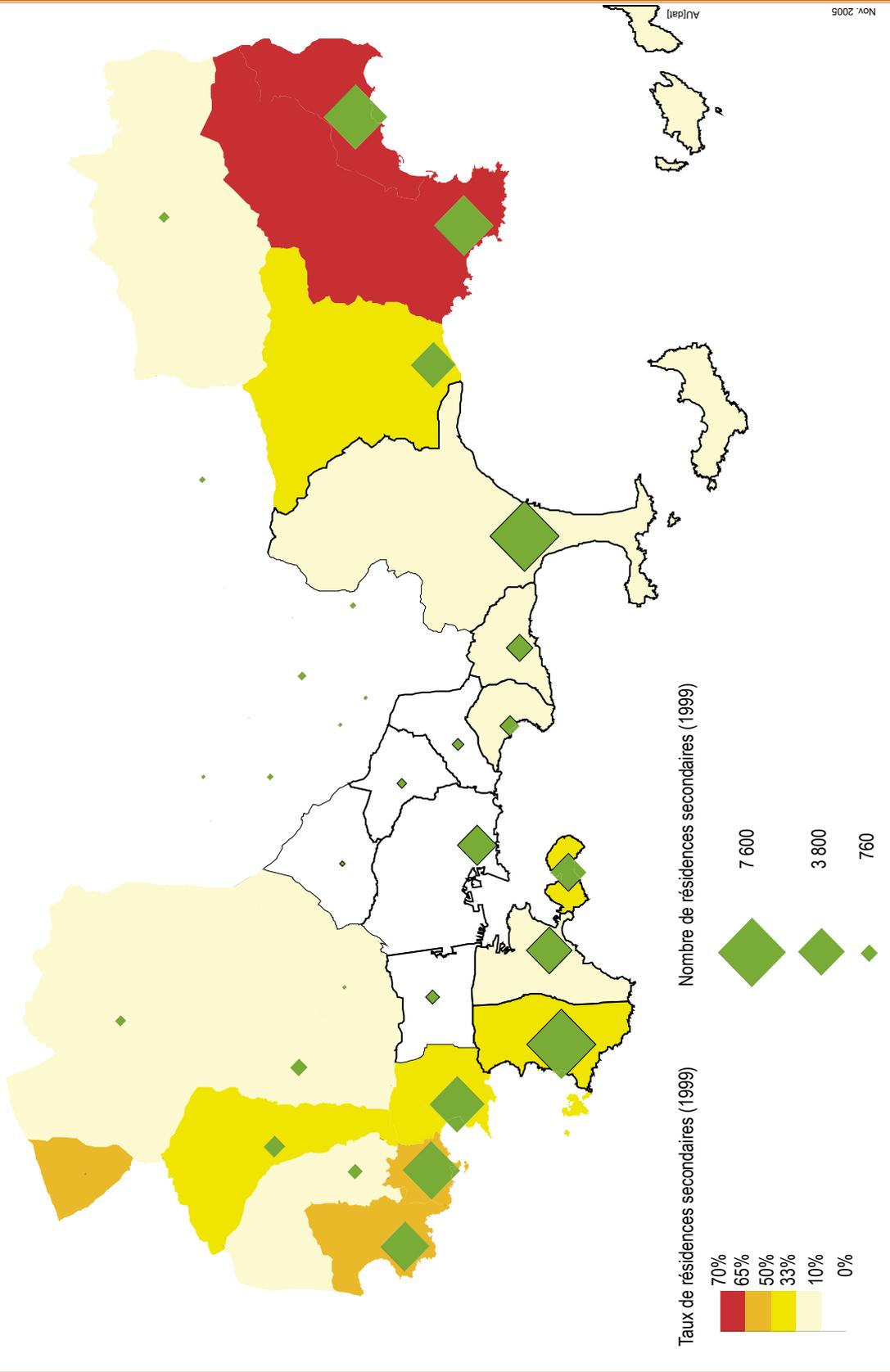
- **Il manque un grand projet moteur d'attractivité touristique sur la Rade de Toulon** (de type « parc à thème » / « grand musée » / « aquarium » / « grand événement » ...) qui permettrait de révéler le potentiel de cet espace et de son arrière pays (Toulon, La Seyne, St Mandrier, Le Revest, Ollioules, Six-Fours, La Garde, La Valette).

Les résidences secondaires sur le territoire Provence Méditerranée

Nombre et taux de résidences secondaires - 1999



[Agence d'urbanisme de la région Provence Méditerranée]



Une progression importante des trafics qui alimente la congestion du réseau autoroutier



■ D'importants flux de déplacements qui reflètent l'attractivité et le caractère multipolaire de l'agglomération

Le territoire de TPM est marqué par d'importants flux de déplacements qui sollicitent fortement le réseau routier de l'agglomération. En 2003, on comptabilisait :

- 170 000 véhicules / jour au niveau du centre-ville de Toulon (trafic dans le tunnel inclus)
- 110 000 véhicules / jour sur l'A57 entre Toulon et le Pôle Est,
- 100 000 véhicules / jour sur l'A50 entre Toulon et le pôle Ouest
- 55 000 véhicules / jour sur l'A570 entre Hyères et le Pôle Est.

L'importance du trafic routier a d'importants impacts sur la pollution de l'air et le bruit le long des principales infrastructures.

Par ailleurs, toujours en 2003, on comptabilise 220 000 véhicules qui franchissent chaque jour les limites de TPM. Ce nombre a progressé de 10% en 5 ans.

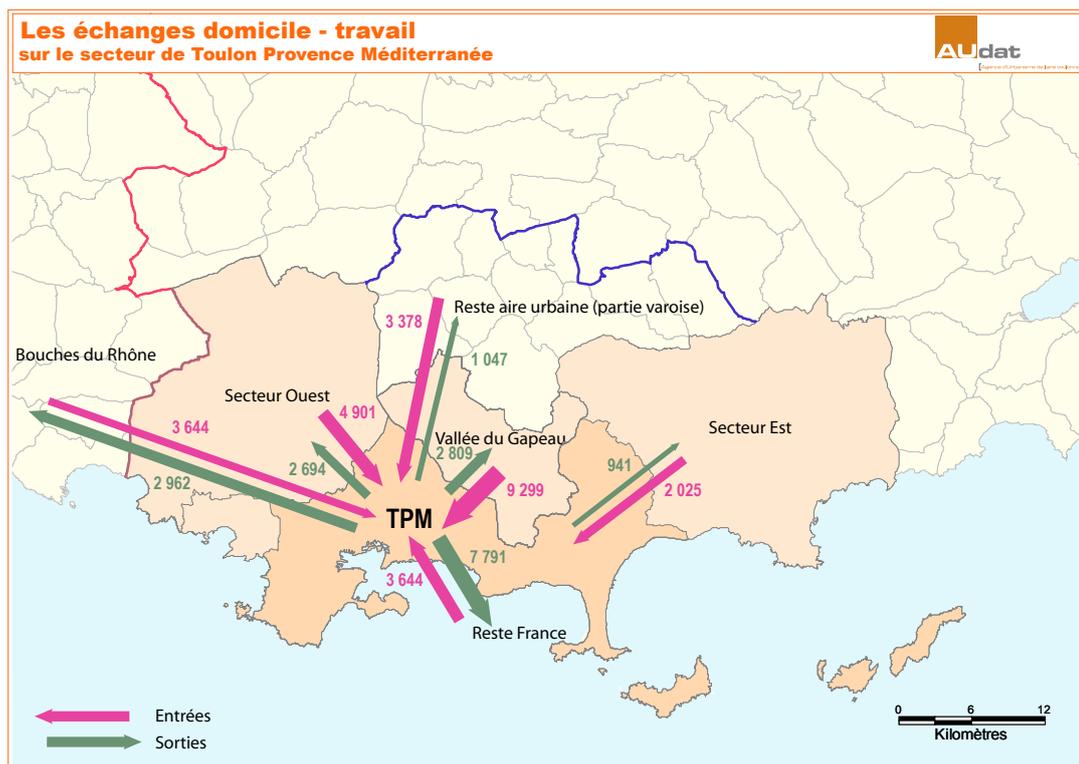
L'augmentation se concentre principalement au Nord-Est (relations entre TPM, la vallée du Gapeau et les secteurs de Cuers, Brignoles et Le Luc) : + 9 000 véhicules/jour sur l'A57 à l'échangeur de La Farlède.

■ Une progression des trafics routiers alimentée par les dynamiques urbaines

La croissance du trafic routier aux limites de TPM et sur les grandes liaisons internes à l'agglomération reflète le décalage croissant qui existe entre lieu d'habitat et lieu de travail ou de grande consommation.

En 1999, 55% des actifs de TPM travaillent dans leur commune, contre 62% en 1990 et 66% en 1982.

En 1999, 28 600 actifs ne résidant pas dans TPM viennent y travailler. 53% de ces actifs résident dans le SCoT (dont 60% dans la Vallée du Gapeau), 12% dans le reste de la partie varoise de l'aire urbaine et 9% dans le reste du Var.



Inversement, 14 300 actifs résidents dans TPM travaillent en dehors de la communauté d'agglomération. 45% de ces actifs travaillent dans le SCoT (dont 43% dans la Vallée du Gapeau et 42% le secteur Ouest) et 21% dans les Bouches du Rhône.

Ce décalage croissant entre lieu d'habitat et lieu de travail reflète notamment les dynamiques résidentielles centrifuges (départ des familles d'actifs) qui se combine avec le dynamisme de la création d'emplois observée sur le territoire de TPM.

Ainsi, entre 1990 et 1999, TPM a gagné 6 400 emplois. Sur la même période, le nombre d'actifs ayant un emploi qui résident dans l'agglomération a baissé de 400 personnes.

Une politique de l'habitat permettant de mieux répondre aux besoins de logement des actifs afin d'éviter leur départ vers les autres secteurs de l'aire toulonnaise est à ce titre un enjeu fondamental.

L'augmentation du trafic reflète également les conséquences d'une concentration croissante des activités économiques et commerciales ainsi que des grands équipements générateurs de trafic autour des axes autoroutiers et des échangeurs, notamment dans le pôle Est et le pôle Ouest, mais aussi à l'entrée Ouest de Hyères.

Pour mémoire, il faut rappeler que 100 m² de surface de vente en grande distribution génèrent au minimum deux fois plus de déplacements aux heures de pointe qu'une surface de 100m² de bureaux.

Plus largement, la croissance du trafic routier est alimentée par une localisation du développement (y compris de l'habitat) qui tend à privilégier largement, voire exclusivement, l'accessibilité automobile.

A ce titre, l'enjeu est notamment de privilégier une localisation du développement autour des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs et de maîtriser le développement des activités de grande distribution commerciale autour des échangeurs autoroutiers.

Un mode de développement qui tend à séparer l'emploi, l'habitat, le commerce et les équipements, ce qui allonge la distance des déplacements quotidiens ...



... et alimente le trafic automobile en raison d'une localisation basée presque exclusivement sur l'accès en voiture, mais aussi des obstacles que représentent les grandes voies pour la circulation piétonne

Sources : BD Carthage 2003 (EN, VU, IGN) / Auteurs : A. (E)dat / Septembre 2005

■ Les transports collectifs n'offrent pas encore une alternative crédible à l'automobile sur les grandes liaisons

Malgré une amélioration en cours liée à l'extension du périmètre des transports urbains et à la mise en œuvre progressive du « plan bus », le réseau de transports collectifs n'est pas encore suffisamment performant pour offrir une alternative crédible à l'usage de l'automobile sur les grandes liaisons.

Les temps de parcours restent trop longs en raison d'une vitesse commerciale des bus trop faible liée:

- A l'absence de sites propres (notamment pour accéder au centre de Toulon)
- A l'insuffisance de services express qui utilisent l'autoroute pour gagner du temps : seul le campus universitaire de La Garde et le secteur de Sainte-Musse sont desservis fréquemment par une ligne express de ce type.

Par ailleurs, la faiblesse de l'offre ferroviaire (notamment à l'est de Toulon et vers Hyères) fait que le TER ne représente pas une solution de transport performante alors qu'il est potentiellement plus rapide que l'automobile entre Hyères et Toulon ou La Garde et Toulon.

Seules les navettes maritimes de la Rade offrent un service compétitif (Toulon - La Seyne / Les Sablettes / St Mandrier en 20 minutes), malgré une fréquence de passage faible en dehors des heures de pointe.

L'offre de transport est inégalement répartie sur le territoire :

- La partie Est de l'agglomération (Hyères, Carqueiranne) bénéficie d'un niveau de desserte faible.
- L'offre est principalement tournée vers le centre-ville de Toulon et, dans une moindre mesure, vers le centre de La Seyne, le campus universitaire de La Garde et le centre de Hyères.
- Les nouveaux espaces d'activités économiques et commerciales sont très mal desservis par les transports collectifs, notamment à l'Ouest (Les Playes, Camp Laurent, zone commerciale d'Ollioules) mais aussi à l'Est (zone industrielle de Toulon Est).
- Certains espaces touristiques sont également peu desservis par les transports collectifs, notamment la presqu'île de Giens.
- Les liaisons entre Hyères et Toulon et entre Hyères et le pôle Est sont insuffisantes tant sur le plan des fréquences que sur le plan des temps de parcours (qui sont réellement prohibitifs : 1h15 à 1h30 de trajet entre Hyères et Toulon par les lignes 29 et 39).
- Les liaisons directes entre le pôle Est et le pôle Ouest sont inexistantes (il faut systématiquement changer à Toulon) et le temps de parcours est très long.

Plus largement, l'enjeu est de développer un réseau performant de transports collectifs à l'échelle de toute l'aire toulonnaise, notamment au regard de l'importance des flux automobiles constatés aux limites de l'agglomération (220 000 véhicules / jour !).

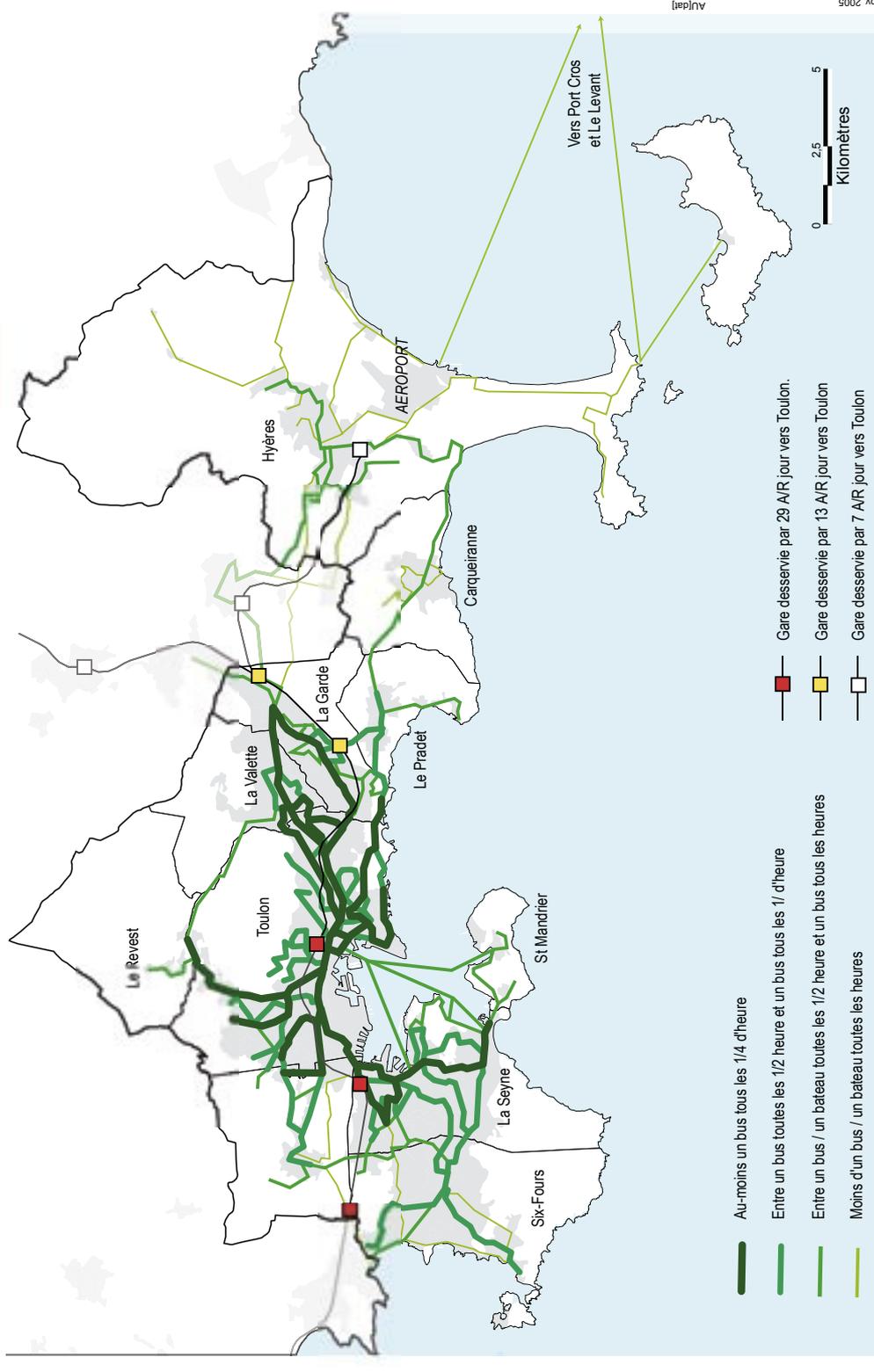
Les projets leviers inscrits dans le PDU de l'agglomération (tramway, axes prioritaires bus, renforcement des navettes maritimes) ainsi que les perspectives de développement de l'offre TER et de restructuration des autocars départementaux sont des projets qui pourront venir changer la donne en matière de transports collectifs.

L'offre de transports collectifs sur le territoire de TPM

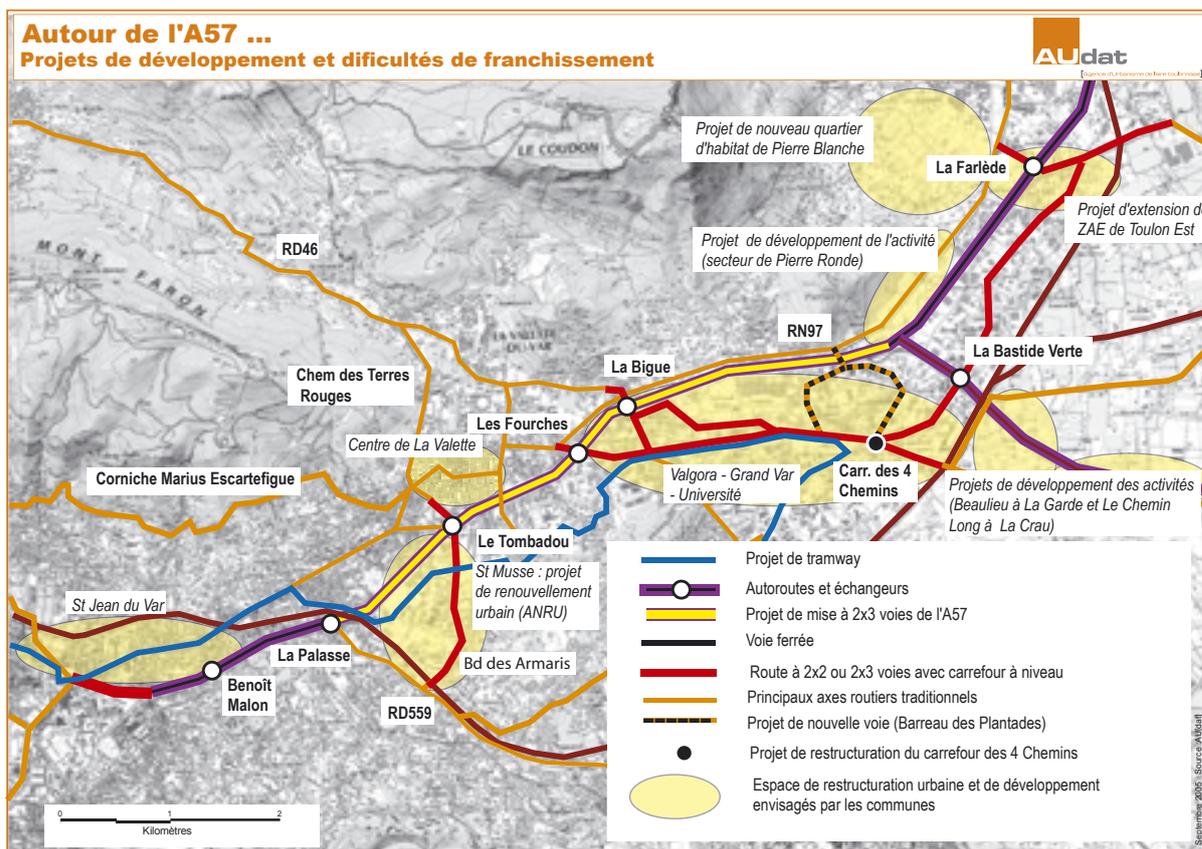
Horaires automne / hiver 2005 - 2006



Équipement d'urgence de la région toulonnaise



■ Un réseau routier parfois mal organisé, ce qui alimente les difficultés de circulation



Autour de l'A57

Autour de l'A57, entre Toulon, La Valette et La Garde, les études de trafic soulignent que l'élargissement de l'autoroute ne suffira pas à résoudre durablement les problèmes de circulation si des mesures ne sont pas prises pour :

- Favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture pour les déplacements liés aux quartiers desservis par l'autoroute ainsi que pour accéder au grand centre-ville de Toulon et aux espaces d'activité du Pôle Est
- Développer les itinéraires alternatifs à l'autoroute et ses échangeurs pour les déplacements automobiles inter-quartier de proximité.

De nombreuses difficultés se posent au niveau des échangeurs. Leur saturation s'explique notamment par :

- Leur organisation est parfois complexe ce qui induit de nombreux mouvements « parasites ».
- Ils supportent les trafics qui rejoignent ou sortent de l'autoroute et ne parviennent pas toujours à s'écouler rapidement sur un réseau local lui-même chargé (ce qui induit des remontées de bouchons sur l'autoroute)
- Ils supportent les trafics nord / sud qui franchissent l'autoroute en empruntant les échangeurs faute d'itinéraires alternatifs (ce qui contribue à complexifier l'écoulement des flux qui cherchent à quitter ou à accéder à l'autoroute). Ces flux nord / sud correspondent notamment à des échanges de proximité entre les quartiers séparés par la coupure que représente l'A57. L'enjeu est alors de simplifier l'organisation des échangeurs, de les mettre en adéquation avec les capacités d'écoulement du trafic sur la voirie locale et de développer des itinéraires alternatifs de franchissement de l'autoroute.

Par ailleurs, le déficit d'aménagement des voies de franchissement de l'autoroute pénalise fortement la circulation des piétons et des cyclistes qui doivent utiliser des voies dangereuses car conçues uniquement pour le trafic automobile (échangeurs existants) ou emprunter des passerelles et passages inférieurs souvent peu attrayants. Ce déficit de liaisons adaptées aux déplacements doux alimente le trafic automobile de courte distance notamment sur les trajets nord / sud.

Enfin, la saturation de l'autoroute et les difficultés d'accès aux principaux échangeurs (Le Tombadou, La Bigue) induisent un report du trafic inter-quartier de proximité vers le réseau de voirie local (logique de « faufile » où l'automobiliste utilise les voies de desserte interne des quartiers pour échapper aux encombrements sur les grands axes).

Ce « transit » inter-quartier pénalise notamment la commune de La Valette, car les véhicules roulent à des vitesses élevées sur des voies peu adaptées, ce qui induit un sentiment de coupure et d'insécurité sur des rues qui traversent des quar-

tiers résidentiels (Chemin des Terres Rouges) ou le centre-ville (Bd du Général Leclerc, Avenue du Dr Trémolière, Nd du Général de Gaulle, Avenue Gabriel Péri). Le quartier de Sainte-Musse à Toulon est également concerné (Bd des Armaris).

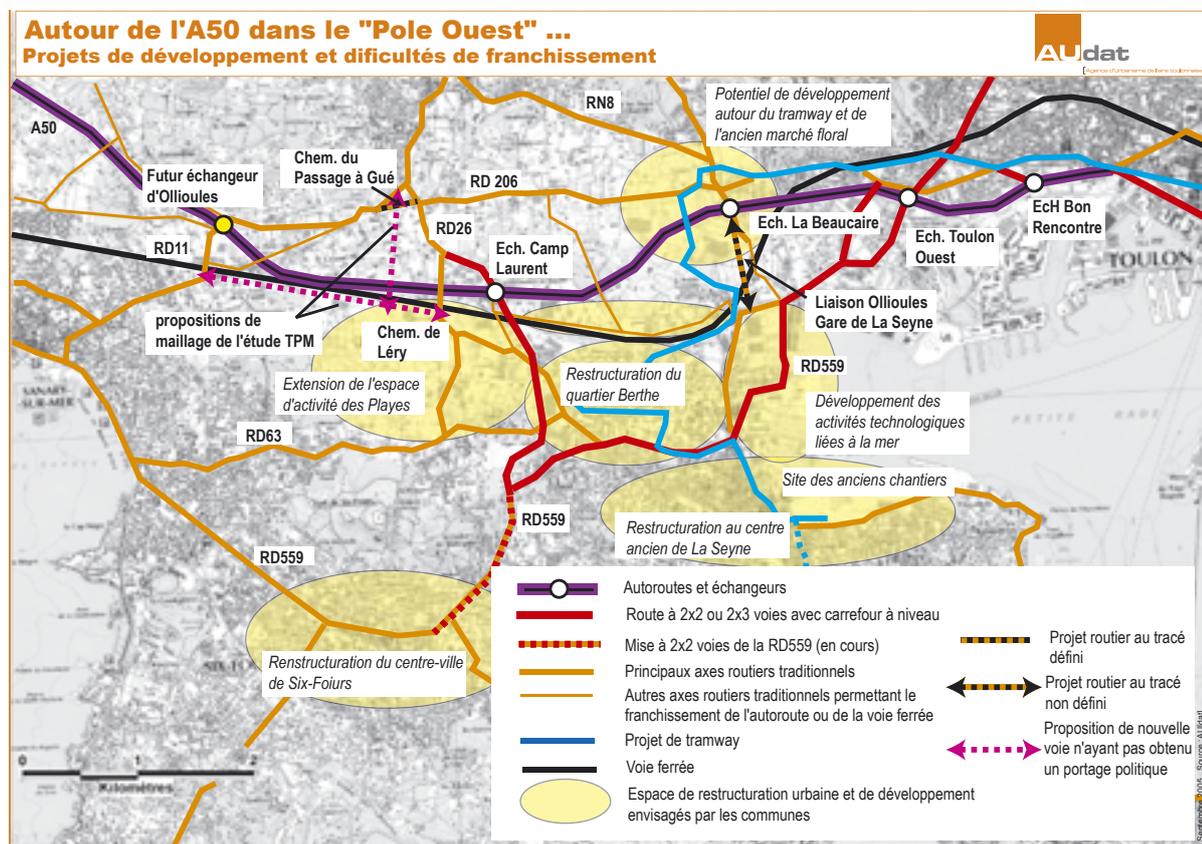
L'enjeu peut être alors de :

- Réduire les conséquences négatives de ce transit inter-quartier sur la vie riveraine, notamment par des aménagements adaptés (ralentisseurs, aménagement des passages piétonniers, feux de circulation, élargissement des trottoirs, etc.), à condition de ne pas trop pénaliser l'écoulement du trafic notamment à proximité du débouché des échangeurs.

... Et / ou de ...

- Détourner ce trafic de transit inter-quartier des voies où il gêne la vie riveraine, ce qui suppose de rechercher des itinéraires alternatifs sans pour autant venir surcharger l'autoroute A57 et ses échangeurs.

Autour de l'A50



Autour de l'A50 entre La Seyne, Ollioules, Six-Fours et Sanary, le fort développement économique et commercial observé depuis la fin des années 1980 n'a pas été accompagné par un développement ou un réaménagement suffisant du réseau de voirie locale :

- Le trafic d'accès à l'autoroute depuis Sanary, Ollioules, La Seyne et Six-Fours se concentre sur les RD 11 et 26 ainsi que sur l'échangeur de Camp Laurent, qui sont saturés aux heures de pointe.
- Les liaisons nord / sud (trafic entre La Seyne, Six-Fours d'une part et Ollioules, Evenos, Le Beausset d'autre part) convergent également vers l'échangeur de Camp Laurent (qui permet de franchir l'A50) et la RD 26.

Pour améliorer les déplacements dans le secteur, les projets envisagés par le Conseil Général et TPM sont de :

- Créer un nouvel échangeur (payant) sur l'A50 au niveau de la RD11 afin de desservir Sanary et Ollioules.
- Renforcer la liaison entre La Seyne, Six-Fours et Sanary par le sud (renforcement de la RD 63 et construction d'un nouveau pont sur la Reppe entre Six-Fours et Sanary)
- Créer une voie de liaison nord - sud entre la zone commerciale d'Ollioules (échangeur de La Beaucaire) et secteur de la gare de La Seyne.

- Renforcer les RD 11, 26 et 206 (réaménagement des carrefours, remise en service du « chemin du passage à gué » permettant de court-circuiter le rond point « Robert Schumann » à Ollioules).
- Renforcer le chemin de Lery comme itinéraire alternatif à la RD26 et à l'échangeur de Camp Laurent pour franchir l'A50 en direction ou en provenance du centre de La Seyne, du quartier Berthe et de l'espace d'activité des Playes.

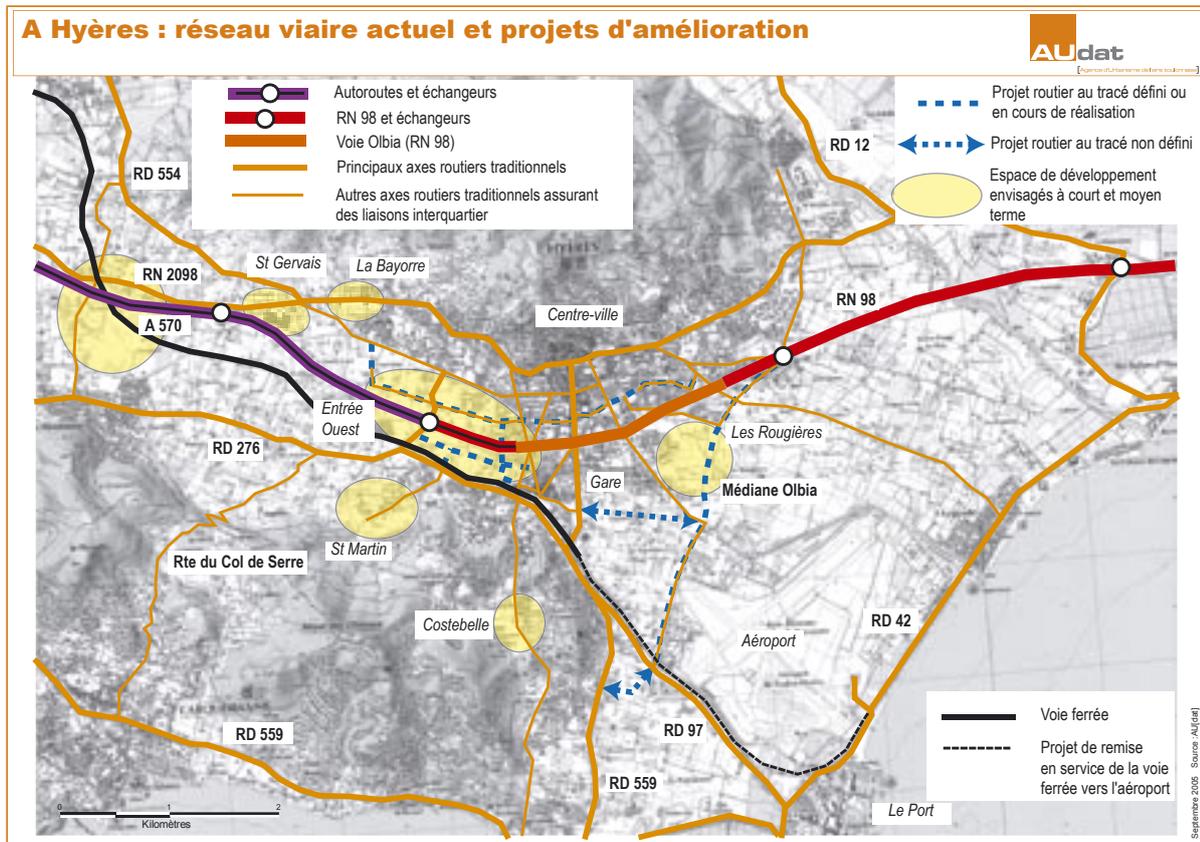
D'autres hypothèses de maillages ont été envisagées dans une étude conduite par TPM (desserte des zones d'activités du secteur de La Seyne sur Mer, Six-Fours les Plages et Ollioules - juillet 2004), mais n'ont pas fait l'objet d'études de faisabilité technique et de décision politique sur leur opportunité :

- Construction d'une voie parallèle à la voie ferrée permettant de relier l'espace d'activité des Playes et la RD11 au nord de Sanary
- Construction d'une voie de liaison nord / sud au travers de la zone horticole du Grand Plan d'Ollioules permettant de relier le secteur de Campcèbier (Ollioules) à la partie Ouest de l'espace d'activité des Playes.

En première approche, leur réalisation pourrait se heurter à d'importants obstacles environnementaux (zone inondable de la Reppe, périmètre de protection du site classé de la chapelle de Pépiole, passage dans des espaces agricoles encore actifs).



A Hyères



La commune de Hyères doit résoudre quatre problèmes de déplacements :

- L'encombrement automobile du centre-ville qui accueille un important trafic de transit interquartier faute d'itinéraires alternatifs.
- La desserte des espaces de développement prévus à l'entrée Ouest de la commune, ainsi que du nouveau quartier des Rougières.
- L'encombrement de la voie Olbia et la coupure que représente cet axe pour les déplacements nord / sud au sein de la commune (liaisons entre le centre-ville et le quartier de la gare).
- La desserte de l'aéroport, des plages et de la presqu'île de Giens, notamment en période estivale (qui contribue à l'engorgement de la voie Olbia faute d'itinéraires alternatifs).

L'attractivité du centre-ville d'Hyères est pénalisée par l'importance des flux de circulation liés notamment aux flux de transit inter-quartier (entre l'Est et l'Ouest de la commune) qui traversent le centre dans s'y arrêter.

Pour résoudre ce problème, la commune souhaite **aménager un itinéraire alternatif destiné aux déplacements inter quartier** au nord de la voie Olbia. Cet itinéraire existe en partie, l'enjeu est de réaliser les connexions manquantes et d'en requalifier certaines portions.

La desserte des espaces de développement situés à l'entrée Ouest de Hyères repose seulement sur l'échangeur de La Recense (A570 / RN 98) qui supporte à la fois les flux nord / sud de part et d'autre de l'autoroute et les flux qui souhaitent rejoindre l'autoroute et la voie Olbia.

Les déplacements internes aux espaces de développement de l'entrée Ouest de Hyères sont pénalisés par la double coupure que représentent la voie ferrée et l'autoroute A570.

L'enjeu est de renforcer le maillage des voiries dans ce secteur en lien avec le développement de l'urbanisation. Plusieurs mesures sont envisagées dans le PDU et les études préalables à l'élaboration du nouveau PLU de la commune :

- Aménagement d'une voie est / ouest au nord de l'autoroute et de la voie Olbia en prolongeant le Chemin de la Demi-Lune d'une part vers le centre-ville et d'autre part vers La Bayorre / St Gervais.
- Aménagement d'une voie est / ouest au sud de l'autoroute, reliant la gare au centre commercial Centr'Azur et permettant de desservir la future ZAC du Roubeaud.
- Suppression du passage à niveau situé à l'ouest de la gare de Hyères pour faciliter les liaisons nord sud mais aussi la desserte du quartier de Costebelle
- Aménagement d'un franchissement sous la voie ferrée permettant de relier la zone d'activité de St Martin à la future ZAC du Roubeaud
- Aménagement d'un franchissement de la voie Olbia ou mise en trémie de la voie Olbia pour offrir une alternative au passage par l'échangeur de la Recense pour les flux nord / sud.

Par ailleurs, le futur quartier projeté aux Rougières (au sud-est de la voie Olbia) souffre d'un déficit de liaison avec le quartier de la gare : l'enjeu est de réaliser la connexion manquante (tracé et maîtrise d'ouvrage non définis).

La Voie Olbia supporte un important trafic lié :

- Au transit lié à la desserte des communes situées plus à l'Est (La Londe, Bormes, Le Lavandou, Golfe de St Tropez, etc.)
- Aux flux en provenance de la presqu'île de Giens et de l'aéroport et à destination de l'autoroute A570 vers l'ouest ou de la RN98 vers l'Est (ces flux convergeant sur le quartier de la gare et l'Avenue Geoffroy Sainte Hilaire)
- Aux flux à destination des espaces de développement situés à l'Ouest de la commune (nouvel hôpital, centre commerciaux Leclerc et Centr'Azur) dont l'accès principal est l'échangeur de La Recense, en provenance des différents quartiers de Hyères et des communes situées plus à l'Est
Ces trafics entrent en conflit avec les flux nord / sud (qui coupent la voie Olbia).

Pour résoudre ces problèmes, plusieurs mesures sont en cours de réalisation ou envisagées dans le PDU de TPM et les études préparatoires à l'élaboration du nouveau PLU de la commune.

- Aménagement en cours par TPM de la « médiane Olbia » qui permettra de relier l'échangeur du Lycée Horticole (RN98) à l'aéroport et à la presqu'île de Giens sans passer par le centre-ville et le quartier de la gare lorsque l'on vient des communes situées à l'Est d'Hyères ainsi que de la RD12.

- Restructuration de la RD 276 entre l'échangeur de La Recense et le secteur de l'Almanarre, pour permettre au trafic se dirigeant vers l'aéroport, les plages et la presqu'île de Giens de ne plus emprunter la voie Olbia.

L'enjeu est également de restructurer cette voie jusqu'au quartier de La Moutonne (La Crau) pour l'adapter à l'importance du trafic qu'elle supporte (plus de 11 000 véhicules / jour en 2003).

- Plus largement, les études préalables à la révision du PLU conduites par la commune soulignent que la RD 559 qui relie Toulon, le Pradet, Carqueiranne et l'Almanarre pourrait jouer un rôle « d'itinéraire bis » pour l'accès à la presqu'île de Giens, aux plages de Hyères et à l'aéroport et ainsi limiter la charge de trafic sur la voie Olbia, l'A570 et l'A57.

Pour améliorer les conditions de circulation sur la voie Olbia et résorber son effet de coupure, la commune souhaite que soient également étudiés :

- L'aménagement de trémies permettant de mettre la voie Olbia en souterrain au droit de certains carrefours particulièrement chargés tout en permettant une atténuation de l'effet de coupure urbaine que représente cette voie.
- La construction d'un « grand contournement » permettant au trafic de transit d'éviter le centre de Hyères. Ce contournement s'inscrirait au nord du massif des Maurettes entre l'échangeur des Salins sur la RN98 et l'A570.

L'aménagement d'un tel contournement se heurterait cependant à d'importants obstacles géotechniques (massif des Maurettes, zones inondables de la vallée du Gapeau) et à une insertion difficile dans un site naturel et agricole de haute valeur (espaces horticoles et viticoles de la vallée de Sauvebonne, ZNIEFF et site NATURA 2000 des Maurettes).

Enfin, la Route du Col de Serre relie Carqueiranne à la RD 276 et permet ainsi de rejoindre les espaces de développement de l'entrée Ouest de Hyères. TPM prévoit de la restructurer pour l'adapter à la charge de trafic qu'elle supporte actuellement.

Les enjeux relatifs aux risques naturels, technologiques et à la qualité des eaux



La base navale de Toulon et le site de la pyrotechnie

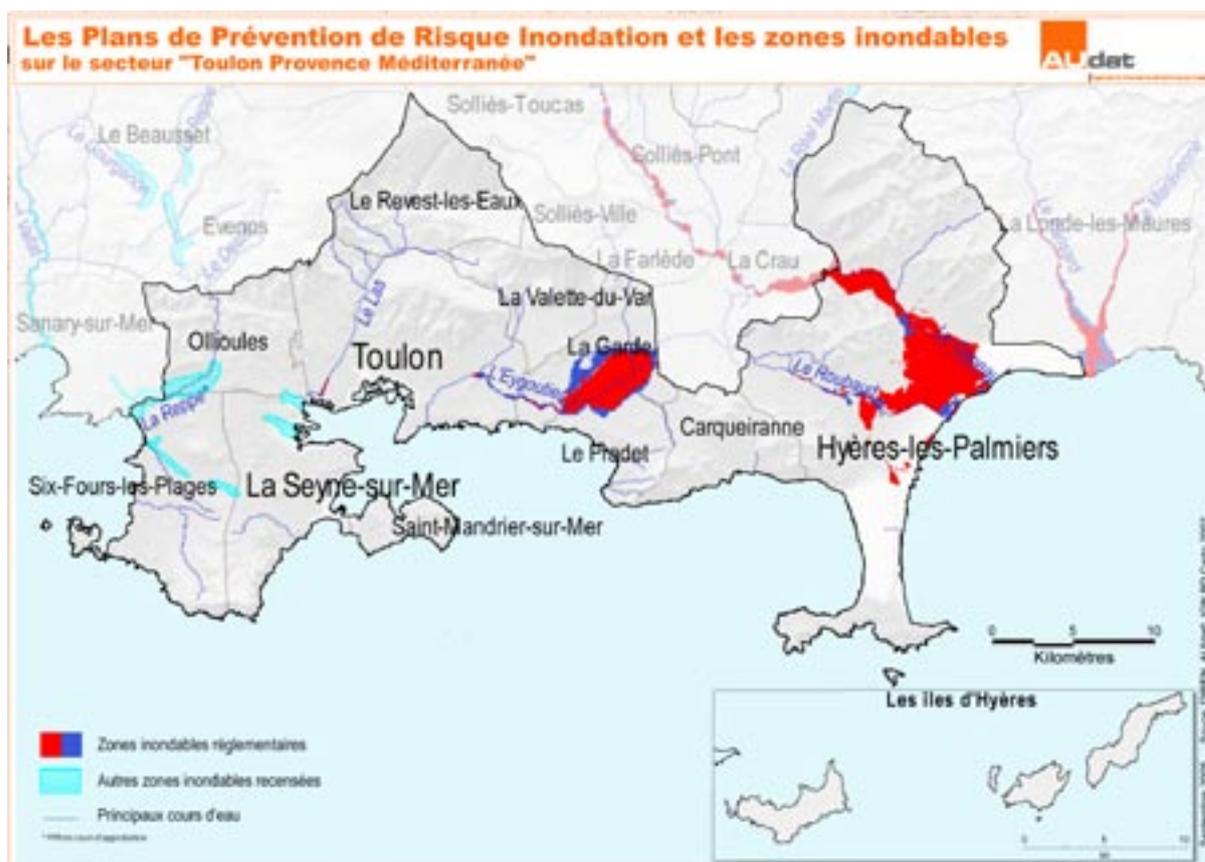
(Pour plus de détails, se référer à l'état initial de l'environnement du SCoT Provence Méditerranée chapitres « risques naturels » pages 66 à 75, « risques technologiques » pages 76 à 83 et « eau » pages 48 à 57)

■ Le risque inondation

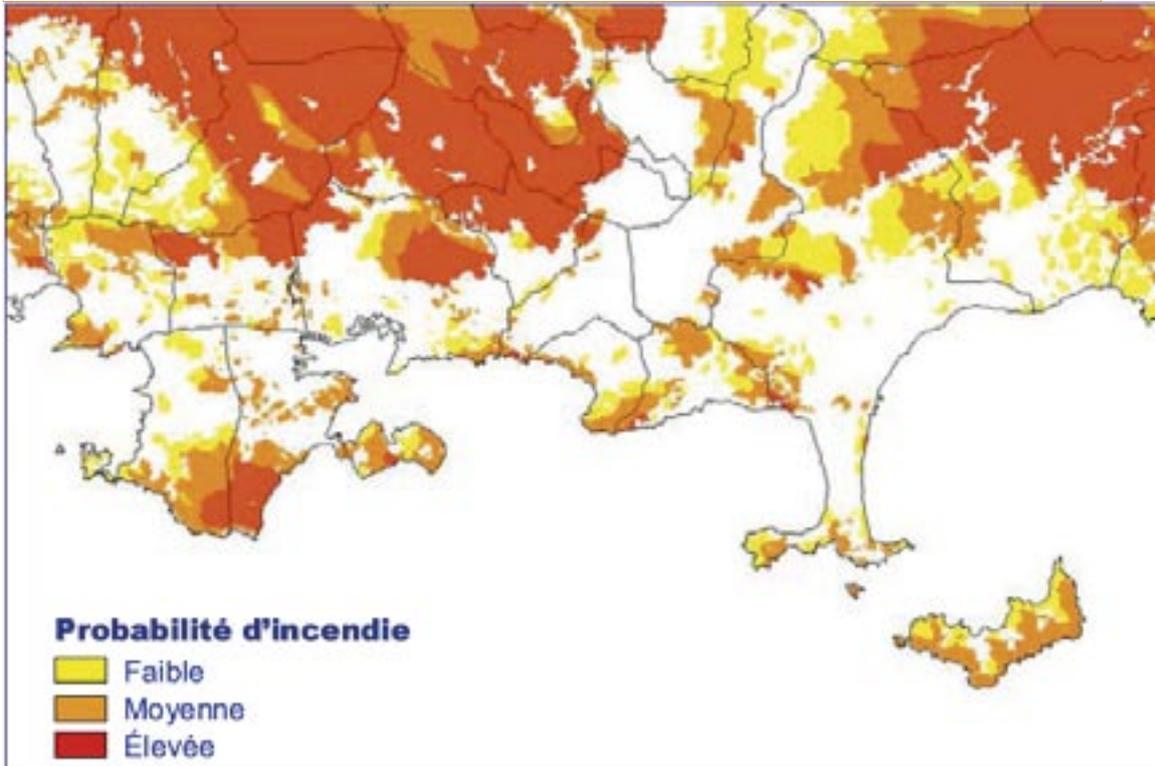
Il concerne principalement les communes de :

- **Hyères** (PPRI approuvé pour le Gapeau et le Roubeaud avec une zone de risque qui couvre une grande partie de la plaine littorale au sud-est de la commune)
- **Le Pradet et La Garde** (PPRI approuvé dans le secteur de Plan de la Garde)
- **Ollioules** (PPRI en cours d'approbation pour la Reppe avec une zone d'aléas identifiée dans le secteur du Grand Plan d'Ollioules).

Des risques plus ponctuels ont également été identifiés sur les communes de Six-Fours, La Seyne et Toulon.

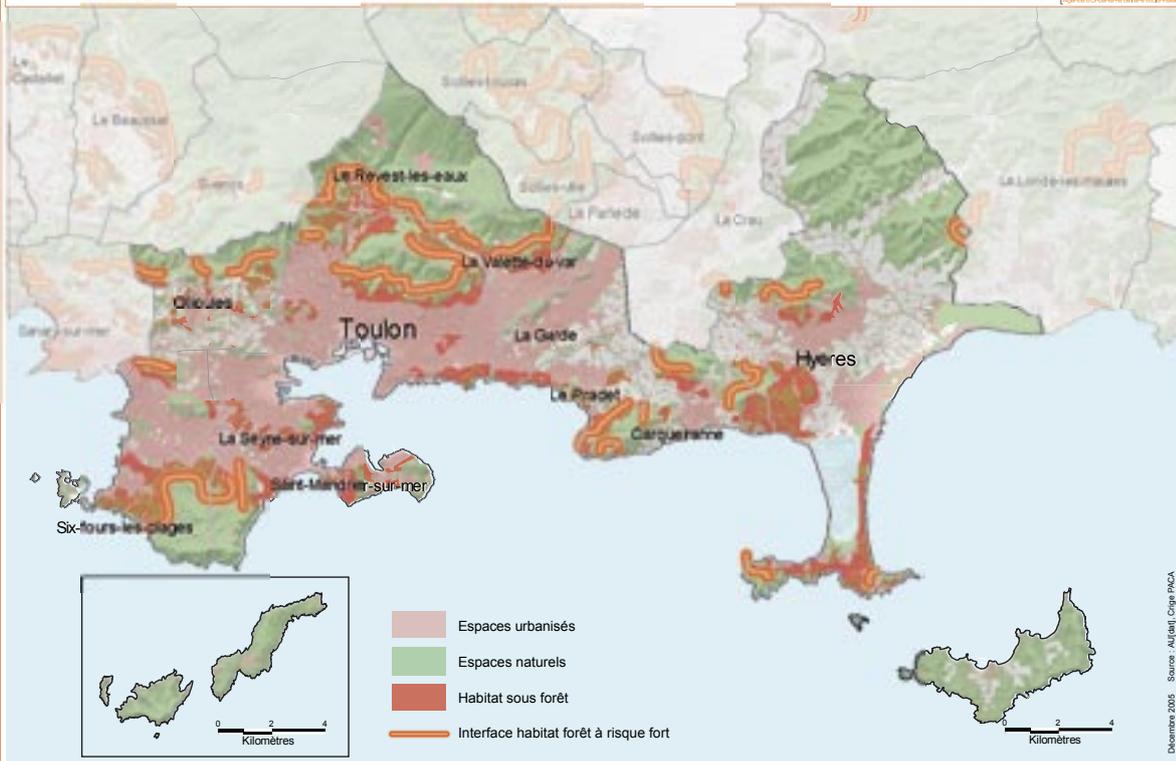


L'aléa incendie sur le territoire de TPM



(Source : diagnostic du sentier littoral de TPM - Nous n'avons pas réussi à récupérer une autre version de cette carte et/ou les cartes d'aléas sous format informatique à ce jour)

Les interfaces habitat forêt sur l'aire du Secteur Toulon Provence Méditerranée



■ Le risque incendie

Le risque incendie de forêt concerne toutes les communes de TPM. Il touche les principaux massifs forestiers mais aussi les secteurs d'interface entre l'habitat et la forêt ainsi que les espaces où l'urbanisation s'est développée sous un couvert végétal important.

■ Le risque mouvements de terrains

Le risque de mouvements de terrains (chute de blocs près des pentes ou affaissements dans les secteurs de plaine) concerne une large partie du territoire des communes de Six-Fours, La Seyne et Hyères ainsi que les pentes des principaux massifs.

Les données actuellement en notre possession ne permettent cependant pas de cerner l'ampleur du risque et d'identifier les sites où ce dernier représente un obstacle pour le développement.

Les contacts établis avec les communes soulignent que les pentes du mont Faron sont particulièrement concernées par le risque de chute de blocs notamment au Nord et à l'Ouest.

Le Pradet est également concerné par les risques d'affaissement (présence de gypse dans le secteur de l'Esquirol).

■ L'érosion du littoral

Elle concerne principalement la commune de Hyères (plage du tombolo, Les Salins).

■ Les risques technologiques et pyrotechniques

Ils se concentrent principalement autour de la Base Navale de Toulon avec le périmètre d'isolement de la Pyrotechnie (qui concerne les communes de Toulon, Ollioules et La Seyne) et les périmètres de protection rapprochés des sites d'entretien des bâtiments nucléaires de la Marine.

A l'Est, on note également la présence de deux établissements industriels classés au titre de la directive SEVESO: le dépôt de gaz Antargaz situé dans la zone de La Pauline à La Garde, et le dépôt d'hydrocarbures Pétrogarde situé dans la zone industrielle de Toulon Est à La Garde.

Le renforcement des normes de protection en vigueur dans le périmètre de protection de la pyrotechnie est un élément fort qui conditionne les potentialités d'accueil du développement dans l'espace d'activité de Lagoubran et la partie nord de celui de Brégaillon. En effet, le nombre maximal de personnes admissibles dans le périmètre de protection pourrait être prochainement revu fortement à la baisse.

Ce renforcement remet par ailleurs potentiellement en cause la présence d'activités de transports maritimes de voyageurs (ferries) dans le port de Brégaillon.

Polygone d'isolement
de la PYROTECHNIE



Pan Particulier
d'Intervention de TOULON

- PPI -

Cercle d'Application
du PPI r=2000m

Cercle d'urgence
r=500m

Centre des cercles PPI



■ Les problèmes de qualité des eaux

Les problèmes de qualité des eaux marines touchent notamment la Rade de Toulon en raison des activités portuaires, industrielles, mais aussi des rejets d'eaux pluviales et de l'apport de cours d'eau eux-mêmes pollués.

L'agriculture intensive génère des pollutions importantes des cours d'eau et nappes phréatiques (nitrates), notamment dans les zones alluviales du Gapeau et de l'Eygoutier. Cette pollution est notamment problématique en terme de qualité des eaux potables.

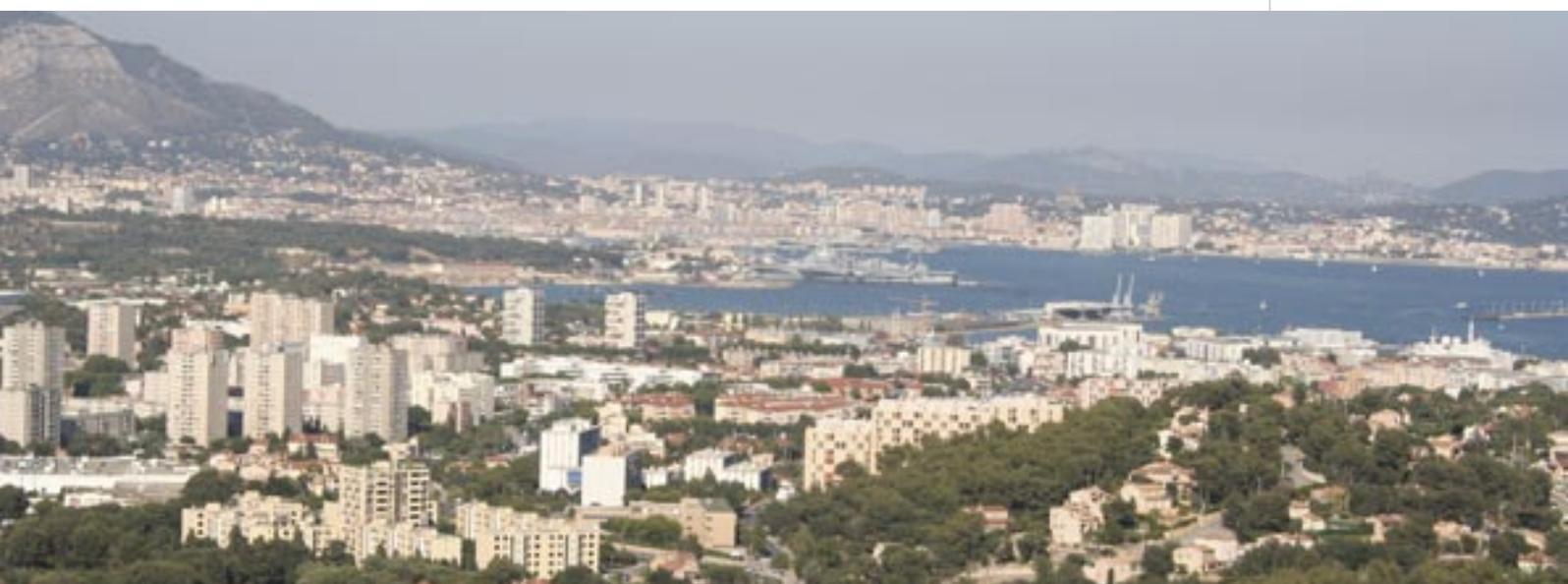
Les communes de La garde, Le Pradet, Carqueiranne, La Crau et Hyères ont été classées « zone déclarées vulnérables aux pollutions nitrées d'origines agricoles » par arrêté préfectoral de 1999. Ce classement doit déboucher sur un plan d'action pour réduire l'usage des produits phytosanitaires et des engrais nitrés dont les résultats se font toujours attendre.

Deux démarches pourront permettre d'améliorer la qualité des eaux :

- **Le Contrat de Baie de la Rade de Toulon** est un programme d'action pluriannuel pour réduire à la source la pollution des eaux de la Rade et des cours d'eau affluents (cf. deuxième partie point 5 du présent diagnostic).
- **Le SAGE** (schéma d'aménagement et de gestion des eaux) **du Gapeau**, actuellement en cours d'étude sur l'ensemble du bassin versant, permettra de définir les mesures permettant de maîtriser les pollutions, gérer les prélèvements et mettre en valeur le fleuve.

Il est notamment envisagé de consacrer 80 ha comme zone d'épandage des crues du Gapeau dans la vallée du Sauvebonne (commune d'Hyères), au niveau du Plan du Pont.





PARTIE II.

Les politiques et projets leviers à prendre en compte pour définir la stratégie d'aménagement

Les objectifs du PLH de TPM



■ Produire 1 700 résidences principales neuves par an

Cet objectif intègre :

- Les besoins liés aux dynamiques démographiques tendanciennes (1 100 résidences principales / an)
- La prise en compte de l'impact des politiques de démolition - reconstruction liées à la restructuration des quartiers d'habitat social et des centres anciens (200 résidences principales / an selon le PLH).
- Une meilleure réponse aux besoins de logement des actifs pour limiter la dynamique résidentielle centrifuge et accompagner les projets de développement économique de l'agglomération (400 résidences principales / an).

Si on applique la taille moyenne des ménages prévue en 2020, ces 400 logements / an correspondent à une croissance démographique de 840 habitants / an¹ qui vient s'ajouter aux 760 habitants / an déjà pris en compte dans la croissance démographique tendancielle.

Au total, si les objectifs de production neuve du PLH sont respectés, la croissance démographique de TPM pourrait atteindre 1 600 habitants / an contre 1 061 habitants / an constatés entre 1990 et 1999 et 760 habitants / an projetés entre 1999 et 2020.

■ Réhabiliter 620 logements existants par an

Pour la réhabilitation et la remise sur le marché de logements existants, le PLH table sur la poursuite de la baisse du nombre de logements vacants et du nombre de résidences secondaires observé entre 1999 et 2003 (environ 500 logements par an ont été remis sur le marché des résidences principales sur cette période).

On peut cependant noter que le « gisement » résiduel de logements vacants est faible, car le taux de vacance a fortement baissé au cours des 5 dernières années (en raison du déficit d'offres neuves et de la hausse des prix immobiliers).

De ce fait, le taux de vacance se rapproche du minimum incompressible lié au fonctionnement normal du marché (délais nécessaires à la re-location ou à la vente d'un bien, périodes de travaux).

Il existe cependant des « poches » résiduelles de logements vacants qui peuvent être localement importantes, notamment dans certains centres anciens (Toulon, La Seyne, Hyères).

Plus largement, l'objectif de 620 logements réhabilités ou remis sur le marché correspond aux différentes politiques d'aide à la rénovation du parc immobilier privé (notamment pour éradiquer les logements indignes et améliorer le confort des logements anciens) et du parc social.

■ Produire des logements adaptés aux différents publics

Le PLH vise notamment à favoriser :

- La production de logements locatifs aidés (objectif de 534 logements neufs aidés / an soit 31% de l'objectif total de production neuve).
- La production de logements locatifs non aidés à loyers intermédiaires^{sq} avec un objectif prévisionnel de 349 logements neufs / an (à négocier avec les opérateurs) et de 260 logements réhabilités / an.
- Le logement des publics spécifiques (étudiants: 655 logements prévus sur la période 2005 - 2010, personnes âgées dépendantes, logements d'urgence et de réinsertion, logements pour les saisonniers, etc.).

¹Sur la base d'une taille moyenne des ménages de 2,1.

Les grands projets de renouvellement urbain portés par les communes



Le site à enjeux de renouvellement urbain de Sainte Musse

■ Les programmes de renouvellement urbain de La Seyne sur Mer

L'ANRU du quartier Berthe

Le quartier Berthe offre près de 4 600 logements (dont 3 400 logements sociaux) et accueille 12 600 habitants. C'est le plus important « grand ensemble » d'habitat social de l'aire toulonnaise. Il souffre de nombreux dysfonctionnements sociaux et urbains.

Le projet de renouvellement urbain du quartier Berthe (approuvé par l'ANRU¹) vise à réintégrer ce quartier dans la ville :

- Création de nouvelles voies et requalification des axes existants pour ouvrir le quartier sur la ville et effacer les coupures que représentent les grandes voies de circulation (RD559, RD63).
- Restructuration des îlots et rénovation des immeubles pour effacer l'aspect « grand ensemble » et donner au quartier une image de « ville ordinaire ».
- Destruction de 795 logements sociaux (dont 363 sont déjà vacants) notamment dans le cadre du projet de restructuration des îlots.
- Production de 903 logements neufs dans le quartier et ses abords immédiats (dont 500 logements sociaux) pour favoriser la mixité sociale et compenser les destructions prévues.
- Production complémentaire de 347 logements neufs sur des dents creuses dans le centre ville (dont 317 logements sociaux) dans le cadre de l'accompagnement de l'ANRU et de l'objectif de meilleure répartition des logements sociaux sur le territoire communal.
- Requalification des logements sociaux existants et « résidentialisation » des îlots
- Requalification et développement des équipements publics et des commerces.

Le montant prévisionnel global des interventions s'élève à 234 948 000 euros TTC sur la période 2004 - 2008.

En complément de l'ANRU, TPM envisage l'aménagement d'un parc d'activités tertiaires au nord-est du quartier Berthe, sur une emprise foncière appartenant actuellement à RFF.

Ce parc pourrait accueillir jusqu'à 25 000 m² de locaux et être inclus dans le périmètre de la « zone franche urbaine ». Au regard des délais nécessaires à l'aménagement du parc et à l'amélioration de sa desserte, l'aboutissement de ce projet se situe à l'horizon 2011 - 2015.

La requalification du centre ancien de La Seyne (projet d'ANRU)

Le centre ancien de La Seyne sur Mer offre 4 330 logements avec un taux de vacance élevé (700 logements vacants comptabilisés en 2003) et une part importante de logements insalubres (20%) ou indignes.

Le centre souffre aussi d'une forte dévitalisation commerciale et d'une perte de son attractivité culturelle et économique.

Le projet de renouvellement urbain du centre ancien vise à renforcer l'attractivité résidentielle, économique et culturelle de cet espace :

- Requalification de l'espace public (rues, places) et restructuration des îlots dégradés
- Redynamisation de l'activité commerciale (plan FISAC², rénovation du cours Louis Blanc et de l'Avenue du 4 Septembre qui accueillent le marché Provençal)
- Développement des activités culturelles et des équipements publics
- Réhabilitation de l'habitat ancien et insalubre, remise sur le marché de logements vacants
- Construction de logements neufs dans et à proximité du centre ancien.

Un premier programme de réhabilitation est en cours dans le cadre du « grand projet de ville » de La Seyne et d'une OPAH - RU³.

Sont notamment prévus :

- La construction de près de 140 logements neufs entre le site des chantiers et la rue Pierre Fraysse
- La réhabilitation de 500 logements et la construction de 100 logements neufs dans le cadre de l'OPAH RU
- La réhabilitation du front de mer et de plusieurs places, ainsi que la restructuration d'îlots insalubres (l'Equerre : opération déjà réalisée).

Ce programme de réhabilitation devrait se prolonger par une opération ANRU dont les objectifs sont en cours de définition (objectifs et scénarios en cours d'élaboration et de validation par la commune).

¹ Agence nationale pour le renouvellement urbain

² Fond d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et du Commerce, qui finance notamment des opérations de redynamisation commerciale en centre-ville

³ OPAH - □
de logement anciens pour les aider à réaliser les travaux de réhabilitation et de mise au norme.

La reconversion du site des anciens chantiers

La reconversion du site des anciens chantiers navals vise recréer un lien entre la ville et la mer tout en étendant le périmètre du centre-ville vers l'Est grâce à un nouveau pôle d'équipements publics, culturels et touristiques avec :

- La création d'un grand parc public
- La restauration de trois bâtiments symboliques et historiques
- L'installation d'équipements touristiques et culturels (port de plaisance de 600 anneaux, pôle théâtral, centre de conférences, hôtels, site d'exposition, chapiteau, musée dédié à la construction navale),
- L'installation d'équipements de formation (IUFM, CFA spécialisé dans les métiers de la mer)
- Le développement d'un espace d'activité économique dédié à la réparation navale et à l'entretien des bateaux de plaisance
- La production de près de 450 logements neufs (dont 30% de logements sociaux) sur l'îlot Barbusse et l'impasse Verlaque et le développement d'équipements et services de proximité (commerces en pied d'immeuble, etc.).
- La requalification de la Place de la Lune et de l'Avenue Toussaint Merle
- L'aménagement de parkings

Sur ce site, la reconversion des anciens hangars industriels de la CNIM offre par ailleurs un potentiel intéressant de développement.

Les autres quartiers inscrits dans les territoires prioritaires du Contrat de Ville

Le quartier des Moussèques (3 400 logements) se situe au sud du site des Chantiers et à l'Ouest du Centre Ville. Il est classé en «zone urbaine sensible» et est inscrit au titre des territoires prioritaires de la politique de la ville.

Son organisation urbaine est hétérogène et mélange quartiers de villas ouvrières vétustes et quartiers d'habitat sociaux parfois dégradés.

La requalification de ce quartier pourrait être intégrée dans le projet d'ANRU du centre-ville.

Les enjeux portent notamment sur les ensembles d'habitat social et l'amélioration des espaces publics (rues et places). L'objectif est également de préserver l'identité des quartiers de villas.

Le quartier de La Maurelle est le seul grand collectif social des quartiers sud de La Seyne. Il est inscrit dans les territoires prioritaires du contrat de ville. Les projets de requalification portent principalement sur les espaces extérieurs.

■ Les projets de renouvellement urbain de la ville de Toulon

Le projet d'ANRU du centre ancien de Toulon

Le projet d'ANRU du centre ancien s'inscrit dans une stratégie globale de redynamisation du « grand centre-ville » de Toulon qui passe notamment par le développement du campus universitaire des sciences humaines et d'affaires, la reconquête de la façade maritime, le développement des équipements culturels, la redynamisation commerciale et économique, l'amélioration des conditions d'habitat et la diversification de l'offre de logements, une nouvelle accessibilité et une reconquête des espaces publics (deuxième tube, TCSP).

Le projet d'ANRU se focalise sur le centre historique de la commune (« basse ville »). Ce quartier accueille 5 941 logements dont 75% représentent un parc social de fait en raison de loyers très bas (nombreux logements insalubres ou indignes).

- La requalification du parc de logement, la remise sur le marché de logements vacants et la restructuration des îlots dégradés localisés notamment dans le « secteur portuaire », entre l'Avenue de la République, la Rue d'Alger, la Rue Pierre Sémard et la Rue Anatole France.
- Le développement et la diversification de l'offre de logement notamment en accompagnement du projet universitaire (logement étudiant).
- La redynamisation commerciale du centre ancien (en lien avec une opération FISAC), plus particulièrement dans le secteur de la rue Pierre Sémard.
- Le développement des services et équipements de proximité pour les habitants du centre ancien (pôle santé, équipements jeunesse et petite enfance).

Les opérations de restructuration d'îlots (démolitions - reconstructions) impliqueront de reloger 470 familles sur la période 2006 - 2007.

Ces 470 logements détruits seront compensés par :

- La création de 549 logements neufs dans le centre ancien :
 - 100 logements sociaux
 - 342 logements étudiants (îlots Baudin, Raspail et St Vincent)
 - 107 logements privés
- La réhabilitation de 442 logements existants dans le centre ancien (avec l'objectif de remettre sur le marché 100 logements vacants) :
 - 201 logements sociaux (OPAH RU, acquisition amélioration)
 - 100 logements étudiants (acquisition - amélioration)
 - 141 logements privés (OPAH RU et PRI)
- La construction de 162 logements sociaux neufs hors centre ancien
- La réhabilitation de 38 logements sociaux hors centre ancien (opérations d'acquisition - amélioration)

Le financement prévisionnel des opérations s'élève à 176 333 000 euros sur la période 2006 - 2010. Ce financement n'intègre pas les opérations d'OPAH - RU et de PRI.

Le projet d'ANRU du quartier Sainte-Musse (Toulon)

Ce projet est en cours de définition avec comme objectif un dépôt du dossier en juin 2006.

Le quartier de Sainte-Musse compte 4 200 habitants et 1 695 logements. Ce quartier est marqué par la juxtaposition d'un grand ensemble d'habitat social (Les Oeilets, la Poncette), d'une copropriété privée en voie de dégradation (La Plaine), de plusieurs équipements structurants (lycée Rouvière, collège, COSEC, centre de soin) et d'activités économiques et commerciales (dont notamment le siège social de l'AGPM : 500 emplois). Il est coupé du reste de la ville par l'autoroute A57 et la voie ferrée Marseille - Vintimille.

Ce quartier va connaître d'importantes transformations avec l'installation du nouvel hôpital intercommunal (plus de 700 lits) et l'arrivée du tramway.

Les grands objectifs du projet sont de :

- Développer une nouvelle trame viaire pour limiter les effets négatifs liés à la trop grande taille des îlots et à l'absence de liaison entre les ensembles d'habitat et les grands équipements publics.
- Accompagner l'arrivée du nouvel hôpital et du tramway pour renforcer l'attractivité du quartier.
- Créer des nouveaux pôles de centralité économique et commerciale autour des grands équipements, du tramway et des espaces d'habitat.
- Réorganiser l'espace public, décroiser le secteur d'habitat social qui tend à fonctionner replié sur lui-même et ouvrir l'ensemble du quartier sur le reste de la ville.
- Réhabiliter les logements, augmenter et diversifier l'offre d'habitat sur le quartier.

Trois scénarios de restructuration sont en cours d'étude. Ils nécessiteront la démolition de 165 à 285 logements.

Les objectifs de reconstruction de logements sur place et dans les quartiers environnants ne sont pas encore définis. D'importantes emprises foncières potentiellement mobilisables pour le redéploiement et la diversification de l'habitat dans le quartier ont été identifiées :

- Les opérations de démolition - reconstruction concerneraient environ 1 ha d'emprise au sol.
- Entre 2 et 2,5 ha de locaux d'activité existants le long de l'avenue Sainte Claire Deville pourraient être réaffectés à des constructions de logements neufs.

Au-delà du projet d'ANRU, le quartier offre des potentialités intéressantes de restructuration des activités économiques présentes le long de l'avenue St Claire Deville.

Les autres quartiers inscrits dans les territoires prioritaires de la politique de la ville

Le Nord Ouest de la commune de Toulon et la vallée du Las concentrent plusieurs quartiers qui font l'objet d'un suivi dans le cadre de la politique de la ville. Certains ont ou vont bénéficier d'opérations de rénovations ou de restructuration :

- La Beaucaire (grand ensemble de 1 761 logements sociaux)
- La Floranne (au nord de La Beaucaire) : 763 logements sociaux répartis en trois groupes
- Le Grand Jonquet (dans la vallée du Las) : 582 logements sociaux répartis en trois groupes,
- Mont Paradis (dans la vallée du Las) : ensemble d'habitat social qui a bénéficié d'une opération de démolition - reconstruction.
- Pont Neuf et Pontcarral, avec une co-propriété dégradée de 316 logements et deux ensembles de logements sociaux.

Le quartier de Saint Jean du Var est concerné par une opération de restructuration en lien avec l'arrivée du tramway (élargissement du pont SNCF et aménagement d'une nouvelle voie dédoublant l'Avenue François Cuzin).

L'ensemble HLM de La Closerie (310 logements, situé dans le quartier de La Serinette) souffre d'un processus de dégradation.

■ Les projets de renouvellement urbain de la ville d'Hyères

La restructuration du centre ancien et le réaménagement du centre-ville

La partie centrale de la commune de Hyères se compose du centre - ville (bâti du XIXe siècle) et du centre ancien (ville moyenâgeuse).

Le centre ancien souffre de la concentration de nombreux logements indignes ou insalubres. Il est inscrit dans les quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville depuis 1994. Trois OPAH (de 1994 à 2005) ont permis de réhabiliter 506 logements (dont 261 logements vacants remis sur le marché). Parallèlement, un plan FISAC et la réalisation d'aménagements urbains (piétonisation des rues et des places) ont permis de redynamiser l'activité commerciale.

Une OPAH - RU est en cours sur la période 2006 - 2010, avec l'objectif de réhabiliter 260 logements dont 90 logements vacants remis sur le marché. Elle s'accompagnera d'action de restructuration (trois « périmètres de rénovation immobilière » sont envisagés et parallèlement, trois îlots feront l'objet de démolitions partielles pour aérer les tissus urbains). Ces opérations nécessiteront la production d'au-moins 40 logements (relogement des familles, logements tiroirs).

En lien avec cette OPAH RU, une nouvelle opération FISAC est prévue pour conforter les activités commerciales et favoriser l'installation d'artisans d'art. Une opération d'amélioration des devantures est également prévue. L'accent sera enfin mis sur la mise en valeur du patrimoine architectural et la poursuite des aménagements d'espace public.

Le centre-ville souffre d'une concentration excessive de la circulation automobile (liée notamment à du transit inter-quartier). Au travers du plan Hyères Centre 2012, la commune souhaite réaménager les espaces publics du centre-ville et piétonniser totalement ou partiellement les grandes avenues. Cela suppose l'aménagement d'un itinéraire destiné au transit inter-quartier au sud du centre-ville et l'aménagement de parkings souterrains pour libérer la voirie de surface du stationnement. Par ailleurs, la gare routière - actuellement implantée dans le centre-ville - sera reconstruite à côté de la gare SNCF.

Enfin, plusieurs équipements publics ont été récemment créés (médiathèque) ou sont en projet (nouvelle mairie, transformation en musée de l'ancienne Banque de France, école de musique) Le programme complet de réaménagement du centre-ville est en cours de définition (concours d'architecte) sous maîtrise d'ouvrage communale.

Les autres quartiers inscrits dans la géographie prioritaire de la politique de la ville (convention d'objectif)

Le quartier du Var des Rougières (ensemble de 855 logements sociaux qui accueille 2 270 habitants) a fait l'objet de plusieurs opérations de rénovation des immeubles et des espaces publics extérieurs.

Le quartier des Maurels (546 habitants) souffre de dégradations et des tensions sont observées entre les habitants du quartier et le voisinage.

Le quartier des Bosquets – Les Blocardes (1 500 habitants) souffre d'une situation de forte dégradation des immeubles et des espaces publics extérieurs.

■ Les autres projet de renouvellement urbain recensés sur le territoire de TPM

L'opération « cœur de ville » de La Valette

A La Valette du Var, la commune conduit une opération « cœur de ville » sur l'espace du cœur historique et de ses abords immédiats. 40 millions d'euros d'investissement sont prévus sur la période 2004 - 2010 pour créer 140 logements neufs, 1 500m² de locaux d'activité, requalifier les espaces publics et soutenir la réhabilitation des logements et locaux commerciaux existants.

La restructuration du centre-ville de Six-Fours

A Six-Fours les Plages, la commune a développé une stratégie de renforcement de la centralité du quartier Reynier (centre-ville de la commune) en contrepartie d'un renforcement de la protection des secteurs littoraux de la commune :

- Réaménagement des réseaux d'eau pluviale et des bassins de rétention pour mettre « hors d'eau » le centre-ville)
- Acquisitions foncières pour permettre la restructuration du bâti à l'échelle des îlots, la maîtrise des « dents creuses » stratégiques et l'intervention des bailleurs sociaux.
- Règlement de PLU incitant à la densification et à l'installation des commerces et locaux d'activité en rez-de-chaussée.
- Requalification des espaces publics.
- Développement des équipements publics et culturels (pôle musical notamment)

Cette stratégie facilite l'intervention des opérateurs privés qui tendent maintenant à prendre le relais de l'intervention publique.

Les opérations envisageables à moyen terme

Les communes de La Garde et du Pradet ont inscrite dans leur PLU l'objectif de poursuivre les opérations déjà effectuées de réhabilitation de leur centre-ville, notamment en étendant le périmètre de la centralité grâce à des actions de renouvellement urbain et de réaménagement des espaces publics.

Pour mémoire : les opérations déjà effectuées

Les communes de Saint-Mandrier, d'Ollioules, du Revest et de Carqueiranne ont déjà procédé à des opérations d'embellissement et de réhabilitation de leur centre ancien notamment par l'intermédiaire d'opérations de rénovation de l'habitat et d'une requalification des espaces publics.



Le centre historique de toulon fera l'objet d'une ANRU

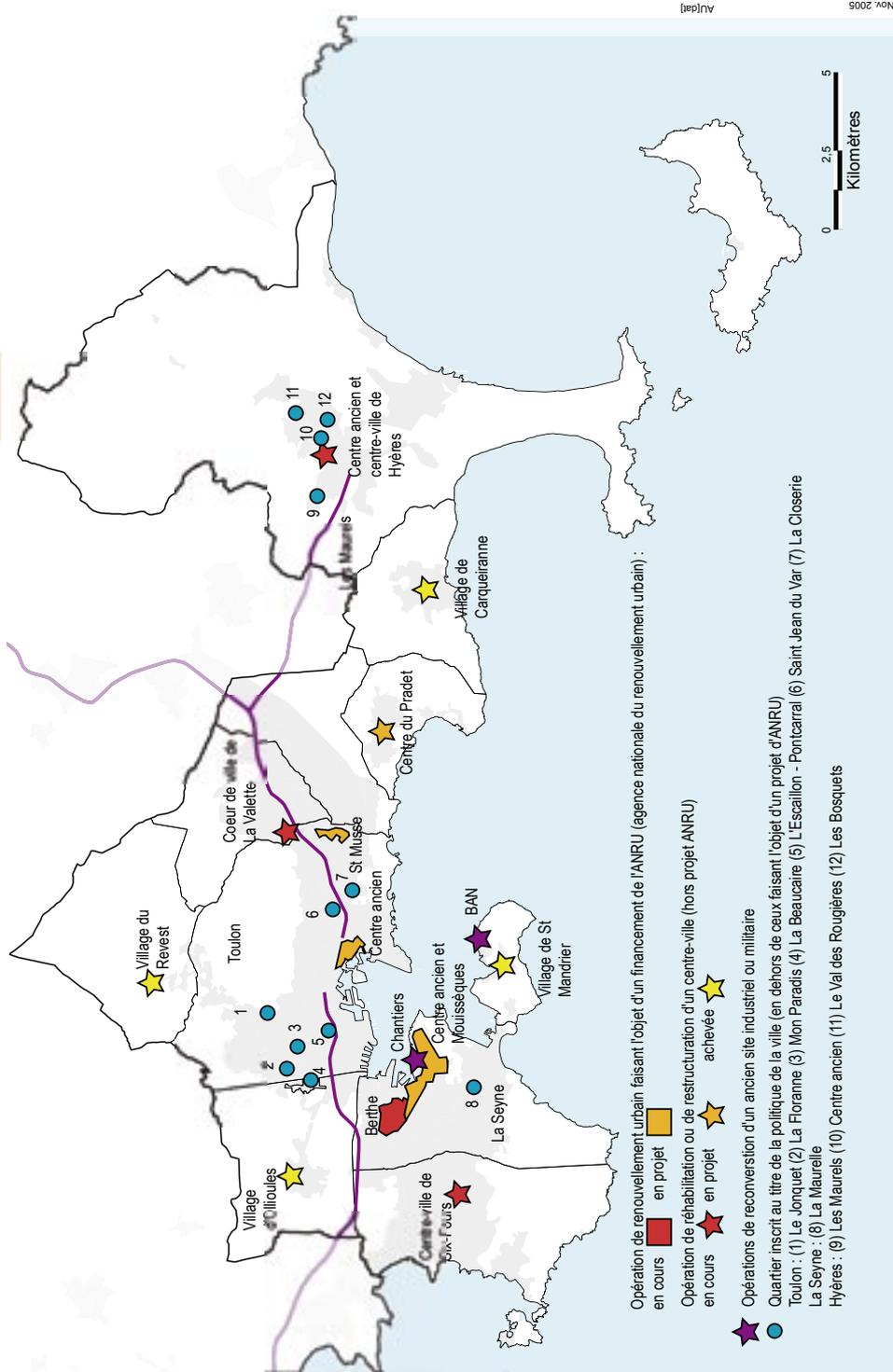


Le coeur de ville de La Valette est désormais en pleine restructuration

Les opérations de renouvellement urbain sur le territoire de TPM Réhabilitation des centres-villes, reconquêtes de sites industriels, politique de la ville

AUdat

Projet de loi de programmation n° 1033



Le développement des équipements structurants et des sites technopolitains



L'arsenal du Morillon qui accueille les activités de recherches de DCN et de la DGA

■ Le schéma de développement universitaire

Le schéma universitaire communautaire vise à renforcer les capacités d'accueil de l'Université de Toulon - Sud - Var tout en confortant ses capacités de recherche et en contribuant à la revitalisation du centre-ville de Toulon.

Il est prévu de conforter deux sites pour un coût prévisionnel de 147 millions d'euros :

- **Le centre-ville de Toulon** (maison des technologies, bâtiment EDF de la place Bir Hackeim) regroupera l'ensemble des formations liées aux sciences humaines et d'affaires (notamment grâce au transfert des écoles de commerce de la CCI actuellement implantées à la Grande Tourrache ainsi que des UFR de lettre implantées à La Garde).
- **Le campus universitaire de La Valette / La Garde** regroupera l'ensemble des formations scientifiques et technologiques, avec notamment le regroupement de l'ensemble des écoles d'ingénieurs dans le cadre de « l'Institut Polytechnique de la Méditerranée ».

Par ailleurs, d'autres sites de formation supérieurs existent dans l'agglomération :

- L'IUFM, récemment implanté sur la commune de La Seyne
- Les centres de formation infirmiers de Hyères, Ollioules et de l'hôpital militaire Sainte-Anne.
- L'Institut Méditerranée de la Qualité dans la zone d'activité de Lagoubran à Toulon.
- L'École Supérieure d'Art de Toulon (intégrée dans le réseau des 52 écoles d'art nationales et territoriales qui délivrent des diplômes supérieurs homologués par le Ministère de la Culture)
- L'école Internationale du Design de Toulon (qui dépend de la CCI et est implantée sur le campus de la Grande Tourrache).

■ Les restructurations hospitalières et l'émergence d'un « pôle santé » à Hyères

Les activités liées à la santé et à l'accompagnement des personnes âgées, ont été identifiées par TPM comme un important gisement de création d'emplois y compris peu ou moyennement qualifiés.

Dans ce cadre, deux projets pourront avoir un effet levier.

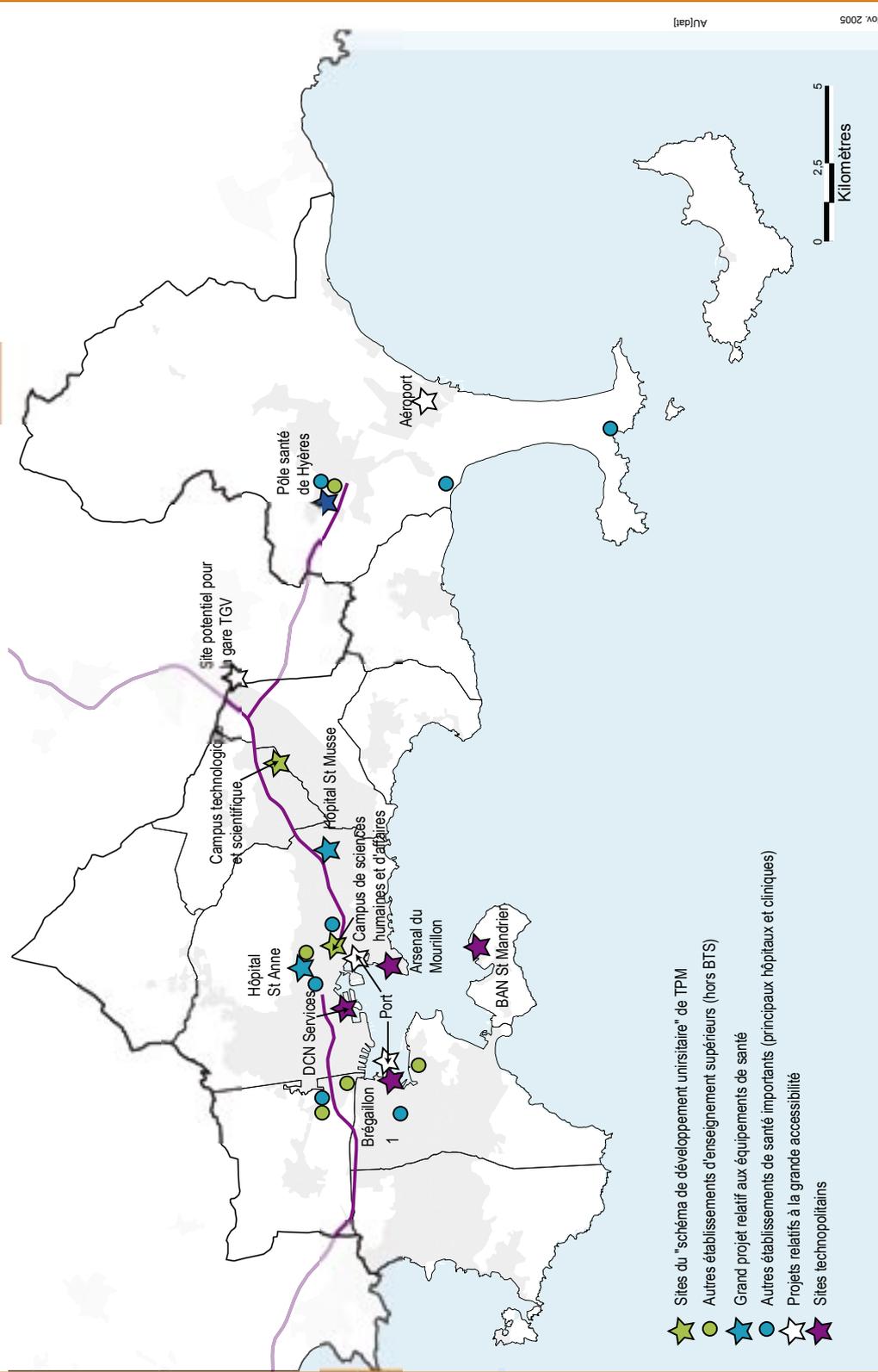
- **La construction du nouvel hôpital militaire « Sainte-Anne »** en cours sur le site de l'actuelle caserne Grignan. Cet hôpital accueille également l'école d'application du personnel de santé des armées (formation des infirmiers et du personnel paramédical) ainsi qu'une équipe de recherche en « médecine navale ».
- **La construction du nouvel hôpital public intercommunal de Sainte-Musse** (Toulon), qui remplacera l'actuel hôpital Font Près situé dans le quartier de Brunet à Toulon et l'actuel hôpital Chalucet situé dans le centre-ville de Toulon (pour un coût prévisionnel de 250 millions d'euros et une ouverture au public prévue en 2009).

Ces projets complètent **la restructuration des hôpitaux publics de l'aire toulonnaise entamée au cours des années 1990** avec :

- La construction du nouvel hôpital de La Seyne
- La construction du nouvel hôpital de Hyères qui sera complétée par le transfert de l'école des soins infirmiers actuellement implantée à La Pauline pour constituer un « pôle santé » destiné également à accueillir des entreprises de haute technologies liées au secteur médical.

Il faut également prendre en compte le **développement des cliniques** (les plus importantes étant implantées à Toulon et Ollioules) ainsi que **des hôpitaux spécialisés et centres de convalescence** implantés notamment à Hyères (hôpital San Salvador à l'Almanarre, hôpital René Sabran à Giens, Centre Hélio-Marin au Port).

Les projets leviers sur le territoire de TPM Grands équipements et sites technologiques



■ L'émergence d'un réseau de sites technopolitains pour soutenir le développement du pôle de compétitivité Mer

Le pôle de compétitivité « Mer, Sécurité et Sûreté, Développement Durable » a officiellement reçu le soutien de l'Etat en juillet 2005. Il regroupe autour de DCN Services Toulon une centaine d'industriels et une cinquantaine de laboratoires de recherches localisés dans toute la région PACA (dont plus de la moitié se situent dans l'aire toulonnaise). TPM souhaite appuyer le développement du pôle de compétitivité notamment en favorisant **l'émergence de sites économiques dédiés aux activités de hautes technologies, localisés principalement autour de la Rade de Toulon.**

- Le site de Brégaillon est une « zone d'activité industrialo-portuaire » qui accueille principalement des entreprises liées aux technologies marines et sous-marines civiles.

Elle offre un accès exceptionnel à la mer pour les entreprises et dispose d'un équipement structurant : le bassin de houle FIRST à proximité immédiate de la CNIM.

L'enjeu est de conforter la vocation technopolitaine de ce site en le requalifiant (voiries, accès), en incitant à la relocalisation des entreprises qui ne sont pas concernées par les technologies marines et sous-marines et en sélectionnant les implantations nouvelles.

- **Le site de DCN Services** est implanté au sein de la Base Navale de Toulon. DCN souhaite y accueillir ses sous-traitants mais aussi diversifier ses activités vers l'accueil de navires militaires appartenant à des flottes étrangères, voire des navires civils.

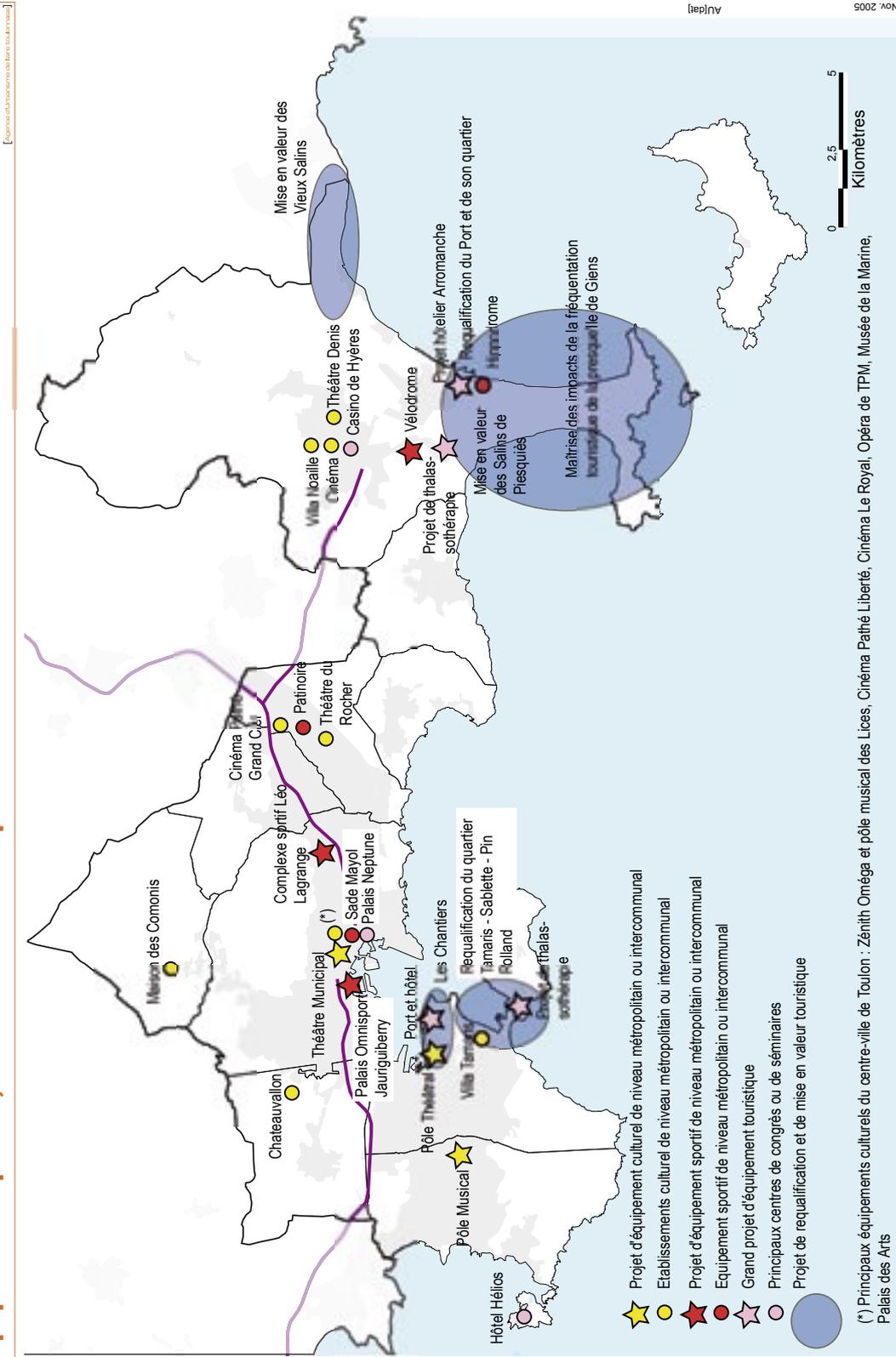
- **Le site du Mourillon** est contrôlé par le Ministère de la Défense. Il accueille des centres de recherches et de développement des systèmes d'armes (DGA et de DCN CMS -Combat Management System - filiale de DCN).

- **Le site de l'ancienne Base Aéronavale (BAN) de Saint-Mandrier** a été concédé à la communauté d'agglomération par l'intermédiaire d'une autorisation temporaire d'occupation du domaine public. Par l'intermédiaire d'un appel à projet industriel, l'agglomération souhaite y implanter des activités liées aux technologies marines et à la réparation des navires de haute plaisance.

- **Autour du Campus Universitaire de La Garde** (qui accueille de nombreux laboratoires de recherche liés au pôle de compétitivité), TPM envisage la **création d'une pépinière d'entreprises de hautes technologies.**

Il faut enfin signaler qu'un nombre important d'entreprises associées au pôle de compétitivité sont implantées dans la **zone industrielles de Toulon Est**, notamment autour de l'échangeur de la Bastide Verte (La Garde).

Les projets leviers sur le territoire de TPM Équipements sportifs, culturels et touristiques



(*) Principaux équipements culturels du centre-ville de Toulon : Zénith Oméga et pôle musical des Lices, Cinéma Pathé Liberté, Cinéma Le Royal, Opéra de TPM, Musée de la Marine, Palais des Arts

■ Les projets relatifs aux équipements sportifs, culturels et touristiques

En matière sportive, trois grands projets (de dimension intercommunale ou métropolitaine) **sont à l'étude ou en cours de réalisation :**

- **La requalification en cours du vélodrome de Hyères** (établissement d'envergure nationale)
- **La construction en cours de la salle omnisport de Jauriguiberry** (à l'entrée Ouest du grand centre-ville de Toulon) qui permettra notamment d'accueillir les matchs de basket-ball de l'équipe de Hyères - Toulon Var (première division).
- **La reconstruction à l'étude du complexe sportif Léo Lagrange** (à proximité de l'actuel hôpital Font Près à Toulon).

En matière culturelle, les principaux projets recensés (à vocation intercommunale) se situent :

- **A Toulon** (projet de théâtre municipal qui viendra compléter la rénovation de l'opéra de TPM et la construction du complexe cinématographique «Palais Liberté »)
- **A La Seyne-sur-Mer** sur le site des anciens Chantiers (projet communal de pôle théâtral et aménagement d'un espace dédié à l'accueil des manifestations sous chapiteau sont notamment le festival du Cirque Contemporain)
- **A Six-Fours les Plages** (projet de « pôle musical » dans le centre-ville)

Plusieurs sites font l'objet de projets importants de développement et de mise en valeur :

- **L'aménagement du site des anciens Chantiers de La Seyne** combine plusieurs vocations :
 - parc urbain,
 - équipements éducatifs (IUFM et centre de formation des apprentis spécialisé dans les métiers de la mer) et culturels
 - équipements touristiques (hôtel et port de plaisance de 600 places avec les équipements techniques et commerciaux associés).
- **La requalification et le développement touristique des quartiers de Pin Rolland, Les Sablettes et de la Corniche Tamaris (Saint-Mandrier, La Seyne) :**
 - restructuration des espaces publics
 - projet d'un complexe de thalassothérapie à Pin Rolland (St Mandrier) qui pourrait offrir 200 à 250 chambres en hôtellerie haut de gamme (3*).
 - rénovation en cours de l'ancien hôtel Provence Plages aux Sablettes.

- **La requalification et le développement touristique du quartier du Port et de l'Aéroport de Hyères :**

- restructuration des espaces publics
- restructuration des bassins portuaires pour privilégier le développement de la moyenne et grande plaisance ainsi que l'accueil de manifestations nautiques
- projet d'hôtel 3* sur le site « Arromanche »,
- projet d'une plate forme multimodale autour de l'aéroport.
- **Le quartier de Costebelle à Hyères**, où un projet de développement thalasso-thérapeutique est envisagé, qui viendra conforter la vocation « santé / convalescence » de ce secteur.
- L'ancien site militaire du CFTA au Pradet avec un projet de thalassothérapie.

On recense également des projets de valorisation et d'ouverture au public de sites naturels ou d'éléments patrimoniaux dans un cadre communautaire ou communal :

- **L'ouverture au public des zones humides hyéroises** (Salins de Pesquiès et des Vieux Salins d'Hyères) portée par TPM
- **L'aménagement du sentier du littoral** porté par TPM
- **L'aménagement d'un « parc départemental de nature » au Plan de la Garde** (La Garde, Le Pradet) porté par le Conseil Général du Var.
- **La valorisation et la mise en réseau du patrimoine militaire** (forts et citadelles) portées par TPM notamment autour de la Rade de Toulon et de ses points hauts.
- **La mise en valeur des noyaux urbains et villageois historiques** (Ollioules, Le Revest, La Garde, Hyères, Toulon) ainsi que du **patrimoine archéologique** (Olbia, La Courtine) portée à l'échelle communale avec dans certains cas le soutien du Conseil Général du Var (opération « village de caractère).

La presqu'île de Giens et les Iles d'Or font l'objet d'une réflexion concernant la maîtrise des impacts de la fréquentation touristique notamment par l'intermédiaire d'une redéfinition des conditions d'accès (maîtrise du trafic automobile à destination de la presqu'île et de l'embarcadère de la Tour Fondue, projet de fermeture à l'année de la Route du Sel pour la dédier aux modes doux, projet de requalification de la RD 67 qui dessert la presqu'île).

Une opération « Grand Site » (dispositif national) est envisagée pour accompagner le classement de la presqu'île de Giens, qui définit les mesures de gestion et de développement durable de cet espace fortement sollicité par la fréquentation touristique.

Les grands projets en matière de transport



■ En matière de grande accessibilité

Le projet de LGV PACA et l'hypothèse d'une gare située dans le grand pôle Est

A l'horizon 2020 / 25, le projet de ligne à grande vitesse (LGV) PACA prolongera la LGV Méditerranée vers le Var, les Alpes-Maritimes et l'Italie tout en créant le maillon manquant des liaisons ferroviaires à grande vitesse sur l'arc méditerranéen.

Selon les différents scénarios, la desserte de l'aire toulonnaise se ferait soit par une gare excentrée, située entre Cuers et Carnoules, soit par une gare située à l'est de l'agglomération, dans le secteur de La Garde - La Farlède.

Dans cette dernière hypothèse, l'effet levier sur le développement de l'aire toulonnaise et du territoire de TPM en particulier sera très important, à condition de définir en amont une stratégie d'accompagnement notamment en matière de développement économique, de maîtrise de la pression foncière et de transports publics métropolitains.

Le développement de l'aéroport et l'amélioration de sa desserte par les transports collectifs.

Le projet d'amélioration de la desserte de l'aéroport de Toulon - Hyères par les transports collectifs viendra conforter la **stratégie de positionnement de la plate forme vers l'accueil de nouvelles destinations européennes**, notamment en misant sur les compagnies Low Cost.

Le projet consiste à remettre en service la ligne ferroviaire qui dessert les plages d'Hyères et à créer une nouvelle halte au droit de l'aérogare. Ainsi, l'aéroport pourrait être desservi directement en TER depuis Toulon et les principales villes de l'aire toulonnaise.

L'autre alternative est de transformer la plate-forme ferroviaire en site propre bus.

Les études d'opportunité du projet sont en cours (sous la maîtrise d'ouvrages de RFF¹).

Le projet de desserte ferroviaire de l'aéroport pourrait être accompagné par la création d'une plate forme « air - terre - mer » permettant de mettre en correspondance avions, bus, trains et bateaux (navettes rapides vers St Tropez) afin d'élargir l'aire de

chalandise de l'aéroport et d'associer son image à celui de St Tropez (projet porté par le Conseil Général du Var).

Les impacts prévisibles de la décentralisation du Port d'Intérêt National de Toulon

A court et moyen terme, la **candidature de la communauté d'agglomération TPM et du Conseil Général du Var pour la gestion du port de Toulon**² permettra d'inscrire son développement dans le cadre d'une stratégie globale d'aménagement à l'échelle de la Rade de Toulon.

L'objectif est notamment de conforter les activités existantes (ferries, « autoroutes de la mer » et trafic RoRo), tout en favorisant le développement de la croisière et de la grande plaisance et en rationalisant l'accueil de la petite plaisance (problème des mouillages sauvages).

L'objectif est également d'optimiser la gestion du domaine public maritime (DPM) pour favoriser le développement des activités économiques et industrielles liées à la mer, mais aussi améliorer la connexion entre la ville et sa façade maritime.

■ En matière de voirie

La construction du second tube de la traversée souterraine de Toulon

Ce projet (dont les travaux sur le point de commencer sous maîtrise d'ouvrage DDE du Var) permettra d'assurer la continuité Ouest / Est de l'itinéraire autoroutier tout en libérant le centre-ville de Toulon du trafic de transit.

Le coût prévisionnel du projet est estimé à 245 millions d'euros et la mise en service est prévue pour fin 2009.

La mise à 2x3 voies de l'autoroute A57 entre l'échangeur de La Palasse et la bifurcation de Pierronde

Ce projet est prévu entre l'échangeur de La Palasse et la bifurcation de Pierronde à l'horizon 2010 / 2015, sous maîtrise d'ouvrage DDE.

¹RFF : Réseau Ferré de France, organisme public en charge de la gestion et du développement de l'infrastructure ferroviaire en France.

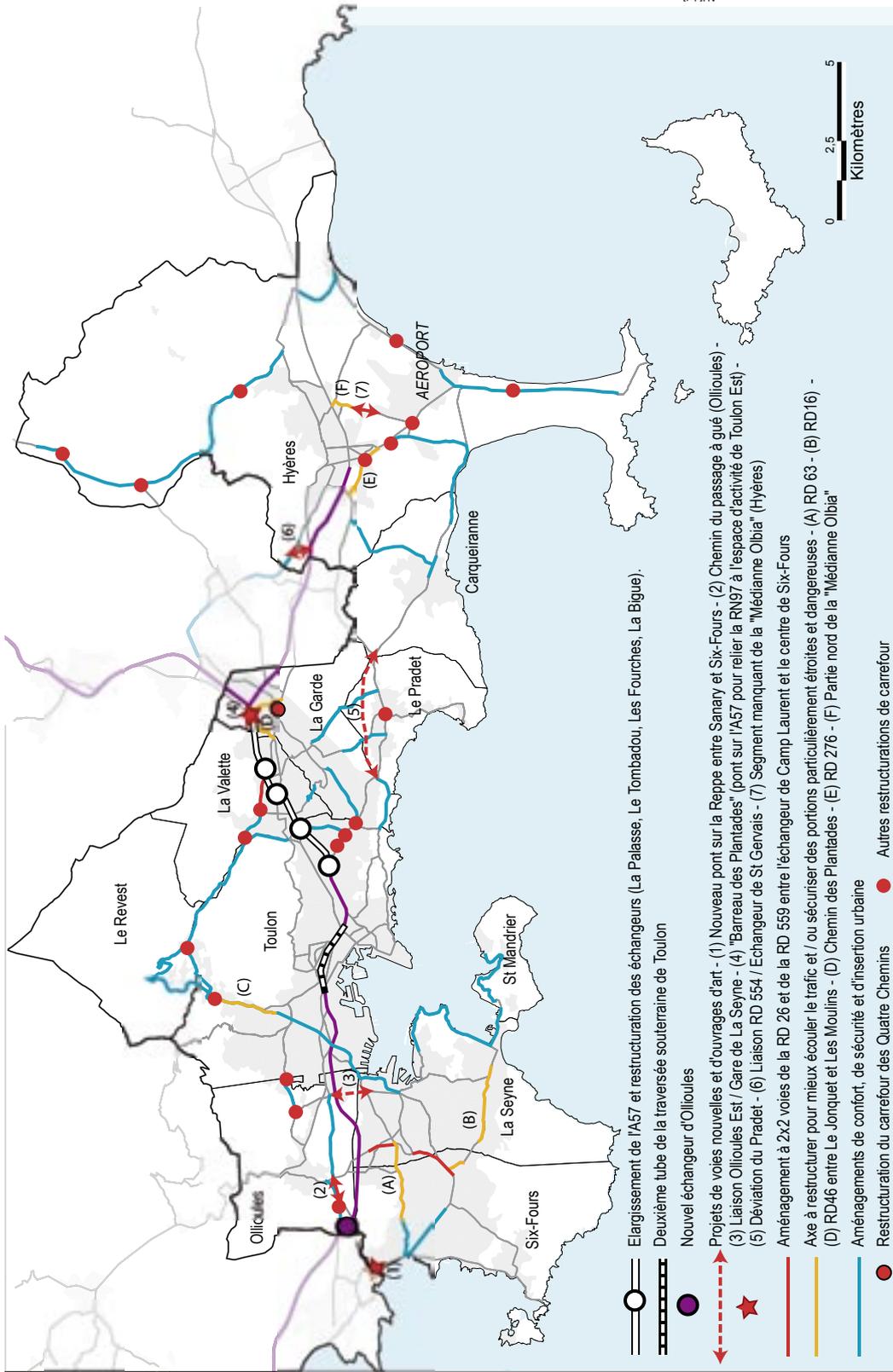
²Dans le cadre de la décentralisation des ports d'intérêt nationaux.

Les projets routiers actuels sur le territoire de TPM

Projets de maîtrise d'ouvrages Etat, Conseil Général du var et TPM connus fin 2005



[Agence d'Urbanisme de la Région Orléanaise]



Audat

NOV. 2005

Le budget prévisionnel s'élève au minimum à 150 millions d'euros.

Ce chiffre sera affiné une fois que les études d'avant projet seront terminées et qu'une variante d'aménagement aura été choisie à l'issue de la concertation.

Dans tous les cas, une première phase du projet (élargissement sur quelques centaines de mètres à l'est de l'échangeur de La Palasse dans le sens Ouest / Est) sera réalisée en accompagnement de la mise en service du second tube de la traversée souterraine, pour éviter que la saturation de l'A57 ne génère des « remontées de bouchons » à l'intérieur du tunnel (ce qui poserait des problèmes importants de sécurité).

La construction de l'échangeur d'Ollioules et l'amélioration de la desserte du pôle Ouest

La construction de l'échangeur d'Ollioules (projet sous maîtrise d'ouvrage déléguée à ESCOTA) permettra de faciliter l'accès à l'autoroute pour les habitants de Sanary et de la partie Ouest de la commune de Six-Fours tout en délestant l'échangeur de Camp Laurent (actuellement saturé).

L'échangeur sera payant au tarif de 50 centimes d'euros pour un trajet vers ou depuis Toulon.

Par ailleurs, une participation de 7 millions d'euros est demandée aux collectivités locales par ESCOTA, car le produit du péage ne compensera pas la totalité de l'amortissement des coûts de construction et des pertes de recettes supportées par le concessionnaire (report de trafic vers Toulon depuis l'échangeur de Bandol).

En complément de l'échangeur, les projets suivants sont programmés par le Conseil Général et TPM (cf. 1^{ère} partie point 5 du diagnostic) :

- Renforcement de la RD 63 et construction d'un nouveau pont sur la Reppe entre Six-Fours et Sanary.
- Créer une voie de liaison nord - sud entre la zone commerciale d'Ollioules (échangeur de La Beaucaire) et secteur de la gare de La Seyne.
- Renforcement des RD 11, 26 et 206 (réaménagement des carrefours, remise en service du « chemin du passage à gué »).
- Renforcement du chemin de Lery comme itinéraire alternatif à la RD26 et à l'échangeur de Camp Laurent pour franchir l'A50.

L'amélioration de la desserte des différents quartiers de Hyères

Plusieurs projets sont programmés ou en cours de réalisation pour commencer à répondre aux dysfonctionnements du réseau viaire sur la commune d'Hyères (cf. plus haut).

- L'aménagement en cours par TPM de La « médiane Olbia » (en cours d'aménagement par TPM) qui permettra de relier l'échangeur du Lycée Horticole (RN98) à l'aéroport et à la presqu'île de Giens sans passer par le centre-ville et le quartier de la gare lorsque l'on vient de l'Est
- Le renforcement de la RD 276 entre l'échangeur de La Recense et le secteur de l'Almanarre, permettra au trafic se dirigeant vers l'aéroport, les plages et la presqu'île de Giens de ne plus emprunter la voie Olbia afin de délester le centre ville.
- L'aménagement (en cours sous maîtrise d'ouvrage communal) d'un itinéraire destiné aux déplacements locaux inter-quartiers au nord de la voie Olbia.
- Le renforcement de la Route du Col de Serre qui relie Carqueiranne à la RD 276 (projet TPM).

L'amélioration de la desserte du pôle Est

La desserte du pôle d'activité Valgora - Grand Var - Université - ZI de Toulon Est bénéficiera de l'élargissement de l'A57, du réaménagement du Carrefour des Quatre Chemins » (opération Contrat de Plan sous maîtrise d'ouvrage DDE du Var), de la **restructuration de l'échangeur de La Bigue** et de la réalisation du **Barreau des Plantades** (projet sous maîtrise d'ouvrage TPM).

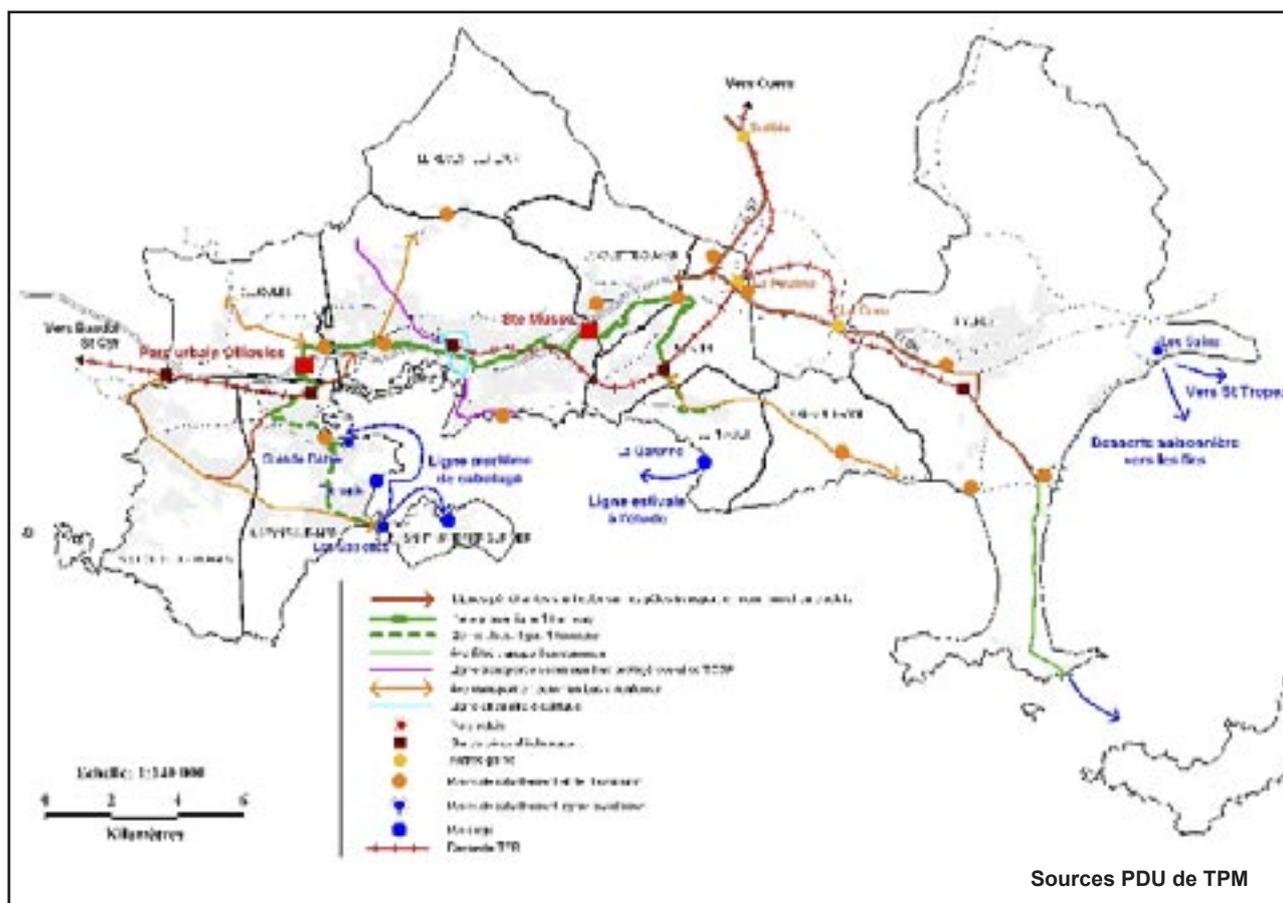
La déviation du Pradet

Ce projet de maîtrise d'ouvrage Conseil Général du Var permettra de libérer le centre de la commune de son trafic de transit ce qui rendra notamment possible la construction du futur tramway.

L'amélioration de la desserte de Six-Fours et des quartiers sud de La Seyne

Ces espaces bénéficieront :

- De la **mise à 2x2 voies de la RD26** (projet) et de la RD559 (opération en cours sous maîtrise d'ouvrage Conseil Général du Var) entre l'échangeur de Camp Laurent et l'entrée du centre de Six-Fours.
- Du projet de **restructuration de la RD16** (liaison entre le centre de Six-Fours et le quartier des Sablottes) pour l'adapter à une charge de trafic qui dépasse les 12 000 véhicules / jour (maîtrise d'ouvrage Conseil Général du Var).



■ En matière de transports collectifs : l'émergence d'un réseau en site propre

Le tramway de l'agglomération toulonnaise

La mise en service de la première ligne de tramway est prévue en trois étapes :

- 2011 : Premier tronçon de la première phase entre l'Université de La Garde et l'Université de Toulon (Bir-Hackeim)
- 2013 : Second tronçon de la première phase entre l'Université de Toulon et la gare de La Seyne et entre l'Université de la Garde et la gare de La Garde
- 2015 et au-delà : prolongements vers La Seyne sur Mer et vers Le Pradet

Le coût prévisionnel total du projet est estimé à 515 millions d'euros.

Le renforcement des lignes de bus et des dessertes maritimes du réseau Mistral

En complément du tramway, des axes de sites propre « bus » (avec possibilité d'évolution vers un tramway à long terme) sont prévus dans le PDU sur les itinéraires suivants :

- Les Routes - Gare SNCF de Toulon - Le Mourillon
- Le Pradet - Carqueiranne
- Desserte du centre-ville de La Valette

Le PDU prévoit par ailleurs :

- Le renforcement des fréquences sur les trois lignes maritimes depuis Toulon vers La Seyne centre, La Seyne Sablettes et Tamaris et Saint Mandrier (un bateau toutes les 20 minutes).
- Le renforcement des dessertes en bus au départ de Six-Fours vers Les Sablettes (correspondance avec la ligne maritime), La Seyne (correspondance avec le tramway) et la gare d'Ollioules (correspondance avec le train).
- Le renforcement des dessertes en bus entre Ollioules et le futur pôle d'échanges de La Beaucaire (correspondance avec le tramway).

- Le renforcement des liaisons bus entre l'aéroport, le centre de Hyères et le pôle Est (correspondance avec le futur tramway) et / ou Toulon.

Le développement de l'offre TER (sous l'autorité du Conseil Régional PACA)

A moyen terme (échéance précise non indiquée), le Conseil Régional PACA envisage de développer l'offre TER notamment entre Hyères, Toulon et Marseille.

A titre indicatif (chiffres non validés officiellement par le Conseil Régional), l'offre pourrait atteindre :

- 35 à 40 allers / retours par jour entre Toulon et Marseille (contre 29 actuellement) ce qui correspondrait à environ un train toutes les 20 minutes en heure de pointe.
- 17 à 20 allers / retours par jour entre Toulon et Hyères (contre 7 actuellement) ce qui correspondrait à environ un train toutes les 40 minutes en heure de pointe.

A plus long terme, un développement supplémentaire de l'offre TER est possible sous réserve de financer les charges d'exploitation et les investissements nécessaires.

A titre indicatif, le Conseil Régional a indiqué lors du débat public sur la LGV PACA que l'objectif de desserte TER à l'horizon 2020 / 25 est d'un train toutes les 20 minutes entre Marseille, Toulon et Hyères.

Le PDU de TPM souligne également l'intérêt d'envisager la création de nouvelles haltes ferroviaires notamment pour desservir les pôles d'emplois ou les bassins de population éloignés des gares existantes et actuellement mal desservies par les autres modes de transports collectifs :

- La Farlède (réouverture de la gare pour desservir le noyau urbain de la commune - 8000 habitants - et la partie nord de l'espace d'activité de Toulon Est - 2000 emplois) - projet évoqué dans le PDU de TPM
- Sainte-Musse (desserte du futur hôpital, de plusieurs lycées et correspondance avec le tramway) - projet évoqué dans le PDU de TPM
- Pont Neuf / l'Escaillon (desserte du quartier et correspondance avec le tramway) - projet évoqué dans le PDU de TPM.

Même si ce projet n'est pas évoqué dans le PDU, il serait également intéressant d'envisager la création d'une halte aux Playes (desserte de l'espace d'activité économique qui compte actuellement plus de 4 500 emplois).

Le principe de créer des nouvelles haltes ne recueille pas un consensus sur le plan technique, notamment auprès des services du Conseil Régional qui craint une pénalisation des temps de parcours et un impact négatif sur la capacité de l'infrastructure.

Le développement d'un système de pôles d'échanges et de parkings relais

Le tramway sera accompagné par la réalisation de stations de correspondance (pôles d'échanges) et de parking relais, notamment aux stations suivantes :

- Gare de La Garde (pôle d'échange et parking relais)
- Université (pôle d'échanges et petit parking relais)
- Sainte-Musse (parking relais)
- La Beaucaire et Parc Urbain d'Ollioules (pôles d'échanges et parking relais)
- Gare de La Seyne (pôle d'échange et parking relais)
- Site des anciens chantiers de La Seyne (pôle d'échange et petit parc relais)
- Terminus du tramway au Pradet (pôle d'échange et petit parc relais)

D'autres pôles d'échanges et parking relais sont envisagés, notamment autour des principales gares SNCF et embarcadères maritimes :

- Gare de Hyères
- Gare d'Ollioules
- Embarcadère maritime des Sablettes

Enfin, à Hyères, un pôle d'échanges est envisagé au niveau du port et de l'aéroport qui permettra de faciliter les correspondances entre l'avion, les bus, le train (projet de réouverture de la ligne TER), et les bateaux (départs vers les Iles et navette rapide vers Saint Tropez).

Ce pôle d'échanges pourrait inclure un parking relais destiné notamment à limiter le trafic automobile vers la Presqu'île de Giens (notamment en période estivale).

Du contrat de baie au projet «Rade de Toulon»



■ Le contrat de baie

Le Contrat de Baie de la Rade de Toulon concerne la Rade son bassin versant (cours d'eau affluents, notamment le Las et l'Eygoutier) soit 14 communes (Toulon, La Seyne, Saint-Mandrier, Six-Fours, Ollioules, Evenos, Le Revest, La Valette, La Garde, Le Pradet, Carqueiranne, Solliès-Ville, La Farlède et La Crau).

Il s'agit d'un programme d'actions pluriannuel et partenarial, mobilisant 103 millions d'euros sur 5 ans, pour :

- **Restaurer la qualité des eaux et des milieux aquatiques**, tant sur terre (fleuves et zones humides) que sur mer par des actions sur l'assainissement et le traitement des eaux usées, la gestion des eaux pluviales, la réduction des rejets liés aux activités portuaires, industrielles et militaires, la maîtrise des pollutions d'origine agricoles, etc.
- **Valoriser le littoral et les cours d'eau** (ouverture au public, restauration des berges, sentier du littoral, gestion du risque inondation, etc.)
- **Permettre le développement des activités économiques** (activités portuaires, industrielles, militaires, aquaculture, pêche, tourisme, agriculture, etc.) tout en maîtrisant leur impact environnemental.

Les co-financeurs du Contrat de Baie sont l'Etat, la Région PACA, le Conseil Général du Var, TPM, les communes et l'Agence de l'Eau Rhône - Méditerranée - Corse. Ont également été associés aux réflexions les associations de défense de l'environnement, la CCI du Var, les syndicats professionnels et associations d'usagers du port.

■ Le projet Rade

Dans le prolongement du Contrat de Baie, le Conseil Général et TPM ont décidé **d'impulser une démarche de projet pour définir un schéma de développement et d'aménagement de l'espace pour la Rade.**

Ce schéma est élaboré par le Conseil de la Rade, qui rassemble les partenaires institutionnels concernés par la gestion de cet espace (communes de Toulon, La Seyne et Saint-Mandrier), TPM, Conseil Général, Conseil Régional, Marine, DGA, DCN, Chambre de Commerce et d'Industrie du Var, représentants des pêcheurs et des conchyliculteurs).

En effet, la Rade de Toulon constitue potentiellement l'espace emblématique de la future métropole toulonnaise au regard :

- de sa position centrale,
- de son potentiel démographique et économique (plus de 98 000 habitants et 64 000 emplois en 1999)
- Du fait qu'elle accueille une part importante des établissements industriels et des centres de recherches associés au « pôle Mer »
- de l'importance et de la pluralité de ses fonctions (touristiques, urbaines, technopolitaines, etc.)
- de ses qualités environnementales et paysagères.

L'espace de la Rade de Toulon ne se limite pas à la façade littorale et doit être considéré dans une optique élargie qui englobe notamment :

- Le grand centre-ville de Toulon
- Le Pôle Ouest (grand centre-ville de La Seyne et espaces potentiels de développement de la partie Est de la commune d'Ollioules)

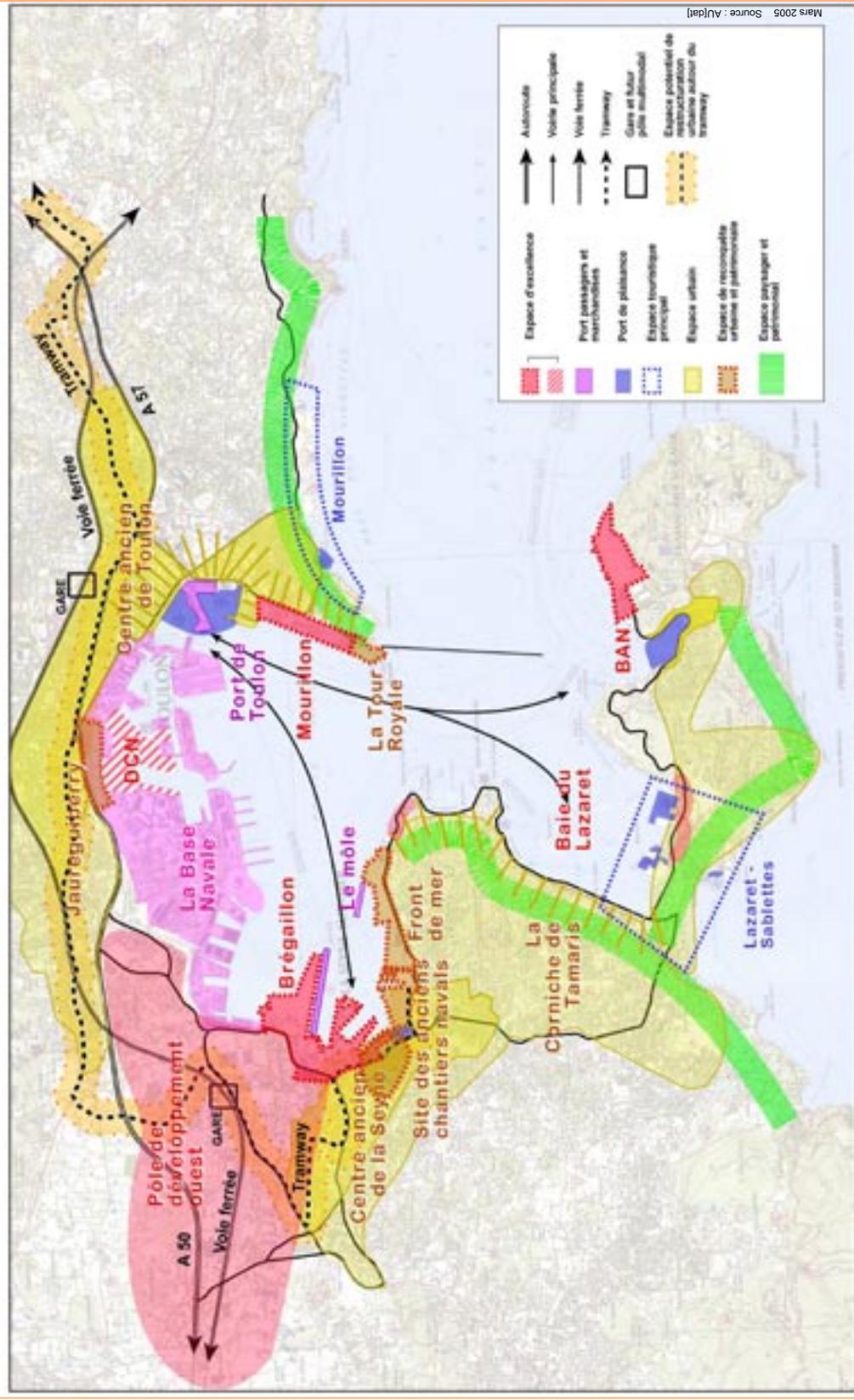
La Rade souffre de dysfonctionnements qui l'empêchent de jouer un rôle à la mesure de son potentiel économique, démographique et touristique.

- Un affaiblissement des centralités traditionnelles que sont les centres-villes de Toulon et de La Seyne
- Un affaiblissement de la fonction touristique (présente traditionnellement au sud de la Rade autour des quartiers de Tamaris, des Sablettes et de Pin Rolland)
- Un déficit de liaison entre la ville et la mer et, plus largement, de mise en valeur de la façade maritime, particulièrement à Toulon et dans la partie nord de la commune de La Seyne.

La rade Une centralité métropolitaine



[Agence d'urbanisme de la région toulonnaise]



Mars 2005 Source : AUdat

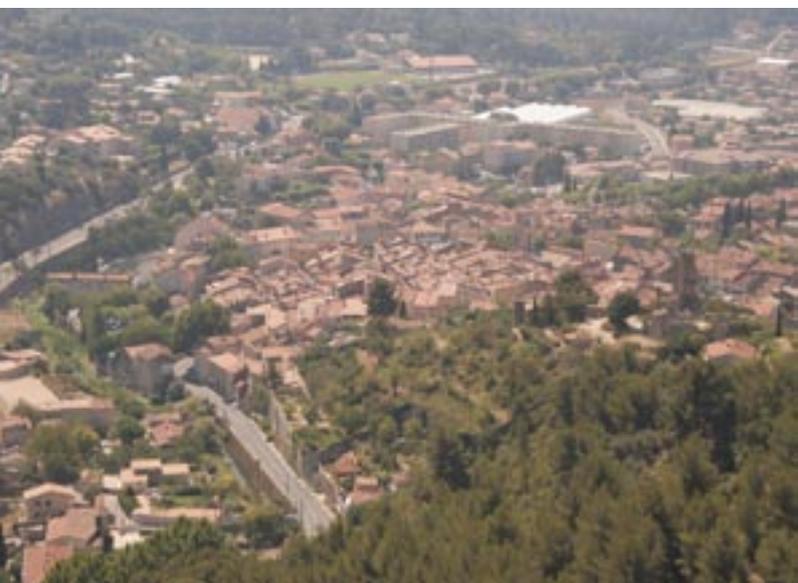
- Un déficit d'unité dans le fonctionnement : en raison des difficultés de liaisons entre ses pôles, la Rade apparaît plus comme une juxtaposition de pôles que comme un cœur multipolaire de l'agglomération.

Différents projets leviers permettront de redynamiser l'espace de la Rade :

- Grandes opérations de renouvellement urbain (Toulon, la Seyne),
- Développement technopolitain en lien avec le pôle de compétitivité Mer dans les différents sites d'activité civils et militaire qui bordent la Rade,
- Mise en valeur des espaces touristiques (Les Sablettes / Tamaris)
- Protection et mise en valeur des espaces naturels (Cap Sicié, Baie du Lazaret, etc.)
- Développement des transports publics : tramway, navettes maritimes, lignes de bus à haut niveau de service, etc.
- Projets de requalification des voies qui bordent la Rade, ce qui permettra d'offrir un parcours de qualité de Saint Mandrier au Mourillon

L'enjeu est alors de :

- **Mettre en cohérence les différents projets** existants sur la Rade pour éviter les concurrences et favoriser les complémentarités.
- **Donner une dimension supplémentaires à ces projets** grâce au développement d'une ou plusieurs opérations urbaines symboliques, qui permettront de véhiculer la nouvelle image de l'aire toulonnaise au niveau européen voire international.
- **Définir les aménagements qui permettront de rétablir un lien entre la ville et la mer**, tout en pérennisant les activités militaires, économiques et portuaires stratégiques.



3



PARTIE III.

Les espaces naturels, agricoles et les paysages sur le territoire de TPM

Les espaces de l'activité agricole



■ L'activité agricole sur le territoire de TPM

En 2003, TPM accueille 4 128 ha de terres agricoles, soit 23% de la superficie totale des terres agricoles du SCoT (source : relevés sur photographie aérienne effectués par l'AU[dat] et la Chambre d'Agriculture du Var).

Les activités les plus représentées sont l'horticulture et le maraîchage (981 ha soit 24% des terres agricoles) ainsi que la vigne (967 ha soit 23% des terres agricoles).

82% des terres agricoles de TPM se localisent à l'Est de l'agglomération, principalement sur les communes de Hyères (2 507 ha), de La Garde (368 ha), de Carqueiranne (298 ha) et du Pradet (224 ha).

Ces terres s'intègrent dans les grands bassins agricoles de l'est du SCoT :

- Le bassin viticole des AOC « Côte de Provence »
- Le bassin horticole de Hyères - La Crau - La Garde - Le Pradet - Carqueiranne

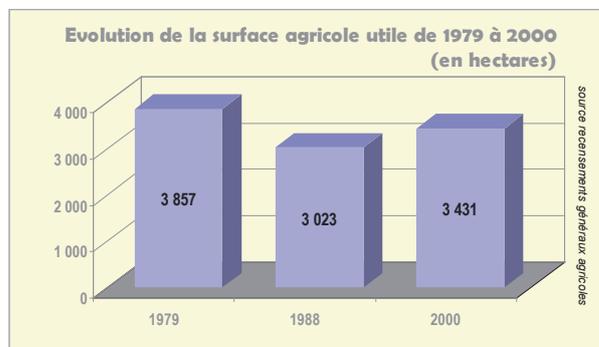
A l'Ouest, seule la commune d'Ollioules offre une superficie agricole significative (400 ha) tournée notamment vers l'horticulture et l'arboriculture (production d'olives).

Les autres communes de TPM (Six-Fours, La Seyne, Toulon, Le Revest, La Valette) offrent un total cumulé de 318 ha de terres agricoles qui sont dispersées.

Selon le recensement général agricole de 2000, la surface agricole utilisée (SAU) sur le territoire de TPM s'élève à 3 141 ha¹.

Ce chiffre est inférieur aux superficies relevées sur la photographie aérienne car il s'agit des terres déclarées comme effectivement utilisées par les agriculteurs alors que le relevé sur photographie aérienne mesure l'ensemble des terres qui apparaissent agricoles (y compris si elles sont cultivées par un particulier non agriculteur ou si elles sont en friche donc non déclarées dans la SAU).

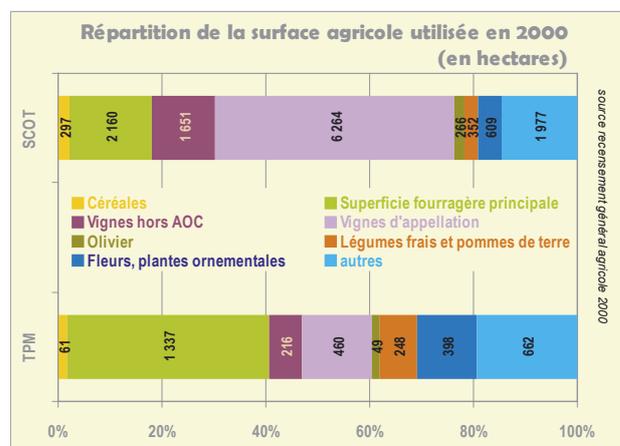
L'évolution de la surface agricole utilisée souligne une légère progression sur la période récente imputable au développement de la viticulture et des surfaces fourragères.



Les principales filières agricoles présentes sur le territoire de TPM sont :

- L'horticulture (fleurs coupées, fleurs en pot, pépinières : 398 ha de SAU sur le territoire de TPM) représente un point fort de l'activité agricole dans l'aire du SCoT et le Var, avec une agriculture industrielle fortement insérée dans les circuits de distribution européens dont l'assise géographique se situe principalement dans les cantons de Hyères, La Crau et Ollioules.

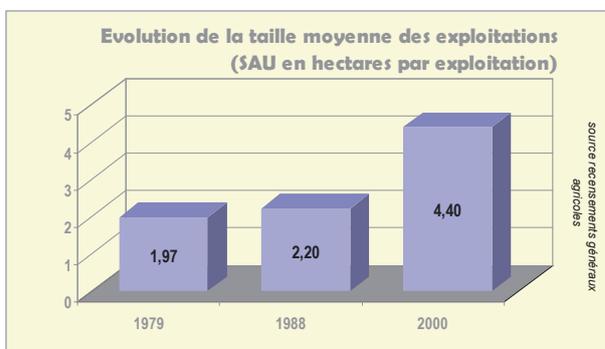
Les acteurs économiques associés à cette filière se sont associés au sein du SPL (système productif local) Horticole Var Méditerranée pour soutenir la diversification et la différenciation des productions mais aussi pour associer les collectivités locales à l'élaboration d'un projet de pérennisation de l'activité horticole.



¹ Ce chiffre comptabilise l'ensemble des terres agricoles déclarées utilisées lors de recensement général agricole de 2000 par les agriculteurs résident sur le territoire de TPM. Ce total peut inclure des terres exploitées en dehors du territoire de TPM par un agriculteur qui a son siège d'exploitation situé dans TPM.

- **La viticulture** (676 ha de SAU) est fortement structurée et s'engage dans une démarche de qualité avec le développement des AOC Côte de Provence (à l'Est) et Bandol (à l'Ouest) ainsi que le projet de sous-appellation régionale « Vins de La Londe » qui pourrait concerne Le Pradet, Carqueiranne et Hyères.
- **Le maraîchage** (248 ha de SAU) est fortement menacé par la déprise agricole malgré des initiatives de développement des circuits courts de distribution. C'est la filière la plus menacée.
- **L'arboriculture** tend à se structurer autour de l'AOC « Figues de Solliès » (qui concerne également – de manière plus marginale – les communes de La Valette, La Garde, Le Pradet, Carqueiranne et Hyères) et du projet d'AOC « Huiles de Provence » autour de la culture de l'olivier (Ollioules).

■ Les menaces identifiées sur les terres agricoles



La superficie totale des terres agricoles a diminué de 44% entre 1972 et 2003 sur le territoire de TPM (contre une diminution de 31% à l'échelle du SCoT).

Le nombre d'exploitations a diminué de 61% entre 1979 et 2000. TPM accueillait 747 exploitations agricoles en 2000 contre 1 935 en 1979.

On observe parallèlement une hausse de la taille moyenne des exploitations agricoles (qui double entre 1988 et 2000 selon le recensement général agricole) ce qui traduit un processus de concentration des terres nécessaires à la viabilité économique des exploitants qui restent en activité.

L'agriculture a principalement reculé au profit de l'urbanisation, même si la déprise agricole au profit des espaces naturels est également significative.

Les terres agricoles subissent encore une forte pression urbaine sur le territoire de TPM. Cette pression - source de menaces - peut être appréhendée :

- Au travers de la superficie des terres agricoles enherbées (pâturages, jachères ou terres en attente de reconstitution des sols, mais aussi friches liées à la déprise agricole). Les surfaces enherbées représentent 1 480 ha sur TPM, soit 36% du total des terres du secteur (contre 23% des terres en moyenne sur le SCoT). Les terres enherbées de TPM représentent 41% des terres enherbées du SCoT alors que TPM n'accueille que 23% des terres agricoles du SCoT
- Au travers de la présence de bâtiments d'habitat ou d'activité non agricole au sein des espaces agricoles, ces derniers venant « fragmenter » la continuité des terroirs.

Les menaces portent principalement sur les espaces horticoles et de maraîchage.

- Le bassin horticole et maraîcher de Hyères - La Crau - La Garde - Le Pradet -Carqueiranne apparaît ainsi particulièrement menacé d'autant plus que les espaces agricoles situés autour de l'A570 sur les communes de La Garde, La Crau et Hyères connaissent déjà une forte fragmentation.
 - Il en est de même pour les espaces horticoles d'Ollioules.
- Inversement, la viticulture résiste plutôt bien.

Perte au profit des espaces naturels	- 1 113 ha
Perte au profit de l'urbanisation	- 2 409 ha
Gain au détriment des espaces naturels	+ 288 ha
Solde total	- 3 234 ha



La plaine horticole des Loubes à Hyères



L'espace horticole du Grand Plan d'Ollioules



■ Les espaces stratégiques pour la pérennisation de l'activité agricole

Trois critères ont été appliqués pour définir les sites et espaces à enjeux en matière de protection des terres agricoles.

- Préserver l'intégrité des grands bassins agricoles qui ont une fonction économique en évitant leur morcellement et leur « grignotage » par l'urbanisation
- Préserver certains espaces agricoles ayant une valeur patrimoniale et/ou paysagère particulière
- Dans les zones inondables, favoriser le développement d'activités agricoles compatibles avec le règlement des PPRI (qui interdisent ou limitent notamment le développement des serres « en dur », des bâtiments agricoles et de l'arboriculture).

Au regard de ces critères, les espaces suivants ont été identifiés

1) Dans le bassin hyérois :

- **La plaine horticole des Loubes**, support d'une activité horticole importante à l'entrée Ouest de Hyères.

- **L'espace horticole de La Crau / La Garde / Le Pradet / Carqueiranne** (entre La Moutonne, la RN98 et le Massif de La Colle Noire).

Cet espace accueille une importante activité horticole et joue un rôle de coupure d'urbanisation entre les communes précitées

- **Les terres horticoles de bord de mer à Carqueiranne** (Le Canebas, Beau Rivage) qui jouent également un rôle important en matière de paysage. Le site du Canebas fait l'objet d'un projet d'acquisition foncière par le Conservatoire du Littoral

- **Les terres horticoles de l'Almanarre et des Nartettes** qui sont pour partie en zone inondable.

- **Les terres horticoles et viticoles de la frange sud et ouest des Maures, de la Vallée de Sauvebonne et de l'embouchure du Gapeau** (qui sont largement préservées de l'urbanisation en raison du PPRI).

2) Autour d'Ollioules :

- **Les terres horticoles et maraîchères du Grand Plan** qui jouent par ailleurs un rôle paysager (coupure d'urbanisation entre Ollioules et Sanary, coulée verte de la Reppe) et sont pour partie en zone inondable.

- **Les terres viticoles et oléicoles situées sur les flancs du Gros Cerveau** (Sanary, Ollioules) **et du Croupatier** (Ollioules). Ces espaces jouent par ailleurs un rôle paysager.

3) La redéfinition d'un équilibre en entre urbanisation et agriculture sur la commune d'Ollioules constitue un point de choix du SCoT.

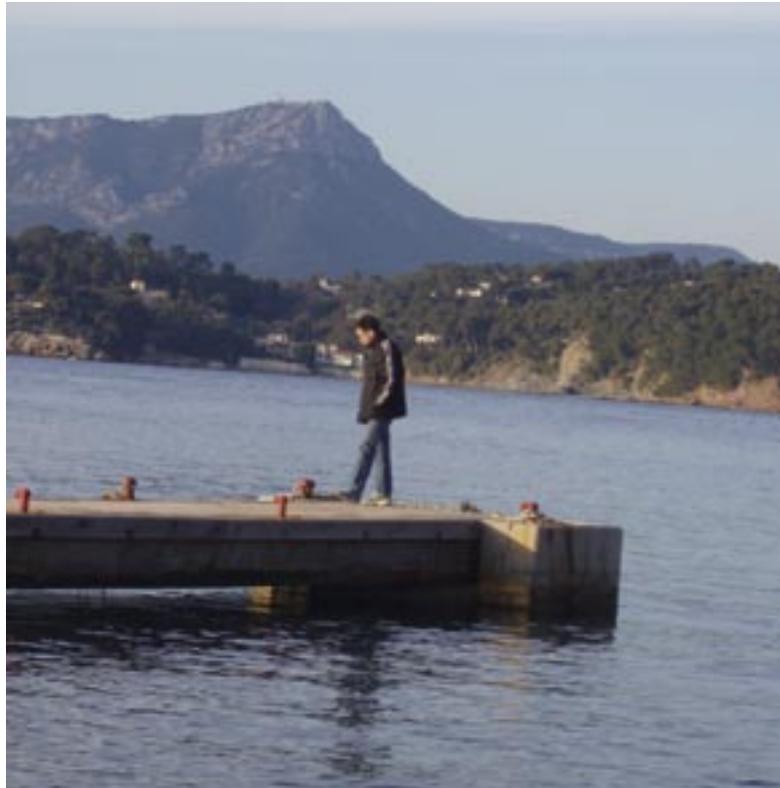
- La partie Est de la commune présente un potentiel important d'accueil du développement notamment en raison de la proximité du tramway et du site de l'ancien marché floral sur lequel est envisagé un projet de d'équipement de niveau métropolitain.

- Un projet de structuration d'un pôle horticole est à l'étude sur la partie Ouest de la commune d'Ollioules (secteur du Grand Plan).



Les restanques horticoles du Canebas

Espaces naturels, coupures d'urbanisation et paysages



Après un état des lieux général des protections et menaces qui pèsent sur les espaces naturels, une analyse plus détaillée sera conduite à l'échelle des quatre grandes entités paysagères qui caractérisent le territoire de TPM : Littoral Occidental, Rade de Toulon et son arrière pays, Dépression Permienne, Bassin Hyérois.

■ Les espaces naturels : protections existantes et menaces identifiées à l'échelle de TPM

(Pour plus de détails, se référer à l'état initial de l'environnement du SCoT Provence Méditerranée chapitre « patrimoine naturel » pages 10 à 23).

Entre 1972 et 2003, la superficie totale des espaces naturels a diminuée de 29% sur le territoire de TPM (contre une diminution de 3% à l'échelle de tout le territoire Provence Méditerranée).

Les espaces naturels ont principalement reculés sous l'effet de l'urbanisation, notamment sur les pentes des

Gains au détriment des espaces agricoles	+ 1 113 ha
Perte au profit de l'urbanisation	- 3 110 ha
Perte au profit des espaces agricoles	- 288 ha
Solde total	- 2 285 ha

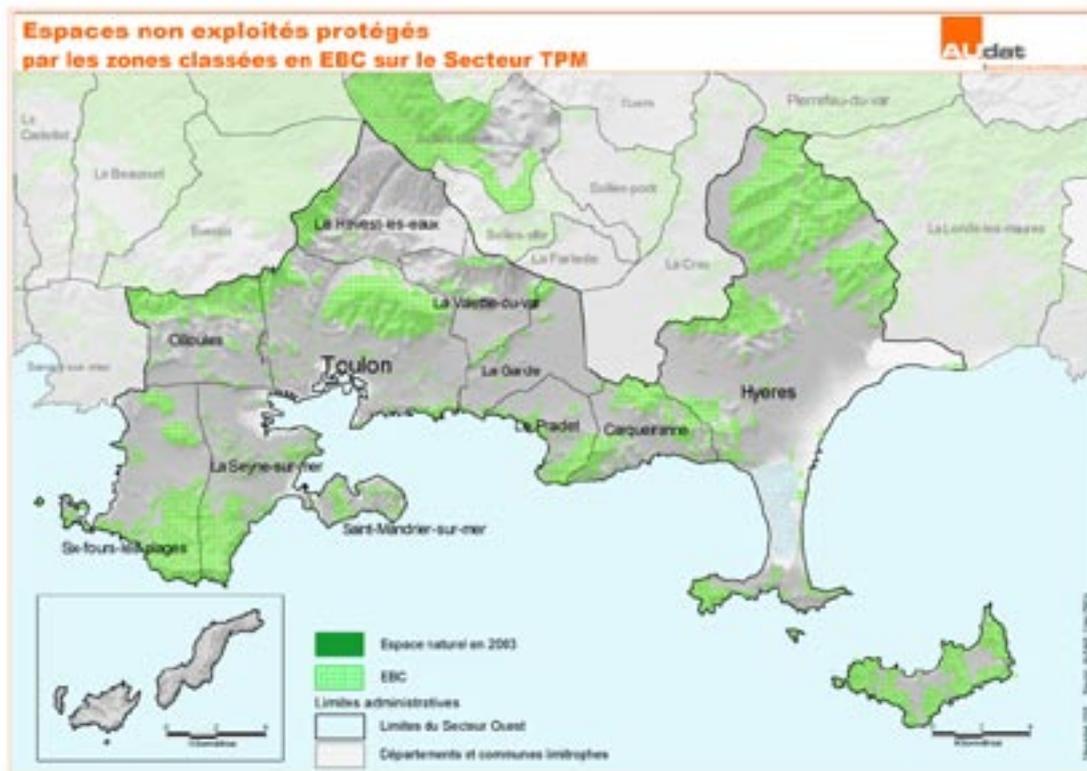
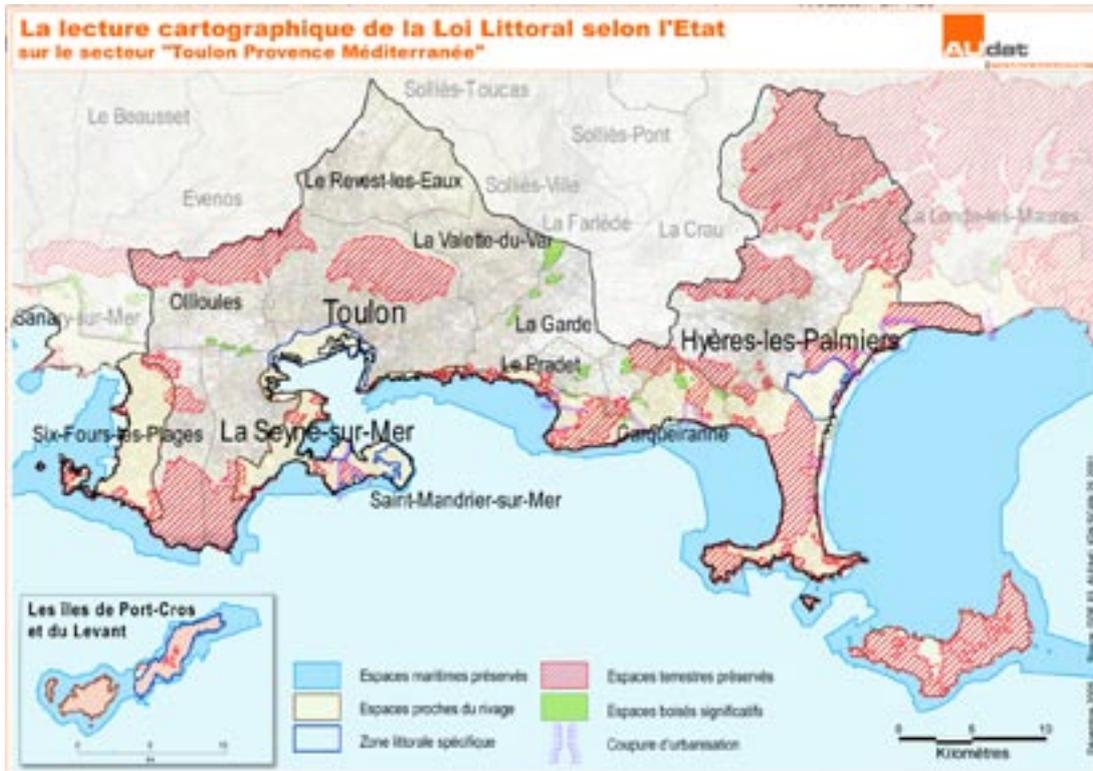
(Source AU[dat] / Chambre d'Agriculture du Var, d'après relevé sur photographies aériennes)

Cependant, le renforcement des protections réglementaires notamment à partir de la fin des années 1980 a permis de largement freiner la progression de l'urbanisation au détriment des espaces naturels.

Des mesures de protection définitives concernent ou vont concerner les espaces suivants :

- Périmètre du parc national de Port Cros dès 1963
- Sites classés (au titre de la loi de 1930) des massif du Cap Sicié, du Mont Faron, du Baou des Quatre Aures et des Gorges d'Ollioules
- Projet de classement (au titre de la loi de 1930) du Mont Coudon, du Gros Cerveau et de la Presqu'île de Giens
- Propriétés du Conservatoire du Littoral (notamment une partie du massif de la Colle Noire et les salins d'Hyères)
- Propriétés du Conseil Général du Var (espaces naturels sensibles), notamment le Plan de la Garde
- Les falaises du Mont Caume (arrêté de biotope)







Par ailleurs d'autres espaces naturels font l'objet d'une protection renforcée :

- La Loi Littoral (1986) a permis d'identifier les espaces terrestres et maritimes protégés, les espaces boisés significatifs et les coupures d'urbanisation à préserver dans les espaces proches du rivages et dans l'espace rétro littoral.
- Le classement en « espaces boisés classés » dans les PLU protège les parcelles boisées concernées de tout changement d'usage. Il est notamment obligatoire pour les espaces boisés significatifs situés dans les communes littorales. La modification du périmètre d'un EBC suppose une révision du PLU.

On peut cependant noter que le classement en EBC induit des servitudes lourdes qui peuvent dans certains cas aller à l'encontre d'une gestion des espaces forestiers (ouverture au public, exploitation du bois), ou d'un processus de reconquête agricole.

L'enjeu est alors de redéfinir dans certain cas les classements au regard d'un projet global de mise en valeur des espaces concernés.

Enfin, une part importante des espaces naturels de TPM ont été inventoriés comme ZNIEFF

(zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) en raison de leur grande richesse écologique ou de leur caractère naturel peu modifié. On peut notamment citer :

- Massif du Cap Sicié
- Massifs du Gros Cerveau, du Croupatier et du Mont Caume
- Mont Coudon
- Massif de la Colle Noire
- Flancs non urbanisés du Massif du Mont Paradis et du Mont des Oiseaux
- Massif des Maures
- Massif des Maurettes
- Vallée de Sauvebonne
- Iles d'Hyères
- Partie Sud de la Presqu'île de Giens
- Le Plan de la Garde (zone humide d'eau douce)
- Zones humides d'eau salée ou saumâtre : étang et salins de Pesquiès, marais situés dans la base aérienne d'Hyères, Vieux Salins d'Hyères
- De nombreux espaces maritimes

La ZNIEFF ne constitue pas une mesure de protection réglementaire (il s'agit seulement d'un inventaire des sites ayant un intérêt écologique).

Ce classement doit cependant être pris en compte dans les différentes politiques d'aménagement et peut venir conforter des mesures de protection réglementaires dans le SCoT ou les PLU.

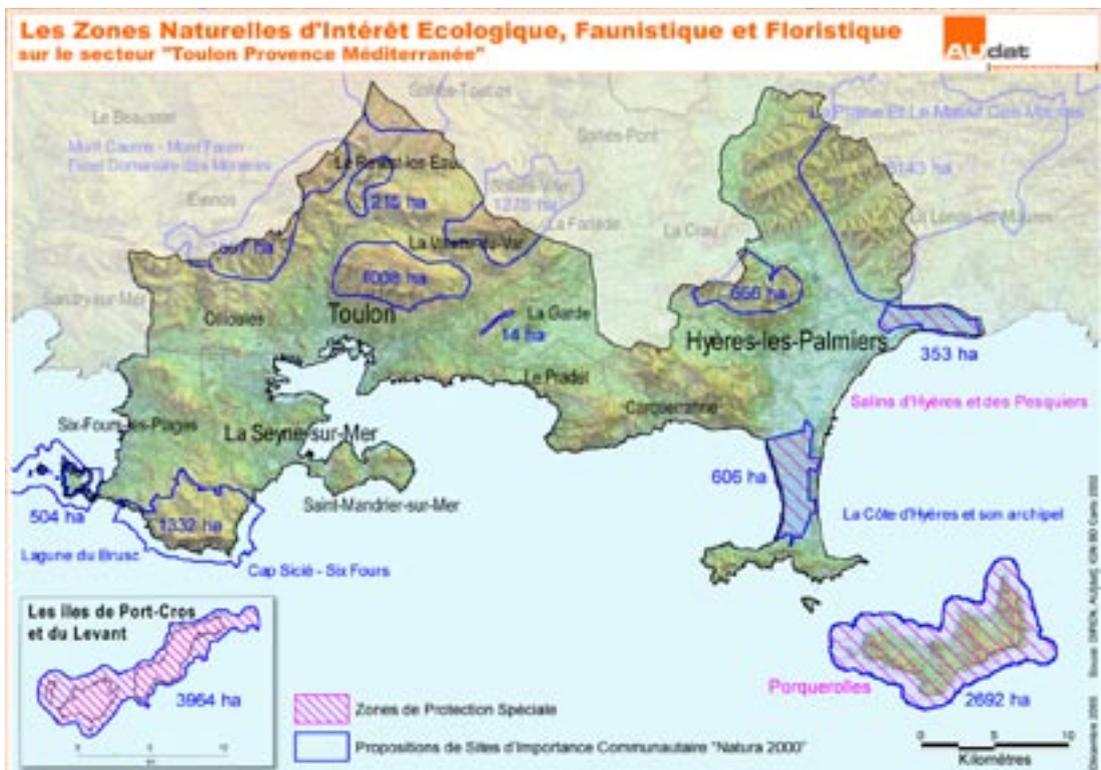
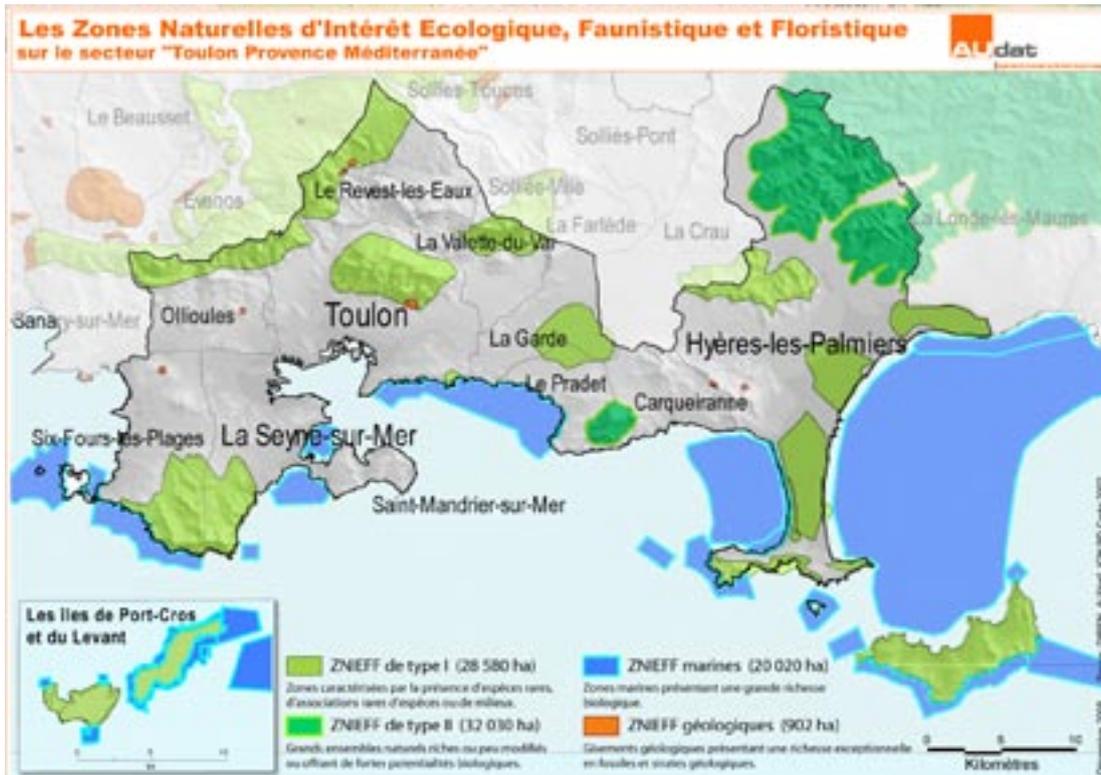
Une partie de ces ZNIEFF ont été intégrées dans le réseau européen de sites « NATURA 2000 » :

- Les salins d'Hyères et des Pesquiès
- Les îles d'Hyères
- Mont Caume - Mont Faron - Forêt Domaniale des Morières
- La Lagune du Brusco (zone marine)
- Cap Sicié – Six Fours
- La Côte d'Hyères et son archipel
- La Plaine et le Massif des Maures (qui inclut le massif des Maurettes)

Natura 2000 propose un dispositif qui reposera sur une gestion contractuelle des espaces naturels qui impliquera très fortement les propriétaires privés.

Au sein de ces espaces, des démarches contractuelles devront être mises en place pour définir et veiller sur la durée, à l'équilibre entre les activités humaines et le maintien de la biodiversité.

L'existence d'un site Natura 2000 n'impose pas d'interdiction d'urbaniser. Par contre, afin de s'assurer de la compatibilité entre les projets d'aménagement et le maintien de la biodiversité, un régime d'évaluation environnementale spécifique s'y applique. (cf carte page suivante).



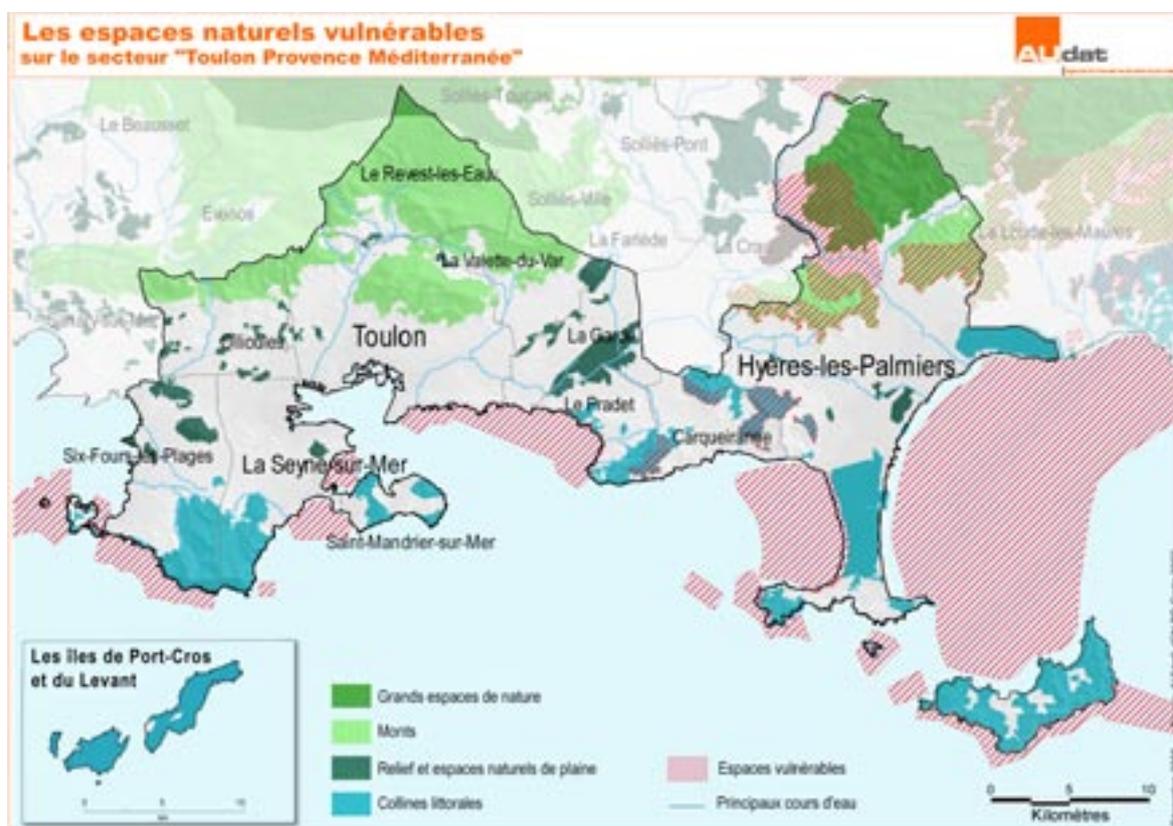
La carte des ZNIEFF souligne que **certains espaces à forte richesse écologique ne sont pas protégés de manière forte et sont menacés soit à cause de la pression urbaine soit à cause des activités et des rejets anthropiques.**

Il s'agit de :

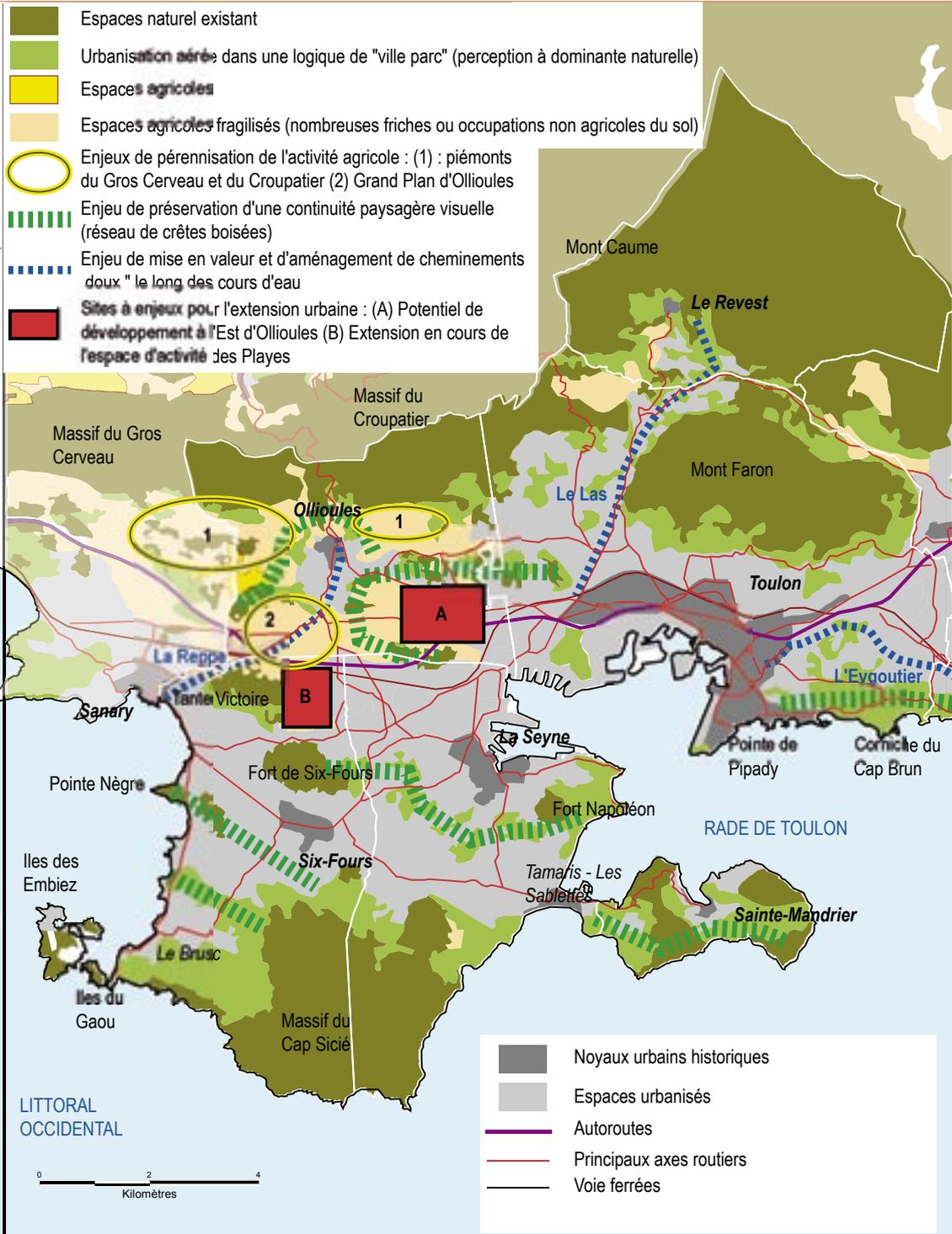
- **La Vallée de Sauvebonne** : outre son caractère paysager cet espace présente des enjeux écologiques faunistiques et floristiques (ripisylves et agro systèmes de la vallée de Sauvebonne). Il est menacé par la pression urbaine notamment au sud de la vallée (projet de Golf à Hyères) et à l'Ouest (aux limites de La Crau).
- **Les Maurettes et le Fenouillet** : outre son caractère paysager cet espace présente des enjeux écologiques faunistiques et floristiques (réseau Natura 2000). Il est menacé par la pression urbaine sur les flancs sud du massif.
- **Le Mont des Oiseaux, les collines de Costebelle et de Coupiagne** présentent des enjeux écologiques faunistiques et floristiques (ZNIEFF 2ème génération).

Ils sont menacés par la pression urbaine aux limites des zones urbanisées sur les pentes boisées.

- **Le versant sud du Mont Paradis** présente des enjeux écologiques et faunistiques (ZNIEFF 2ème génération). Il est menacé par la pression urbaine aux limites des zones urbanisées sur les pentes boisées.
- **Le versant Sud de la Colle Noire** présente des enjeux écologiques faunistiques et floristiques (ZNIEFF de type II). Il est menacé par la pression résidentielle, avec des espaces agricoles en limite de zone qui sont déjà mités.
- **Les zones marines** (en particulier la lagune du Brusuc (Natura 2000) et les espaces marins du Mourillon à la pointe de Carqueiranne) présentent des enjeux écologiques très forts. Elles sont menacées en raison d'un manque de gestion des eaux pluviales, des apports de polluants liés aux fleuves côtiers de l'impact des mouillages.



Enjeux de protection et de mise en valeur des espaces naturels et agricoles - Littoral occidental et Rade de Toulon



■ Espaces naturels, coupures d'urbanisation et paysages sur le littoral occidental (Six-Fours, Ollioules)

Ce littoral s'organise en une succession de baies urbanisées séparées les unes des autres par des caps boisés de taille plus ou moins importantes.

Au sud, **le massif du Cap Sicié constitue un espace naturel majeur** de part ses caractéristiques paysagères, écologiques (biodiversité) et son rôle de site touristique et de loisirs. Il est désormais protégé par son classement, relayé par la volonté des communes de La Seyne et Six-Fours de stopper la progression de l'urbanisation diffuse sur les pentes du massif au travers de leur nouveau PLU. Au nord, **les massifs du Gros Cerveau et du Croupatier constituent un arrière-plan naturel de grande valeur paysagère, qui s'appuie sur un « piémont » agricole** (oléiculture) partiellement concerné par une urbanisation diffuse à vocation résidentielle. L'enjeu est de préserver cette vocation agricole notamment dans le cadre du projet d'AOC Huile d'Olive du Var.

Par ailleurs, **les collines qui émergent de la plaine (colline du Fort de Six-Fours et de Tante Victoire notamment) constituent des îlots verts au sein de l'urbanisation littorale.**

Elles sont protégées dans le cadre des modalités d'application de la Loi Littoral (« espaces terrestres préservés ») et par un classement en EBC.

Initialement agricole (en dehors du hameau du Brusco), **le littoral de la commune de Six-Fours a été gagné par une urbanisation résidentielle et touristique** notamment au cours des années 70 et 80, qui s'étend du Brusco à Sanary.

Cette urbanisation, parfois de faible qualité, s'est étendue en nappe à partir des principaux axes routiers. **L'enjeu est de favoriser une requalification paysagère de l'urbanisation littorale qui pourra notamment s'appuyer sur le réaménagement de la RD616** (axe Sanary - Le Brusco).

L'urbanisation littorale a épargnée les pointes, les caps et les îles qui jouent à ce titre un rôle structurant dans la perception paysagère du littoral (Le Gaou, Les Embiez, Pointe Nègre, etc.). L'enjeu est de conforter leur protection dans le cadre des modalités d'application de la Loi Littoral.

Les fleuves et ruisseaux côtiers constituent des liens paysagers entre le littoral et son arrière pays tout en jouant un rôle de « coupure d'urbanisation ».

A ce titre, **la Vallée de la Reppe, l'espace agricole du Grand Plan d'Ollioules et le versant nord non urbanisé de la colline de Tante Victoire** jouent un rôle structurant de « coupure verte » autour d'une plaine agricole inondable que la commune souhaite mettre en valeur.

A une plus petite échelle, **les petits ruisseaux côtiers de la commune de Six-Fours** (Le Rayollet, le Bouchon, le Pontillot, etc.) constituent des petites coulées vertes perpendiculaires à l'urbanisation que la commune souhaite mettre en valeur dans son nouveau PLU.



■ **Espaces naturels, coupures d'urbanisation et paysages autour de la Rade de Toulon et dans son arrière pays**

(Toulon, La Seyne, Saint-Mandrier, La Garde, Le Pradet, La Valette, Le Revest, Ollioules, Six-Fours)

Cet espace, fortement urbanisé, constitue l'un des noyaux historiques du développement de l'aire toulonnaise.

Il est entouré de « balcons » naturels ou faiblement bâtis (« ville sous forêt »), qui créent un arrière plan paysager unique à préserver tout en constituant autant de points de vue à valoriser :

- **Les grands massifs** (Croupatier, Mont Caume, Mont Faron, Mont Coudon) qui sont fortement protégés grâce aux classements existants ou en cours. Le flanc de ces massifs est largement occupé par une urbanisation diffuse qui est dans certains cas peu visible en raison de la présence de nombreux parcs, jardins ou parcelles agricoles. L'enjeu est de préserver cette caractéristique notamment en y limitant l'extension et la densification de l'urbanisation.
- **Les collines qui émergent de la plaine**, notamment à Toulon (Valbetrand, La Beaucaire), Ollioules (Piedardant, La Castellane Campourri, Faveyrolle), Six-Fours (le Fort, Tante Victoire), La Seyne (Fort Napoléon, Gaumin, Darboussière, Isnard, Colle d'Artaud, etc.) mais aussi entre La Garde et La Valette (Le Thouard). Ces collines sont occupées par des massifs boisés ou par une urbanisation diffuse peu visible en raison de la présence de nombreux parcs et jardins. L'enjeu est de préserver cette caractéristique notamment en y limitant l'extension et la densification de l'urbanisation.
- **Les reliefs littoraux, qui sont autant de coupures d'urbanisation en bord de mer** (Massif du Cap Sicié, reliefs de la Presqu'île de Saint-Mandrier, massif boisé situé au niveau de la Pyrotechnie dans la Base Navale de Toulon, massif boisé de la Pointe de Pipady, Corniche du Cap Brun et Massif de la Colle Noire).

Ces reliefs créent un **phénomène de corniche avec un littoral protégé de l'urbanisation en raison de son caractère abrupt**, notamment aux pieds du Cap Sicié, au sud de la Presqu'île de St Mandrier et au pied de la Corniche du Cap Brun.

L'enjeu est de pérenniser la protection de ces espaces naturels littoraux (notamment en fixant de manière claire et durable les limites de l'urbanisation) et d'y favoriser – lors ce que cela est possible – le développement d'aménagement récréatifs légers (sentiers de découverte, etc.).

Les pentes des reliefs littoraux sont souvent occupées par une urbanisation aérée, souvent peu visible en raison de la présence de nombreux parcs et jardins. L'enjeu est de préserver « l'impression de nature » en limitant l'extension et la densification de cette urbanisation.

L'urbanisation de la Rade et de son arrière pays s'est faite selon trois logiques.

- **Au sud de la Rade**, le développement de l'urbanisation est ouvert sur la mer, autour de noyaux portuaires et touristiques qui se nichent dans les interstices des massifs littoraux (Saint Mandrier, Les Sablettes et Tamaris à La Seyne, Le Fort Sainte Elme et les Plages du Mourillon à Toulon, La Garonne et les Oursinières au Pradet).
- **Au nord de la Rade**, le développement urbain s'est structuré à partir des centres de Toulon et de La Seyne tout en tournant le dos à la mer en raison des emprises industrielles et militaires.
- **A partir des noyaux urbains littoraux**, l'urbanisation s'est ensuite diffusée vers l'intérieur des terres, le long des principaux axes de communication.

De ce fait, les noyaux villageois de La Garde, La Valette et Six-Fours (quartier Reynier) sont devenus partie intégrante de l'agglomération toulonnaise. Par contre, **les noyaux villageois du Revest, d'Ollioules et du Pradet sont encore perçus** - sur le plan visuel - **comme séparés de l'agglomération** en raison de la présence d'espaces naturels et agricoles ou d'espaces d'urbanisation aérée peu visible en raison de la présence de nombreux parcs et jardins.



L'enjeu est de préserver les coupures d'urbanisation en jouant sur les protections des espaces naturels et agricoles, mais aussi sur les modalités d'intégration paysagère de l'urbanisation future.

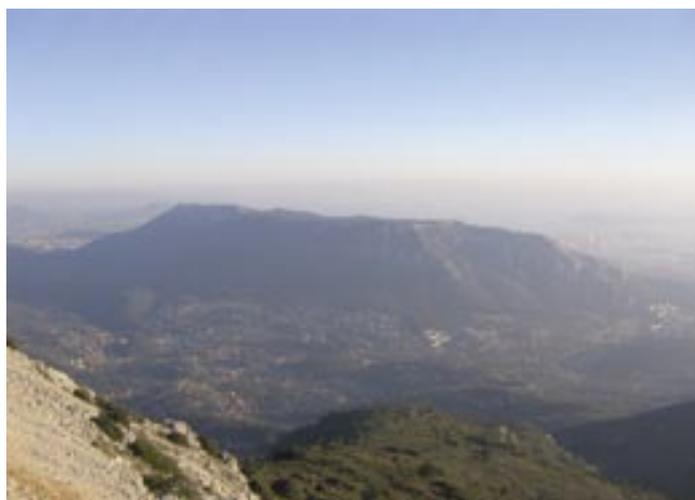
On peut enfin identifier des enjeux de requalification paysagère et d'embellissement de certains espaces urbains et axes routiers.

- **Les espaces d'activité économique et commerciale en façade de l'autoroute A50 et de la voie ferrée sur les communes de La Seyne et d'Ollioules** donnent une image peu valorisante de l'entrée d'agglomération et créent un contraste très fort avec la traversée de la zone agricole du Grand Plan d'Ollioules.

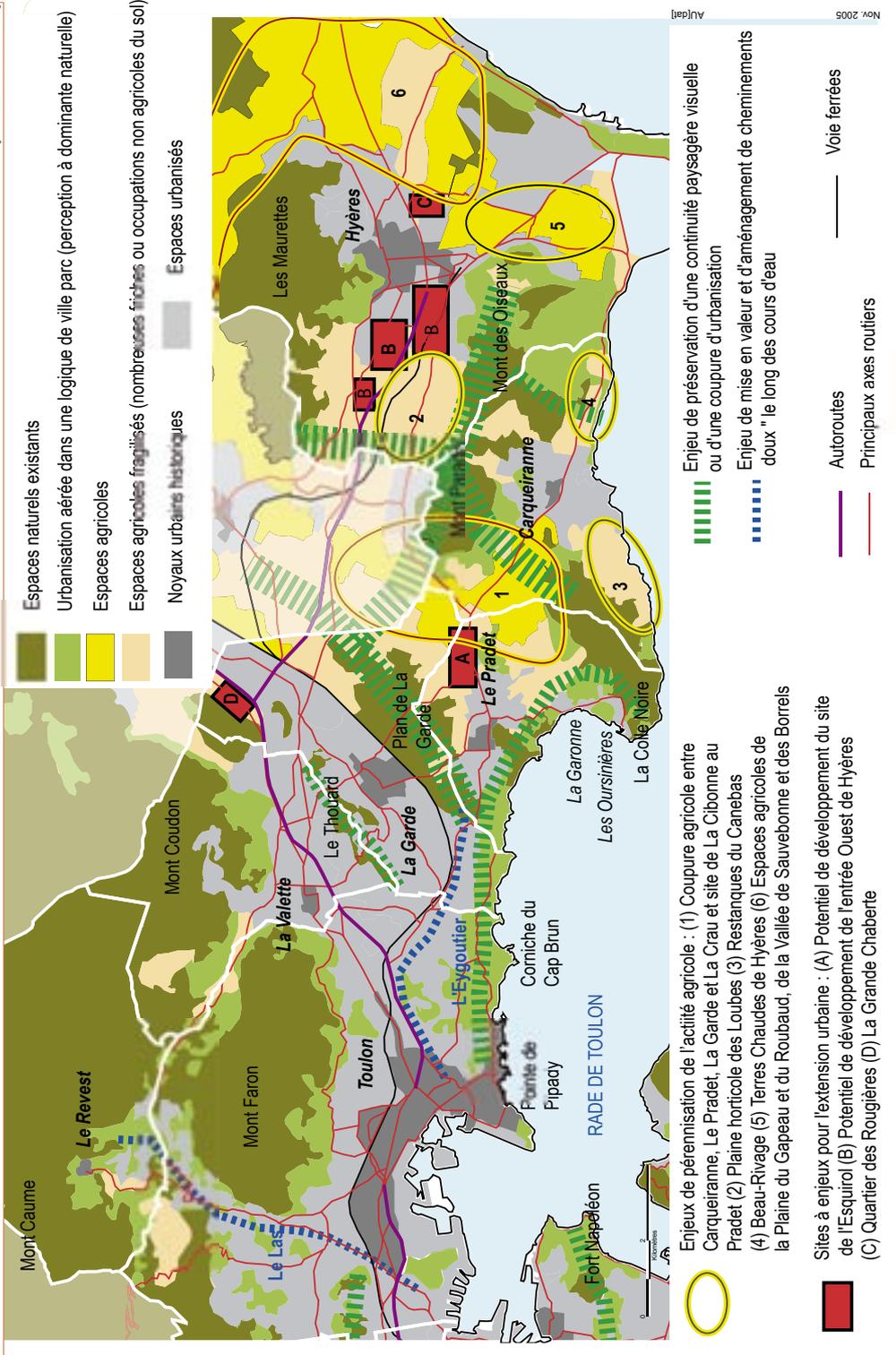
- **La liaison terrestre entre Toulon et La Seyne** donne l'impression d'un espace où la ville reste inachevée (quartiers de Lagoubran et Bon Rencontre) notamment car le périmètre de protection de la pyrotechnie a gelé les projets de développement dans le secteur. Cette impression est renforcée par faible qualité d'aménagement de la RD559.

- **L'axe de la vallée du Las (liaisons entre Toulon et Le Revest)** donne également l'impression d'un espace où la ville est inachevée, particulièrement entre le quartier du Jonquet et le quartier de Dar-denue. Les tissus urbains sont peu structurés et la RD 46 présente des caractéristiques peu urbaines. L'enjeu pourrait être d'aménager une coulée verte autour du Las et de valoriser le projet de restructuration de la RD46 pour définir un projet global de requalification du quartier.

- **Le cours de l'Eygoutier** a été aménagé comme une coulée verte qui prend fin à l'entrée de Toulon où la rivière est canalisée. L'enjeu pourrait être **d'aménager en « coulée verte » les berges de ce petit fleuve côtier dans la traversée du quartier de la Rode** et plus largement de réhabiliter les espaces publics de ce quartier.



Les enjeux de protection et de mise en valeur des espaces naturels et agricoles - La dépression permienne



Nov 2005

Au(dat)

■ Espaces naturels, coupures d'urbanisation et paysages dans la « dépression permienne »

(La Valette, La Garde, Le Pradet, Carqueiranne, Hyères)

Cet espace se situe entre les reliefs du massif du Coudon et de la Corniche du Cap Brun.

Il est marqué par un fort développement de l'urbanisation depuis le début des années 1970 qui s'est structurée autour de deux « corridors ».

- **Au nord, l'urbanisation se développe autour de la RD29 Toulon - La Garde et de l'autoroute A57**, qui constitue une coupure au sein des espaces urbains. L'autoroute a notamment favorisé le développement des activités, du commerce et des grands équipements (Valgora - Grand Var - Université et zone industrielle de Toulon Est), ce qui offre une entrée de ville peu valorisante.

Ce corridor d'urbanisation est ponctué par la Coline du Thouard dont la crête boisée et le versant nord non urbanisé constitue une coupure d'urbanisation et un point de vue remarquable.

La voie ferrée Marseille - Vintimille assure une limite franche entre l'urbanisation et les espaces naturels et agricoles. Par contre, au nord, l'urbanisation pavillonnaire a gagné les pentes du Massif du Coudon. Mais ce processus est désormais contenu par le projet de classement du massif et la volonté exprimée par la commune de La Valette de stopper l'extension de l'urbanisation diffuse dans son nouveau PLU.

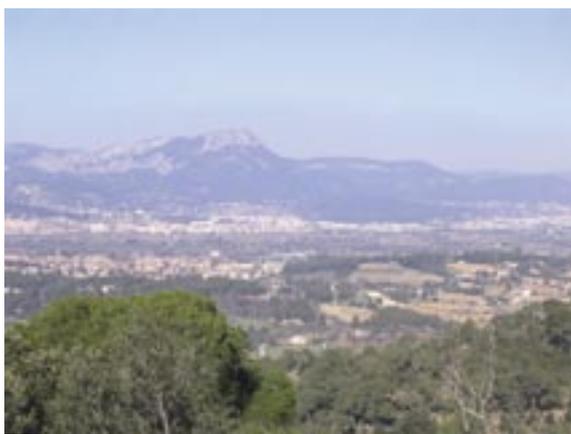
- **Au sud, l'urbanisation s'est développée le long de la RD559 Toulon - Le Pradet**, avec une dominante résidentielle. Le caractère inondable du Plan de la Garde et la présence d'espaces horticoles à forte valeur ajoutée favorise une limite « franche » entre ville et nature / agriculture même si l'urbanisation pavillonnaire a gagné certaines collines proches du littoral.

Ces deux corridors sont séparés par l'espace de nature du Plan de la Garde qui se prolonge par la plaine horticole de Carqueiranne, La Garde, La Crau et Hyères.

Ces espaces agricoles et viticoles situés entre le Pradet et La Garde font l'objet de mesures de protections et de projets de mise en valeur :

- Zonage réglementaire du PPRI du Plan de la Garde qui interdit l'urbanisation de cet espace
- Projet d'aménagement du parc naturel départemental du Plan de la Garde (dans le cadre de la politique d'acquisition foncière au titre des espaces naturels sensibles)
- Volonté de la commune de La Garde de préserver le caractère agricole des espaces situés au sud du Plan.
- Volonté de la commune du Pradet de préserver le caractère agricole du secteur de la Cibonne (avec notamment la mise en place d'un « label paysage »).
- Volonté de la commune de Carqueiranne de préserver le caractère horticole de son entrée de ville à l'ouest pour garantir la coupure d'urbanisation avec Le Pradet.

Par contre, la pérennité de la coupure visuelle d'urbanisation entre La Garde, La Crau et Hyères est menacée par l'effet induit de l'A570 (mise en service en 1994) et le développement spontané d'activités le long de l'ancienne nationale 98.



■ **Espaces naturels, coupures d'urbanisation et paysages dans le bassin hyérois (Hyères, Carqueiranne)**

Hyères constitue le second noyau historique du développement de l'aire toulonnaise, qui offre une identité spécifique marquée notamment par des paysages naturels et agricoles de qualité exceptionnelle.

Les Iles d'Hyères (Porquerolles, Port Cros et Le Levant), **la Presque Ile de Giens et les anciens salins** (Pesquiès et Vieux Salins d'Hyères) constituent un ensemble naturel unique désormais fortement protégé (parc national de Port Cros, classement des Iles d'Hyères, et de la Presqu'île de Giens). Pour ces espaces, l'enjeu est principalement de **maîtriser les impacts de la fréquentation touristique voire de la réduire** (notamment sur les Iles). Dans ce cadre, **une opération « Grand Site » est envisagée sur la presqu'île de Giens.**

L'enjeu est notamment de maîtriser le trafic automobile à destination de la presqu'île et du port de la Tour Fondue (départs vers Porquerolles).

- En favorisant la pratique des modes doux (et plus particulièrement du vélo) grâce à la réduction des vitesses sur la RD97 et à l'aménagement de pistes cyclables.
- En envisageant la fermeture à l'année de la «Route du Sel» (voie qui longe le tombolo Ouest)
- En envisageant l'aménagement d'un parc relais au niveau du Port de Hyères, la presqu'île étant desservie par des navettes bus.

Le Massif des Maures s'organise comme un ensemble de chaînons boisés dans lequel pénètrent des vallées agricoles orientées est / Ouest (Les Borrels).

- **Il est « annoncé » par le massif des Maurettes et du Fenouillet** (qui fait partiellement l'objet d'un projet d'acquisition par le Conservatoire du Littoral) auquel s'adosse le noyau urbain historique de Hyères.
- Il est bordé par les grands ensembles agricoles que constituent **la vallée de Sauvebonne** (entre Maures et Maurettes) et **la plaine inondable de l'embouchure du Gapeau**, qui constitue une limite nette entre le noyau urbain de Hyères et la campagne tout en constituant la porte d'entrée de l'agglomération lorsqu'on arrive de l'Est.

- Le caractère agricole de la plaine du Gapeau et de la basse vallée de Sauvebonne est cependant menacé par le développement des activités de loisirs (campings, projet de golf).

Contrairement aux autres grands massifs de l'aire toulonnaise, **le massif des Maures et ses franges** (Maurettes, Sauvebonne, etc.) **ne font pas l'objet d'une protection réglementaire forte de type classement Loi 1930** alors qu'il présente des enjeux de qualité écologique, paysagère et agricole très importants. **Le SCoT devra particulièrement veiller à la protection de cet ensemble.**

L'enjeu est également de mieux mettre en valeur de la Vallée de Sauvebonne et le massif des Maures notamment dans une perspective de diversification de l'attractivité touristique et d'appropriation par les habitants de l'aire toulonnaise (aménagements légers de type sentiers de randonnées et parcours de découverte).

Les collines littorales de la Colle Noire, du Mont Paradis et du Mont des Oiseaux structurent également la perception du paysage et présentent des enjeux écologiques importants.

Ces espaces sont partiellement menacés par la pression urbaine notamment sur leurs franges. L'enjeu est de conforter leur protection et de fixer durablement les limites de l'urbanisation.

La ville de Hyères a été « refondée » à l'intérieur des terres au début du Moyen Age, sur les flancs du massif des Maurettes, après l'abandon du site romain d'Olbias, en bord de mer à l'Almanarre.

Hyères connaît un essor important au XIXe siècle notamment en lien avec le développement du tourisme d'hiver. L'urbanisation descend alors vers la plaine, avec la fondation de la « **ville climatique** » (au riche patrimoine architectural) et le développement du quartier de la gare.

L'urbanisation de la plaine se poursuit au XXe siècle, dans une logique Est / Ouest le long de l'ancienne route nationale puis de l'A570.

La présence de l'horticulture ainsi que les espaces inondables de la plaine ont permis de **conserver des limites franches entre la ville et la campagne dans la plaine** (notamment au sud et à l'est) **qui contribuent fortement à l'identité du site.**



Les collines qui entourent la ville (Maurettes, Costebelle, flanc nord du Mont des Oiseaux) ont été progressivement gagnées par l'urbanisation qui est souvent peu visible en raison de la présence de nombreux parcs et jardins. L'enjeu est de **préserver cette impression d'un écrin de verdure autour du noyau urbain notamment en limitant l'extension et la densification de l'urbanisation sur les pentes.**

A l'est du Massif de la Colle Noire, le littoral de Carqueiranne et Hyères se caractérisent par la succession de petits noyaux urbains et de coupures d'urbanisation à dominante agricole (restanques du Canebas, Beau Rivage), dunaire (tombolo Ouest de Giens) ou boisé (flanc sur de la Presqu'île de Gens, secteur de La Badine, bois des Pesquiès).

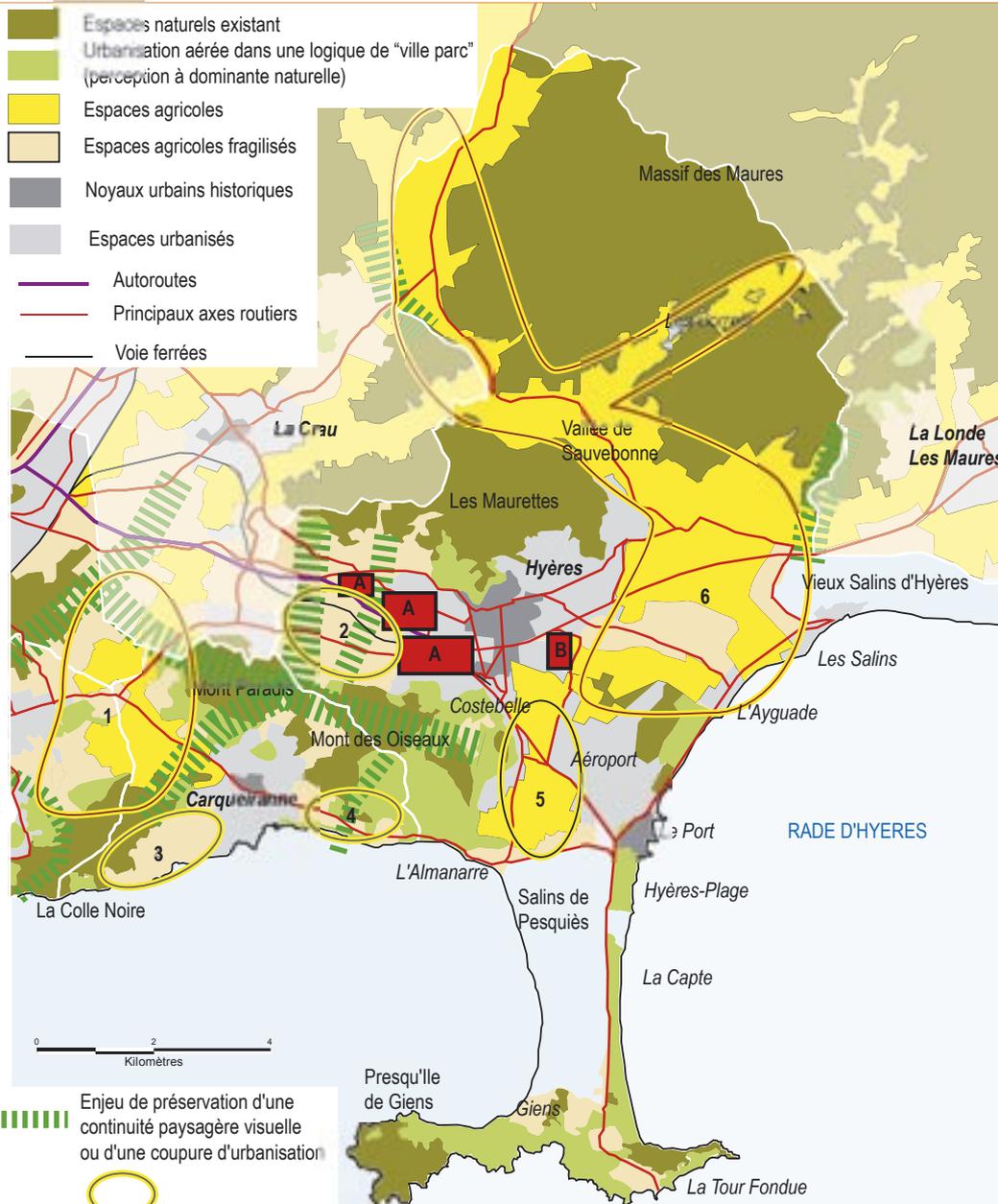
L'enjeu est de préserver ces coupures d'urbanisation. Les plus « fragiles » sont celles de la commune de Carqueiranne car elles n'ont pas encore fait l'objet d'acquisitions par le Conservatoire du Littoral.

Par ailleurs, **l'urbanisation littorale ou collinaire est souvent « noyée » dans la végétation** en raison de nombreux parcs et jardins (lotissements collinaires du Paradis et du Mont des Oiseaux, hôpitaux de San Salvador et René Sabran, une part importante de l'urbanisation de la Presqu'île de Giens, les hameaux de Hyères Plage et de La Capte).

L'enjeu est de préserver cette caractéristique visuelle en limitant l'extension et la densification de ces noyaux urbanisés. En effet, ces espaces d'urbanisation aérés dans une logique de ville parc jouent un rôle de coupure visuelle d'urbanisation et participent de ce fait à la qualité du paysage.



Les enjeux de protection et de mise en valeur des espaces naturels et agricoles - Hyères et Carqueiranne



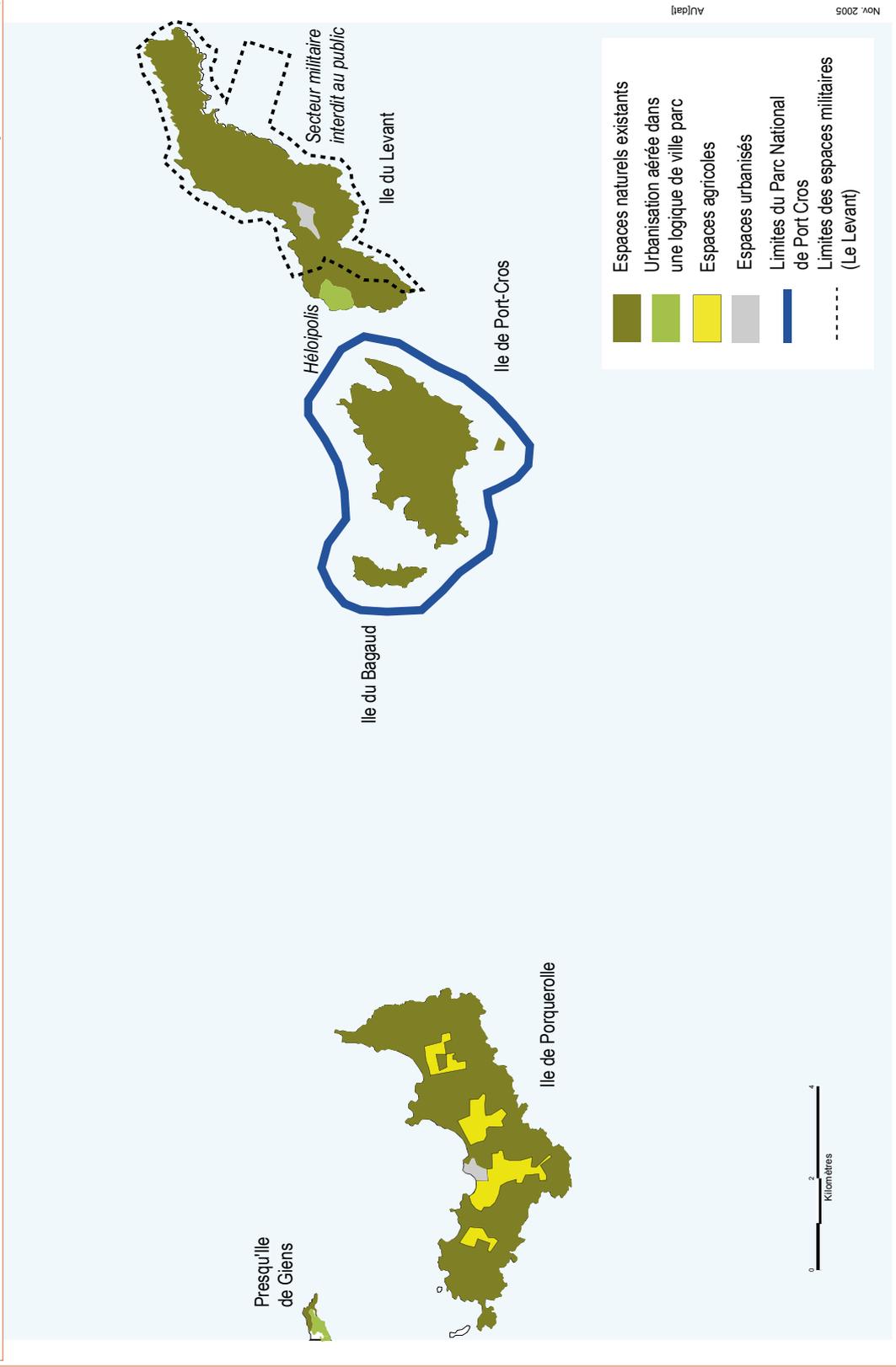
Enjeux de pérennisation de l'activité agricole : (1) Coupure agricole entre Carqueiranne, Le Pradet, La Garde et La Crau et site de La Cibonne au Pradet (2) Plaine horticole des Loubes (3) Restanques du Canebas (4) Beau-Rivage (5) Terres Chaudes de Hyères (6) Espaces agricoles de la Plaine du Gapeau et du Roubaud, de la Vallée de Sauvebonne et des Borrels

Sites à enjeux pour l'extension urbaine : (A) Potentiel de développement de l'entrée Ouest de Hyères (B) Quartier des Rougières

Les enjeux de protection et de mise en valeur des espaces naturels et agricoles - Iles d'Hyères

AUdat

[Agence d'urbanisme de l'aire d'hyères]





4



PARTIE IV.

**L'accueil du développement urbain :
les sites et espaces stratégiques déjà
actés par les communes et ceux sur
lesquels des choix sont à faire**

L'identification des espaces et sites à enjeux stratégiques pour l'accueil du développement urbain du territoire de TPM a été conduite à partir :

- D'une analyse des projets communaux de développement notamment au travers des PLU dernièrement approuvés et d'entretiens avec les services techniques et/ou des élus responsables de l'urbanisme.
- D'une analyse du territoire de TPM pour identifier les sites présentant un potentiel d'accueil du développement dans une logique d'extension urbaine et de renouvellement urbain.

Cette analyse a été menée avec comme fil conducteur les enjeux identifiés dans le diagnostic territorial du SCoT Provence Méditerranée (document de travail dans sa version présentée aux élus lors du séminaire du 7 octobre 2005) et plus particulièrement :

- Valoriser le potentiel de renouvellement urbain.
- Redynamiser les centres-villes et villages.
- Renforcer l'attractivité du pôle Ouest et de Toulon en complémentarité avec l'offre existante dans le pôle Est et le grand centre de Hyères.
- Maîtriser la localisation du développement pour agir à la source sur la croissance du trafic routier et l'accès aux transports collectifs, notamment en privilégiant un développement autour des pôles et des axes bien desservis par les transports en commun (tramway, lignes de bus structurantes identifiées dans le PDU, etc.)
- Organiser un réseau de sites prioritaires pour le développement de l'habitat.
- Revaloriser les espaces économiques et affirmer leurs vocations.
- Développer des grands programmes générateurs de rayonnement européen.
- Valoriser les espaces urbains, économiques et naturels de la Rade de Toulon pour affirmer le rayonnement de cet espace, cœur de la métropole toulonnaise

L'analyse du territoire a conduit l'AU[dat] à formuler des propositions qui vont dans certains cas au-delà des projets communaux. Ces propositions constituent des « points de choix » pour l'élaboration du projet de SCoT.

Pour un soucis de clarté, la présentation des espaces et site à enjeux se fera de l'Ouest vers l'Est de TPM. L'ordre de présentation ne reflète donc en aucun cas une hiérarchisation des enjeux.

A L'OUEST (La Seyne, Ollioules, Six-Fours)

Le potentiel de développement des trois communes situées à l'Ouest de TPM se localise dans deux grands espaces stratégiques.

Le « **Pôle Ouest** » englobe le « grand centre-ville » de La Seyne (espace qui va du site des anciens chantiers au quartier Berthe et à la gare), les espaces d'activité des Playes, de Camp Laurent et de Piédardant et la partie Est de la commune d'Ollioules qui accueille déjà des équipements structurants et offre un potentiel majeur de développement par extension notamment autour du futur tramway et de l'ancien marché floral méditerranéen.

Cet espace, actuellement peu structuré (ses différentes composantes sont mal reliées entre elles notamment en raison des coupures liées à l'autoroute A50 et à la voie ferrée) souffre par ailleurs d'un déficit de rayonnement à l'échelle métropolitaine alors qu'il pourrait potentiellement constituer un contrepoids à l'influence de l'aire marseillaise sur toute la partie Ouest de l'aire toulonnaise.

L'espace situé entre le centre-ville de Six-Fours et les quartiers des Sablettes, de Tamaris et de Pin Rolland offre des opportunités significatives de développement à vocation résidentielle et touristique notamment grâce à la présence d'importantes dents creuses et espaces urbains peu structurés le long des routes départementales 559 et 16 ainsi que le long de la route reliant le centre-ville de La Seyne aux Sablettes.

Il faut par ailleurs rappeler l'enjeu de la **requalification paysagère de l'urbanisation littorale entre le Brusç et La Coudoulière** (cf. partie III point 2 de ce diagnostic).

Par ailleurs, **des opportunités plus limitées de renouvellement urbain et d'extension en continuité des tissus existants existent autour des noyaux villageois d'Ollioules et de Saint-Mandrier**.

Dans cette dernière commune, **la reconversion du site de l'ancienne BAN** constitue une opportunité stratégique de développement à dominante technopolitaine (cf. partie II point 3 de ce diagnostic).

Il faut enfin souligner que les espaces situés autour du futur échangeur d'Ollioules ne seront pas à priori le support de nouvelles extensions de l'urbanisation.

En effet, la commune d'Ollioules souhaite que l'espace du « Grand Plan » conserve sa vocation agricole, d'autant plus qu'il est concerné par le risque d'inondation lié à la Reppe.

De même, la commune de Six-Fours souhaite préserver la vocation naturelle et agricole de la colline de Tante Victoire et de Pépiole (cf. partie III point 1 et 2 de ce diagnostic).

Cette préservation du caractère naturel et agricole de ces espaces pourrait constituer une mesure d'équilibre avec la valorisation des opportunités de développement situées dans le « pôle Ouest » tout en permettant la mise en valeur de l'entrée d'agglomération.

■ Le pôle Ouest (grand centre-ville de La Seyne, Les Playes, Piédardant, partie Est d'Ollioules)

Le potentiel de développement du « pôle Ouest » repose sur l'association entre :

- La stratégie en cours de **redynamisation du « grand » centre de la Seyne**
- **Les opérations de développement économiques** en cours ou prévues sur les sites de Brégaillon, des Playes et de Piédardant
- **La valorisation du potentiel de développement de la partie Est de la commune d'Ollioules** autour du tramway, de l'ancien marché floral méditerranéen et sur le site de la Cagnarde.

Si le futur tramway assurera la liaison entre le « grand centre-ville » de La Seyne et la partie Est de la commune d'Ollioules, l'enjeu est également **d'améliorer les connexions routières** entre les composantes du pôle (cf. partie I point 5 du présent diagnostic).

La stratégie de renouvellement urbain à l'échelle du « grand centre-ville » de La Seyne

La commune de La Seyne met en place une stratégie globale de redynamisation de son « grand centre-ville » entendu comme l'espace compris entre le quartier des Mouissèques (au sud-est), le centre ancien (au sud-ouest), le quartier Berthe (au nord-ouest) et le quartier de la gare (au nord est).

Elle doit permettre de positionner le grand centre-ville comme un pôle attractif à l'échelle de l'agglomération et de lui redonner une attractivité résidentielle tout en favorisant la mixité sociale. Elle s'appuie sur cinq projets leviers.

1) L'ANRU du quartier Berthe, pour réintégrer ce quartier dans la ville notamment par un travail sur l'espace public, la trame viaire, le commerce, les équipements et la reconstruction / démolition de logements

2) L'ANRU du centre ancien (en projet) vise à lui redonner une fonction de centralité en jouant la requalification des espaces publics, la redynamisation de l'activité commerciale, le développement des équipements culturels, la restructuration des îlots et le développement de l'habitat (réhabilitation et constructions neuves).

3) La reconversion du site des anciens chantiers navals vise à créer un site attractif à l'échelle de l'agglomération qui viendra soutenir la redynamisation du centre ancien. Elle combine un parc urbain, des équipements culturels et touristiques, des établissements de formation, un port de plaisance, un programme d'habitat et un espace d'activité.

Sur ce site, la reconversion des anciens hangars industriels de la CNIM offre par ailleurs un potentiel intéressant de développement.

4) La requalification du quartier des Mouissèques (au sud du site des chantiers) avec une intervention sur les ensembles HLM et les co-propriétés dégradées, la création d'un cœur de quartier, requalification des espaces publics et la préservation des quartiers de villas.

5) La requalification du quartier de la gare permettra de créer une véritable entrée de ville (en lien avec le projet de pôle d'échanges SNCF / tramway), de connecter ce site au quartier Berthe, au centre-ville et au site technopolitain de Brégaillon et de valoriser un important potentiel de développement par intensification urbaine.

L'impact de ces projets leviers sera valorisé par la **requalification des principaux axes d'entrée de ville** (RD559 vers Toulon, RD18 entre la gare et le centre-ville), par l'arrivée du tramway (horizon 2015) et par un **règlement de PLU favorable au renouvellement urbain** par rénovation et par intensification.

Les opérations de développement économique en cours ou prévues à La Seyne, Six-Fours et Ollioules

L'espace économique de Brégaillon (La Seyne) devrait conforter sa fonction technopolitaine en lien avec le pôle de compétitivité Mer (cf. partie II point 3 de ce diagnostic).

Cependant, **le renforcement des normes de protection en vigueur dans le périmètre de protection de la pyrotechnie** pose la question de sa capacité d'accueil d'un nouveau développement (devenir de la partie nord du site).

Dans ce cadre, TPM et la commune de La Seyne envisagent de **dédier la zone d'activité de Grimaud (partie Est des chantiers de La Seyne) aux activités technologiques du pôle Mer**.

Toujours sur le site des anciens chantiers, **le môle** pourrait à terme devenir un site de développement de l'activité ferry en remplacement du port de Brégaillon (dans l'hypothèse où le renforcement des normes de protection de la pyrotechnie y condamnerait l'activité de transport maritime de voyageurs).

Les espaces situés dans le périmètre de protection de la pyrotechnie peuvent accueillir des activités de stockage, d'entrepôt et de petite logistique - dans la mesure où les restrictions portent sur le nombre de salariés et de visiteurs présents sur le site.

L'espace d'activité de Camp Laurent (La Seyne) présente - dans sa partie Est - une potentialité d'accueil du développement dans une logique de requalification et de valorisation des « dents creuses ». L'enjeu est notamment d'y empêcher le développement de la grande distribution commerciale.

L'espace d'activité économique des Playes, de La Millonne et de Pré-Bois (La Seyne, Six-Fours) constitue l'une des dernières grandes réserves de foncier neuf pour le développement des activités économiques « généralistes » sur le territoire de TPM.

En 2003, environ 55 ha étaient potentiellement mobilisables pour une extension de l'espace d'activité sur la communes de Six-Fours (zones AU). Leur ouverture à l'urbanisation se fait de manière progressive, sous la maîtrise d'ouvrage de TPM.

Le développement du site est cependant handicapé par une accessibilité difficile notamment en raison de la saturation de l'échangeur de Camp Laurent et de ses voies d'accès ainsi que de la RD63 qui assure une desserte par le Sud.

Par ailleurs, la desserte en transports collectifs est très faible.

Enfin, les liaisons piétonnes et cyclables avec les quartiers environnants sont dangereuses faute d'aménagements adaptés alors que la partie Est de l'espace d'activité des Playes - La Millonne accueille des équipements structurants pour le secteur (Lycée Langevin, activités commerciales).

L'espace d'activité économique de Campcèbier – Piedardant (Ollioules) est en cours d'aménagement autour de la RD 206. Environ 16 ha sont disponibles avec une vocation principalement artisanale.

A l'Ouest de cet espace, la commune d'Ollioules souhaite également conforter le développement des activités tertiaires dans le secteur de Campcèbier (extension en cours du « Parc Technopole Var Matin ») et accueillir des équipements publics ainsi qu'un petit programme de logements sur le site de La Castellane.

Un point de choix majeur : la valorisation du potentiel de développement de la partie Est de la commune d'Ollioules

La partie Est de la commune d'Ollioules apparaît actuellement comme un secteur peu structuré, à cheval sur la commune de Toulon (quartier d'habitat social de La Beaucaire) et d'Ollioules avec :

- Le quartier d'habitat de Quiez qui se poursuit en direction de Toulon le long de la RN8 vers l'Escaillon,
- Une petite centralité de quartier autour du supermarché Champion implanté au débouché de la voie d'accès à La Beaucaire
- Plusieurs équipements structurants :
 - Deux polycliniques (Les Fleurs et Malartic) et la clinique neuropsychiatrique St Martin
 - Le centre de formation infirmier de La Croix Rouge (Malartic),

- Un centre d'activité tertiaire (espace Athéna)
- Une importante zone commerciale (30 000 m² de surface de vente en grande distribution.
- L'ancien marché floral méditerranéen qui fait l'objet d'une étude de reconversion
- Au nord du site : La Cordeille (établissement scolaire privé de la maternelle au lycée).

L'arrivée du tramway et son accompagnement par le renforcement des liaisons routières vers La Seyne constituent deux projets leviers qui permettront de connecter l'Est de la commune d'Ollioules aux espaces de renouvellement urbain de La Seyne, ce qui rendra possible une dynamique de développement commune à l'échelle du « pôle Ouest ».

Les espaces potentiels de développement de la partie Est d'Ollioules se décomposent en trois ensembles.

1) L'aire d'influence des stations du tramway « La Beaucaire » et « Parc Urbain d'Ollioules » (environ 10 minutes de marche soit 400 à 500m) **offre un potentiel d'extension d'environ 45 ha** ainsi que des opportunités de renouvellement urbain (entre La Beaucaire et l'Escaillon)

Au regard de ses capacités d'accueil du développement dans une logique d'extension et de son accessibilité future par les transports collectifs, **l'enjeu pourrait être d'aménager un quartier structuré qui accueillerait de l'habitat et des équipements relatifs à la santé.**

A ce titre, la parcelle de la Panagia (8ha) apparaît comme un site « pivot » qui accueillera un pôle d'échanges et se situe à l'interface du quartier de La Beaucaire, des cliniques, des espaces d'habitat du quartier Quiez et de la centralité de quartier qui s'est constituée autour du supermarché Champion.

2) L'ancien marché floral méditerranéen se situe à environ 600m de la future station de tramway Parc Urbain d'Ollioules. Cet équipement d'une superficie totale au sol de 2,3 ha implanté sur une parcelle de 5ha fait actuellement l'objet d'une étude destinée à redéfinir sa vocation dans le cadre du développement des équipements de niveau métropolitain. Cette reconversion constituera l'un des leviers du développement du site.

3) **Le site de La Cagnarde** offre environ 130 ha de potentiel d'extension urbaine. Il présente un caractère exceptionnel de part :

- **Sa taille**
- **Sa localisation** (accessibilité autoroutière, proximité du tramway, proximité du site technopolitain de Brégaillon sous réserve d'une amélioration des liaisons routières vers le quartier de la gare de La Seyne)
- **La magie du lieu** (vue sur la Rade de Toulon et présence de collines boisées qui forment un écran de verdure tout en assurant une coupure d'urbanisation avec le noyau villageois d'Ollioules).

Au regard de ces caractéristiques, **le site pourrait combiner l'accueil d'habitat, de grands équipements et d'activités économiques non commerciales à haute valeur ajoutée, dans un cadre paysager préservé.**

■ Du centre-ville de Six-Fours aux quartiers des Sablettes, de Tamaris et de Pin Rolland

La restructuration du cœur de ville de Six-Fours et la valorisation des opportunités de renouvellement urbain autour de la RD559

La commune de Six-Fours les Plages a développé une stratégie de « renforcement de la centralité » du quartier Reynier (centre-ville) qui a permis de faciliter l'installation d'équipements publics et d'induire plusieurs opérations de production de logements neufs (y compris sociaux).

A proximité immédiate du centre-ville, trois « dents creuses » totalisant une quinzaine d'hectares ont été identifiées et classées en zone AU dans le nouveau PLU. Ces sites permettront notamment le développement de l'habitat.

Enfin, la commune a sollicité l'intervention de l'EPF (établissement public foncier régional) PACA pour favoriser **le renouvellement urbain à dominante habitat par restructuration des îlots et réutilisation des délaissés d'emprises autour de la RD 559** (Avenue du Maréchal Juin entre La Seyne et Six-Fours Centres et Avenue de la Mer entre Six-Fours Centre et Sanary).

Le bâti existant, souvent ancien, peu dense et peu structuré, présente en effet un fort potentiel de mutabilité.

La mise en valeur et le développement des quartiers Tamaris / Sablettes / Pin Roland

La commune de La Seyne souhaite renforcer l'attractivité des quartiers de Tamaris et des Sablettes :

- Requalification de la route de corniche littorale dont la domanialité a été transférée au Conseil Général du Var. Le projet prévoit un aménagement de type « promenade urbaine » intégrant les modes doux et une maîtrise des vitesses automobiles.
- Mise en place d'une ZPPAUP (zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager) sur le cœur du quartier des Sablettes et de Tamaris, afin de préserver et mettre en valeur le patrimoine architectural.
- Aménagements paysagers au niveau des Sablettes (parc Fernand Braudel déjà réalisé et projet d'aménagement du front de mer coté Baie du Lazaret en lien avec la réalisation d'un parking relais lié aux navettes maritimes).
- Réhabilitation des hôtels.

Le quartier des Sablettes se prolonge vers Saint-Mandrier par le quartier de Pin Roland

qui offre les dernières réserves foncières disponibles pour le développement de la commune. Elle y a plusieurs projets d'aménagement à vocation touristique (complexe thalassothérapeutique et d'un hôtel 3* ayant une capacité d'accueil de 200 à 250 personnes), sportive (nouveau stade) d'habitat (logements sociaux) et administrative (nouveau centre technique municipal).

L'enjeu est également d'améliorer la connexion entre le quartier des Sablettes et le quartier de Pin Roland.

Point de choix : la valorisation des opportunités de renouvellement urbain autour de la RD 16 (La Seyne sur Mer)

Entre le centre de Six-Fours et le quartier des Sablettes, la RD 16 fait l'objet d'un projet de restructuration inscrit dans le programme pluriannuel d'investissement routier 2000 - 2007 du Conseil Général du Var.

Elle n'a pas été réaménagée malgré le développement de l'urbanisation et présente des caractéristiques inadaptées à l'écoulement d'un trafic soutenu (plus de 12 000 véhicules / jour). De plus, elle n'offre pas toujours les équipements minima nécessaires à la circulation en toute sécurité des modes doux (absence de trottoir).

Cet axe est par ailleurs identifié dans le PDU de TPM comme devant être le support d'une ligne de bus à haut niveau de service pour assurer le rabattement vers les navettes maritimes et, à terme, vers le terminus du futur tramway.

Comme la RD 559 à Six-Fours les Plages, la RD 16 est bordée par un bâti souvent ancien, peu structuré, qui présente un fort potentiel de mutabilité.

Par ailleurs, au nord de la RD 16, plusieurs dents creuses offrent un potentiel mobilisable d'environ 35 ha. Ces parcelles sont généralement enclavées et difficiles d'accès : leur valorisation ne peut s'envisager que dans le cadre d'un programme global de restructuration urbaine prévoyant les voies d'accès nécessaires.

Point de choix : la valorisation des opportunités de renouvellement urbain autour entre le centre de La Seyne et Les Sablettes

Les avenues Jean Baptiste Ivaldi et Salvador Alende accueilleront le tramway en seconde phase (réalisation envisagée au-delà de 2015) et bénéficie déjà d'un bon niveau de desserte par les transports collectifs (ligne 18 avec un bus tous les quart d'heures).

Comme la RD 559 ou la RD16, cet axe est bordé par un bâti souvent ancien, peu structuré, qui présente un fort potentiel de mutabilité.



Autour de la RD 16 : une urbanisation peu structurée et de nombreuses dents creuses

Au centre (Toulon, Le Revest)



Site à enjeu des terrains EDF à Toulon

L'objectif principal de développement affiché par la commune de Toulon est de reconquérir un rôle attractif à la mesure de son importante démographique et de son rôle de première ville d'une aire métropolitaine qui en compte plus de 500 000. La commune souhaite pour cela renforcer sa centralité, accueillir des grands équipements métropolitains, retrouver un lien avec la mer et redynamiser son attractivité résidentielle.

Le potentiel de développement de la commune de Toulon repose principalement sur la valorisation des opportunités de renouvellement urbain localisées dans le « grand centre-ville » de la commune et le long de l'itinéraire du futur tramway et des axes structurants de transports collectifs indiqués dans le PDU de TPM (quartiers de L'Escaillon, Pont Neuf, Les Routes, Valbourdin, Pont du Las, le centre historique et ses extensions : St Roch, Claret, Sainte-Anne, Sibras, La Rode, Le Mourillon, Saint-Jean du Var, Brunet, et enfin le quartier de Sainte-Musse).

Par ailleurs, les espaces situés dans la Vallée du Las (entre Les Routes et Dardenne) présentent d'importants enjeux de requalification.

La commune du Revest souhaite maîtriser son développement démographique et a notamment abandonné les projets d'extension urbaine sur les pentes du Plateau de Tourris (La Ripelle).

La ville de Toulon souhaite également limiter le développement urbain dans les espaces situés au nord du Mont Faron et va lancer une étude sur le devenir des zones Na localisées dans ce secteur.

Trois espaces apparaissent alors comme stratégiques en terme de développement et de restructuration urbaine :

- Le grand centre-ville de Toulon
- Le quartier de Sainte-Musse
- Les espaces situés dans la vallée du Las et au nord du Mont Faron sur les communes du Revest et de Toulon

■ Le grand centre-ville de Toulon : affirmer l'attractivité du cœur de la métropole et étendre le périmètre de la centralité

Le projet de revitalisation du cœur historique de Toulon (basse ville et haute ville)

Le centre-ville de Toulon fait l'objet d'une stratégie globale de redynamisation portée par la commune, autour de grands projets d'équipement permettant de renforcer son attractivité et de mettre en connexion ses différents quartiers.

- **L'opération de renouvellement urbain (co-financée par l'ANRU) sur le centre ancien** sera accompagnée par la création du campus universitaire des sciences humaines et d'affaires et le développement du logement étudiant.

- **D'autres grands équipements ont été récemment mis en service ou sont en projet** (cinéma Liberté, théâtre municipal, gare routière départementale, projet de déménagement des services de la mairie de Toulon vers le bâtiment de l'hôpital Chalucet, cité judiciaire, opéra).

- L'ANRU sera également accompagnée d'un **programme de revitalisation commerciale de la Basse Ville**. Les études préalables ont notamment identifié l'enjeu d'une restructuration commerciale de la Rue Pierre Sépard pour faire émerger un axe commerçant Est / Ouest qui fait actuellement défaut.

- **Enfin, la mise en service du tramway et du second tube** permettront de requalifier les voies qui font actuellement coupure en raison d'un trafic automobile trop important (Bd de Strasbourg entre la Haute Ville et la Basse Ville, Av. de la République entre la Basse Ville et la mer, Av. Franklin Roosevelt et Place Bir Hackeim entre la Basse Ville, la Rode et St Jean du Var).

Au-delà de cette action de redynamisation, **l'enjeu est d'ouvrir le noyau historique vers les quartiers qui l'environnent et vers la mer afin de renforcer l'attractivité globale du « grand centre-ville » de Toulon, cœur de la métropole toulonnaise.**

L'enjeu d'une ouverture du centre-ville vers le Nord

Les quartiers situés immédiatement au Nord du centre-ville (Claret, Sainte-Anne, Siblas) accueillent de nombreux équipements administratifs (Préfecture, plusieurs administrations départementales, l'hôpital militaire Sainte-Anne en cours de reconstruction, le Conseil Général du Var).

Ils offrent plusieurs opportunités de développement qui s'appuient :

- **Sur la valorisation de trois sites potentiellement mutables :**

- **l'îlot EDF** (5 ha - dont une partie connaît cependant un problème de pollution du sol), qui pourrait faire l'objet d'un programme combinant habitat et activités.

- **l'îlot Montéty** (2 ha), situé au nord de la gare

- **A plus long terme, sur l'éventuelle valorisation du site de l'ancien hôpital Sainte-Anne**, en cours de reconstruction sur le site de l'actuelle caserne Grignan.

8 ha sont potentiellement mobilisables. Le site est propriété du Service de Santé des Armées qui souhaite y conserver l'école d'application du personnel paramédical des armées, (mais cette dernière n'occupera pas l'ensemble du site).

Les liaisons entre les quartiers nord et le centre-ville souffrent notamment de la coupure que représente la voie ferrée.

Au-delà de la **requalification des ponts et des rues qui permettent de franchir la voie ferrée ou de la longer au nord de la gare** (Pont Louis Armand, Rue du Colonel Fabié, Avenue du Commandant Marchand, Bd du Commandant Nicolas, etc.), plusieurs solutions sont envisagées à plus long terme :

- **L'ouverture d'un accès nord à la gare** permettrait par ailleurs de limiter l'entrée des voitures dans le centre-ville et de résoudre les problèmes de circulation observés autour du parvis de la gare liés à la dépose des passagers en voiture.

Cet accès pourrait se situer au niveau de l'îlot Montéty, qui accueillerait un dépôt - minute et des activités tertiaires ou hôtelières.

L'aménagement d'un tel accès se heurte cependant aux réticences de la SNCF (qui préfère centraliser le point d'entrée des voyageurs afin de faciliter les contrôles) et à la nécessité de lourds aménagements (prolongement des souterrains d'accès aux quais).

- **L'hypothèse d'une couverture partielle des voies ferrées** afin de favoriser la perméabilité des échanges de part et d'autre.

L'enjeu d'une ouverture du centre-ville vers l'Ouest

Cette ouverture du centre-ville vers l'ouest pourra s'appuyer sur différents projets.

La réalisation du tramway permettra de rétablir des **connexions piétonnes et urbaines entre le noyau historique et le faubourg de Pont du Las**.

L'enjeu est également de requalifier l'entrée Ouest du centre-ville en prenant appui sur la réalisation du second tube de la traversée souterraine et l'arrivée du tramway qui permettront de :

- Restructurer le carrefour Villevieille (débouché urbain de l'autoroute A50 et point de connexion entre le centre historique, le faubourg de St Jean du Var, le quartier St Roch et la Porte Castigneau de l'Arsenal).

Ce carrefour (desservi par le futur tramway) pourrait devenir une véritable « place » urbaine mettant en connexion le centre-ville, les quartiers de St Roch et du Pont du Las ainsi que la Porte Castignau de l'Arsenal.

- Requalifier dans une optique plus urbaine le Bd Guilleard et l'Av. Mangin qui loge la Place d'Arme, le site de la future Cité Judiciaire ainsi que les sites en mutation de la Dalle de l'Equerre et de la Prison St Roch.

Ces différents projets accentueront **la valorisation du potentiel de renouvellement urbain**.

Le quartier du Pont du Las est inscrit au Contrat de Ville dans sa partie Est (« noyau » urbain et commercial). L'arrivée du tramway induira l'élargissement de l'Avenue du XVe Corps par la destruction d'un immeuble. Elle sera accompagnée par des opérations d'amélioration des espaces publics qui pourront favoriser la dynamique de renouvellement urbain.

A l'Ouest du quartier, **le secteur de l'Escaillon - Pontcarral** présente d'importantes potentialités d'intensification urbaine à proximité du tramway (bâti peu dense, avec des dents creuses).

L'enjeu d'une ouverture du centre-ville vers l'Est (Saint Jean du Var)

Cette ouverture du centre-ville vers l'Est pourra s'appuyer sur différents projets.

La réalisation du tramway permettra de rétablir des connexions piétonnes et urbaines entre le centre historique et le faubourg de Saint Jean du Var.

La requalification de l'entrée Est du centre-ville grâce à la réalisation du second tube de la traversée souterraine et l'arrivée du tramway qui permettront de :

- Restructurer la place Bir Hackeim (qui accueille également l'Université) et le carrefour Léon Bourgeois (débouché urbain de l'A57) pour en faire de véritables places urbaines mettant en connexion le quartier de La Rode, le quartier de St Jean du Var et le centre-ville.
- Requalifier l'avenue Alphonse Juin et le carrefour Léon Bourgeois, ce qui permettra notamment d'effacer la coupure que représente cette voie entre La Rode et St Jean du Var et, à terme de redonner une façade urbaine à cet axe.

Ces différents projets accentueront la **valorisation du potentiel de renouvellement urbain**. Le quartier de Saint-Jean du Var est inscrit au contrat de ville. Il est en cours de restructuration notamment en lien avec la réalisation d'une nouvelle voie pour compenser l'implantation du tramway sur l'Avenue du Maréchal Joffre. Cette restructuration induit une dynamique de renouvellement urbain : plusieurs opérations de logements neufs sont en cours.

A l'Est du quartier, **le site du dépôt de bus de Brunet** offre environ 2 ha qui pourraient être le support d'une opération d'habitat sous réserve d'une re-localisation du dépôt.

Enfin, **le site de l'actuel hôpital Font Près** (qui va être transféré dans le quartier de Sainte Musse) est en attente d'une nouvelle vocation (hypothèse d'une opération combinant activités tertiaires et logements ?)

L'enjeu d'une ouverture du centre-ville vers le Sud et d'une meilleure valorisation de la façade maritime toulonnaise

La réponse à cet enjeu pourra s'appuyer sur les différents projets de restructuration de la façade maritime toulonnaise entre la Préfecture Maritime et le quartier du Mourillon.

Le Quai Cronstadt (situé derrière les immeubles de l'Avenue de la République) nécessite une requalification notamment pour le mettre « hors d'eau » lors des grosses pluies (nécessité d'un exhaussement car il a tendance à s'affaisser). Cette restructuration pourrait s'inscrire dans le cadre d'un projet permettant d'améliorer la liaison entre la Basse Ville et la mer.

Le Port Marchand de Toulon pourrait être le support d'un projet touristique notamment pour mieux valoriser l'accueil des navires de croisière.

La réalisation de ce projet et l'ouverture de la ville sur la mer posent la question de la re-localisation de certains équipements qui « bloquent » actuellement l'accès à la mer (exemple de l'immeuble de la DDE du Var, piscine).

Ce projet pose également la question de l'opportunité de re-localiser le trafic des ferries sur le site portuaire de Brégaillon afin de dédier le port marchand de Toulon aux activités de croisière.

Le site de la Tour Royale (monument historique du XVI^e siècle) est un atout touristique à mieux valoriser.

Au nord du site, la Marine a rétrocedé à la ville 2,5 ha de terrain en bord de mer sous la forme d'une autorisation temporaire d'occupation du domaine public de 99 ans, ce qui pourrait permettre de mieux connecter la Tour Royale au reste de la ville et d'accueillir un grand équipement touristique ou muséographique.

A proximité immédiate de la Tour Royale, **l'espace boisé de la pointe de Pipady** (propriété de la Marine) pourrait faire l'objet d'un aménagement de type « parc urbain ».

L'enjeu est également de **requalifier l'Avenue des Tirailleurs Sénégalais** (qui assure la liaison entre le centre-ville, la Tour Royale et le quartier du Mourillon et sera le support d'une ligne de bus en site propre avec possibilité d'évolution en tramway à long terme) et d'**améliorer la connexion entre le quartier de la Rode et le front de mer** notamment en envisageant une restructuration de l'îlot qui accueille actuellement la caserne des pompiers et en valorisant l'aménagement des berges de l'Eygoutier.

■ Le développement des grands équipements et le projet de renouvellement urbain du quartier de Sainte-Musse

Ce quartier, desservi par le futur tramway et, à terme, par une halte TER (projet inscrit dans le PDU) fera l'objet de trois opérations structurantes :

- L'implantation du nouvel hôpital de Toulon sur le site de l'ancien parc des expositions.
- La construction du « centre névralgique » de l'exploitation du réseau bus tramway de TPM (dépot de bus et de tramway, parc relais de 600 places et parking complémentaire de 350 places pour le personnel) sur le site du « marché d'intérêt national » de Toulon.
- Une opération de restructuration du quartier d'habitat social et de développement des équipements publics qui pourrait faire l'objet d'un financement ANRU (dossier en cours d'étude par la ville de Toulon).

Au-delà de ces trois projets, l'enjeu est de favoriser une re-localisation des activités commerciales présentes sur le site (supermarché, « hard discount » alimentaire, concessionnaires automobiles) au profit d'activités économiques à plus forte intensité d'emploi par ha (optimisation de l'accessibilité permise par le tramway).

■ La vallée du Las et les espaces situés au nord du Mont Faron : enjeux de requalification et point de choix pour une extension limitée de l'urbanisation

Les espaces situés dans la Vallée du Las souffrent d'une urbanisation peu structurée et présentent d'importants enjeux de requalification urbaine et d'accompagnement social (présence de plusieurs quartiers inscrits dans les territoires prioritaires de la politique de la ville).

- Ces espaces sont notamment concernés par le **projet de restructuration de la route départementale 46**. Par endroit très étroite, elle accueille plus de 12 000 véhicules / jours et n'offre pas toujours le minimum d'aménagements urbains nécessaires (trottoirs, passages piétons sécurisés).

L'enjeu est **d'accompagner le projet routier par une requalification urbaine de cet espace entre le secteur de Dardenne (Le Revest) et le quartier des Routes**.

Cette requalification pourrait s'accompagner – le cas échéant – par un développement maîtrisé (dans une logique de renouvellement urbain) notamment autour des noyaux de centralité existants (Les Moulins, Le Jonquet).

- **A plus long terme, les quartiers de Valbourdin et des Routes (Toulon) sont concernés par d'une ligne du TCSP** (inscrit dans le PDU de TPM). L'enjeu est alors d'exploiter les opportunités de renouvellement urbain dans ces quartiers qui bénéficient déjà d'un bon niveau de desserte par les transports collectifs (lignes 3 et 5).

Les espaces situés au nord du Mont Faron ont jusqu'à la fin des années 1990 été considérés comme un site d'extension urbaine à dominante résidentielle (habitat pavillonnaire) par les communes de Toulon, du Revest et de La Valette.

Ce développement a entraîné une croissance du trafic routier sur la RD 46 tant vers Toulon que vers le pôle d'activités économiques et commerciales de Valgora – Grand Var – Université – ZI de Toulon Est.

Depuis le début des années 2000, les communes souhaitent freiner le développement de ces espaces :

- **Au travers de leurs nouveaux PLU, les communes du Revest et de La Valette** affichent clairement leur volonté de stopper l'extension de l'urbanisation sur les pentes des massifs du Coudon et du Mont Caume (secteurs de La Ripelle, Tourris et Beauduvin).

La commune du Revest souhaite notamment limiter sa croissance démographique, recentrer son développement autour du village et des hameaux de Dardenne et du grand Vallon, et renforcer la centralité du village notamment en termes d'équipements culturels et de services publics.

- **Dans le cadre de l'élaboration en cours de son PLU, la commune de Toulon** va lancer une étude sur le devenir des zones d'urbanisation futures localisées au nord du Mont Faron (L'Ubac, Les Favières) afin de décider si elles seront ou non ouvertes à l'urbanisation et de définir le cas échéant un parti d'aménagement. Dans tous les cas, la commune souhaite préserver la qualité paysagère de ce secteur et n'envisage pas un fort développement du site (en terme quantitatif : nombre de logements créés).

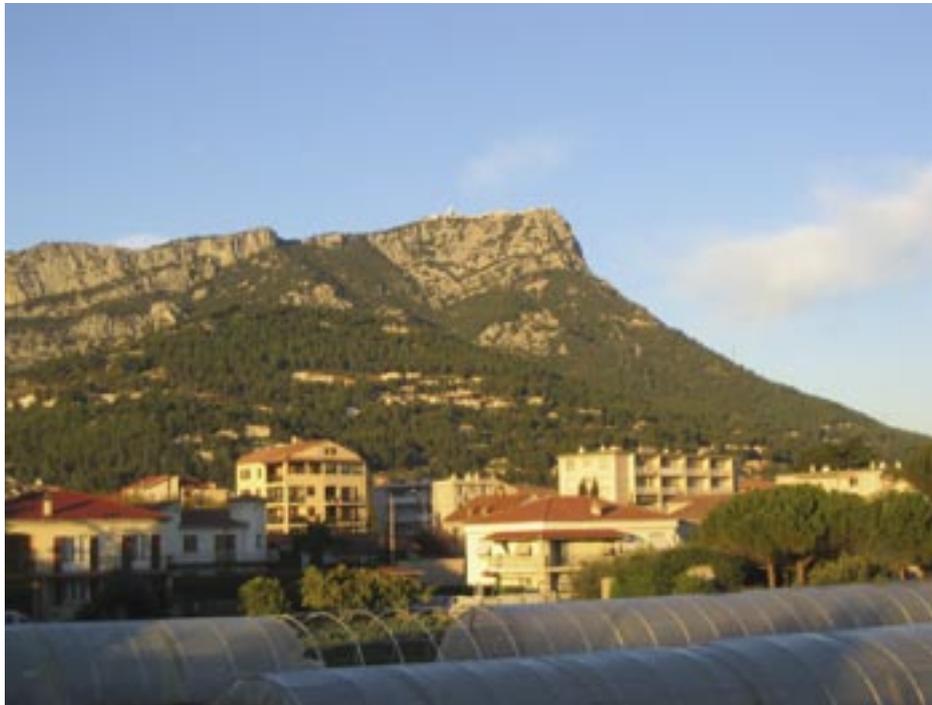


Le village du Revest



La vallée du Las

A L'EST (La Valette, La Garde, Le Pradet)



La stratégie de développement des communes de La Valette, de La Garde et du Pradet **doit notamment prendre en compte** deux éléments.

1) Les hypothèses de desserte de l'aire toulonnaise par la future LGV PACA, le site de **la Grande Tourrache / La Pauline** ayant été identifié comme pouvant être susceptible d'accueillir la gare TGV dans l'une des hypothèses de dessertes présentées lors du débat public.

2) Les projets de développement des communes de La Farlède et de La Crau :

- **La Farlède** souhaite aménager un nouveau quartier d'habitat dans le secteur de La Pierre Blanche situé au sud du village entre la RN97 et les flancs du Coudon. En y intégrant plusieurs dents creuses situées autour du village, 95 ha sont potentiellement mobilisables.
- **La Crau** souhaite développer les espaces d'activités autour de la RN2098 notamment dans le secteur du Chemin Long, de Gavary et de la Moutonne.

Trois espaces stratégiques ont été identifiés :

- Le pôle d'activité Valgora – Grand Var – Université - ZI de Toulon Est, qui offre d'importantes potentialités de restructuration et de renouvellement urbain, et pour lequel des choix sont à faire en matière d'extension.
- Les centres-villes de La Valette, de La Garde et du Pradet.
- Le site de l'Esquirol (Le Pradet) qui pourrait être le support d'une grande opération de développement à dominante habitat.

■ Les perspectives d'extension et de restructuration du pôle d'activité

Le développement du pôle d'activité sera stimulé par plusieurs projets.

1) L'arrivée du tramway, qui devra être accompagnée par la requalification des espaces publics et une amélioration des liaisons piétonnes au sein du pôle afin de produire pleinement ses effets en matière de report modal.

L'arrivée du tramway pourrait par ailleurs stimuler une dynamique de renouvellement et d'intensification urbaine émergente notamment le long de l'Avenue de l'Université.

2) Plusieurs projets routiers qui permettront de résoudre certains problèmes de circulation qui handicapent le site : construction du Barreau des Plantades (nouvel accès par le nord), restructuration du carrefour des quatre chemins, élargissement de l'A57 et restructuration de ses échangeurs.

3) L'amélioration des liaisons de proximité vers les espaces urbains proches (centres-villes de La Garde et La Valette) qui permettront au pôle de s'ouvrir sur son environnement proche et de ne plus fonctionner comme une enclave.

Ces améliorations se feront notamment :

- En lien avec la réalisation du tramway qui sera accompagné par une requalification des axes de voirie empruntés (RD29, avenue de l'Université, Avenue des Frères Lumières).
- En lien avec l'élargissement de l'A57 et la restructuration de l'échangeur des Fourches qui pourrait être accompagnée par une requalification de l'avenue du Dr Blanc (liaison entre le centre de La Valette et le pôle d'activité).

4) Le renforcement en cours ou prévu de plusieurs équipements structurants :

- **Restructuration du campus universitaire** avec l'installation de « l'institut polytechnique de la Méditerranée » et le projet d'installation d'une pépinière d'entreprises de hautes technologies.
- **Projets d'extension du centre commercial Grand Var et de IKEA** (dans leurs emprises foncières grâce à la réalisation de parkings en silo).

Le pôle d'activité offre encore d'importantes potentialités d'accueil du développement dans une logique d'extension et de renouvellement urbain.

Il présente globalement une urbanisation peu structurée, offrant de nombreuses dents creuses. L'ampleur des surfaces de parking ouvre également une piste d'intensification de l'urbanisation (récupération de foncier grâce à la construction de parkings en silo ou en souterrain).

Enfin, trois sites en mutation offrent des opportunités particulièrement intéressantes de renouvellement urbain.

a) Le site militaire du « CM (centre mobilisateur) 94 » se situe en limite ouest de l'espace d'activité. Il se compose d'une partie plate et non boisée (environ 10ha) dont 4ha sont artificialisés et d'une partie boisée sur la pente du Thouar.

Le site a perdu sa fonction opérationnelle (en raison de l'abandon du service national obligatoire), même s'il accueille des familles de marins saoudiens en formation (suite au contrat de ventes de frégates à ce pays).

Dans le cadre de sa reconversion (à moyen terme), l'Etat souhaite conserver une partie du site pour y implanter une gendarmerie et les logements associés. Le reste du site pourrait avoir une vocation mixte d'habitat et d'activités tertiaires « à fort contenu d'emplois » ou « fortement générateur de trafic » (hors commerce) afin d'optimiser l'accessibilité liée au tramway et la proximité de l'université (moins de 2 km avec une liaison directe par le tramway).

b) Le bâtiment commercial Barnéoud occupe actuellement 0,8 ha d'emprise au sol sur une parcelle d'environ 4ha, essentiellement utilisée à des fins de parking. Partiellement occupé, il est la propriété du groupe UFG¹ qui souhaite le restructurer.

Le projet consiste à construire un nouveau bâtiment commercial en face de l'actuel, en lieu et place d'activités commerciales à faible valeur ajoutée et de terrains de tennis qui pourraient être localisés dans l'enceinte du CM94.

Le bâtiment actuel serait alors détruit, ce qui rendrait possible l'émergence d'un projet immobilier dont le contenu reste à définir. Au regard de sa localisation (à 500m de l'Université et à 300m d'une future station de tramway), l'enjeu est d'envisager l'opportunité d'une mixité entre emploi et habitat et de privilégier l'accueil d'activités à forte intensité d'emploi par hectare (tertiaire non commercial par exemple).

c) Le secteur des Espaluns (environ 15 ha) se situe au nord de l'avenue de l'Université et du bâtiment Barnéoud.

Il est occupé par un tissu hétérogène d'activités, souvent à faible valeur ajoutée ou sans rapport avec l'activité économique (cours de tennis).

Ce site accueillera la relocalisation des activités commerciales actuellement présentes dans le bâtiment Barnéoud en lien notamment avec la relocalisation des cours de tennis et d'une entreprise « Comptoirs du Bois et des Matériaux ».

Cette opération de restructuration pourrait se prolonger sur l'ensemble du site ce qui permettrait de créer - en y intégrant l'opération barnéoud - 35 000 à 40 000 m² de SHON supplémentaire (par rapport aux superficies bâties déjà existantes).

d) Le secteur des Plantades (environ 15 ha) est actuellement occupé par des activités économi-

ques à faible valeur ajoutée notamment en raison de son enclavement actuel. L'ouverture du barreau des Plantades offrira une nouvelle accessibilité au site ce qui pourrait favoriser une mutation des activités accueillies et une intensification de l'usage de l'espace - actuellement largement dédié à des activités commerciale de faible valeur ajoutée et au stockage / vente en gros de matériaux de construction (Bonifay)

e) La partie Ouest de la zone d'activité de Toulon Est (entre l'A570 et les secteurs d'habitat situés à l'Est du noyau urbain de La Garde) connaît actuellement d'importantes mutations et offre encore un potentiel significatif d'accueil du développement dans une logique de renouvellement urbain.

On y constate une extension de l'activité commerciale (installation notamment de Castorama sur le site d'une ancienne usine métallurgique) mais aussi des activités de service (programme tertiaire envisagé sur le site de l'ancienne jardinerie de Castorama).

L'enjeu est de freiner le développement de l'activité commerciale et de valoriser l'opportunité du terrain GARACIN (10 ha, actuellement occupés par une entreprise de stockage et de production de matériaux de constructions qui pourrait se relocaliser).

D'autres opportunités sont mobilisables à plus long terme, principalement dans une logique de « mutation » d'activités commerciales vers des activités de service voire de l'habitat (exemple des jardineries implantées immédiatement au sud de l'Université, en bordure immédiate du tracé du futur tramway).

Le PLU de la commune de La Garde indique que la requalification et le renouvellement urbain dans toute la partie Ouest de la zone d'activité de Toulon est (en y incluant Les Plantades) est une des priorités stratégiques pour le développement économique de la commune.

Le site d'extension de la Grande Chaberte (La Garde)

La commune de La Garde prévoit un développement à dominante activités dans le secteur de la Grande Chaberte (13 ha inscrits en zone AU du nouveau PLU).

Elle souhaite que soit étudié l'extension potentielle de cet espace sur 7 ha classés actuellement en zone A (soit un potentiel total de 20 ha).

¹Union Française de Gestion, filiale du Crédit Mutuel spécialiste de placements patrimoniaux à long terme notamment dans le domaine immobilier. Source : magazine TPBM, N°519, premier septembre 2004.

Elle souligne également l'enjeu d'une requalification du petit espace d'activité économique situé le long de la RN97 en limite de commune avec La Valette (5 ha).

L'aménagement du site de la Grande Chaberte devra notamment intégrer les problématiques d'accessibilité notamment au regard de la saturation de l'A57 et de l'échangeur de La Bigue.

Point de choix : le site d'extension de Beaulieu (La Garde)

Le secteur de Beaulieu se situe à l'est de l'espace d'activité de Toulon Est entre l'autoroute A570 et la RN 2098.

Il s'étend sur environ 35ha à proximité immédiate de la gare TER actuelle de La Pauline.

- 10 ha déjà ouverts à l'urbanisation (zone UGc)
- 25 ha actuellement classés en zone A dans le PLU.

Le choix de développer ou non cet espace devra notamment prendre en compte :

- Les souhaits de développement de la commune de La Crau (projet de classer en espace d'activités artisanales le secteur du Chemin Long qui se situe dans le prolongement de celui de Beaulieu)
- Les impacts potentiels de ce développement de l'activité économique sur la circulation dans un secteur déjà fortement congestionné
- Les enjeux paysagers (préservation de la coupure d'urbanisation entre Hyères et l'agglomération).

■ La restructuration des cœurs de villes

A La Valette du Var, la commune conduit une opération « cœur de ville » sur l'espace du cœur historique et de ses abords immédiats (40 millions d'euros d'investissement prévus sur la période 2004 - 2010).

Cette opération pourra avoir un effet levier sur les espaces environnants situés au nord de l'autoroute qui offrent un potentiel de renouvellement urbain en raison de la présence de nombreuses parcelles agricoles ou non bâties au sein de l'urbanisation existante.

A La Garde, la commune souhaite - au travers de son nouveau PLU - « étendre le périmètre de la centralité » notamment en incitant au renouvellement urbain sur l'axe du futur tramway et en requalifiant les espaces publics pour limiter la place de l'automobile.

La commune souhaite également favoriser une plus grande ouverture sur la ville du campus universitaire et des espaces d'activité économique.

Au Pradet, la commune souhaite - au travers de son nouveau PLU - « épaissir et ouvrir le centre-ville pour mieux le faire vivre » notamment en favorisant le renouvellement urbain et en renforçant l'image de centralité grâce au réaménagement des espaces publics.

La déviation de la RD 559 (projet Conseil Général du Var) permettra notamment de libérer le centre de son trafic de transit et de permettre, à terme, l'accueil du tramway.

■ Un point de choix majeur : la création d'un nouveau quartier d'habitat sur le site de l'Esquirol au Pradet

La commune du Pradet a identifié le site de l'Esquirol comme étant potentiellement d'intérêt communautaire pour le développement de l'habitat à moyen et long terme. Sa capacité d'accueil a été estimée par l'EPFR PACA à environ 1 200 logements neufs.

Ce site se situe à l'Est du noyau urbain, en continuité des tissus existants, entre la future déviation (au nord) et l'actuelle RD559. Sa limite Est se situe au niveau de la zone d'activité des Castors. Environ 30ha sont mobilisables sous réserve que soient levées certaines contraintes environnementales (protection du périmètre de captage de La Foux, vérification par une étude géologique de l'absence de risque d'effondrement lié à la présence de gypse).

Ces 30 hectares viendront compléter le projet communal de développement d'un secteur d'habitat sur une dizaine d'hectares au nord de l'actuelle ZAC du Forum (supermarché Casino).

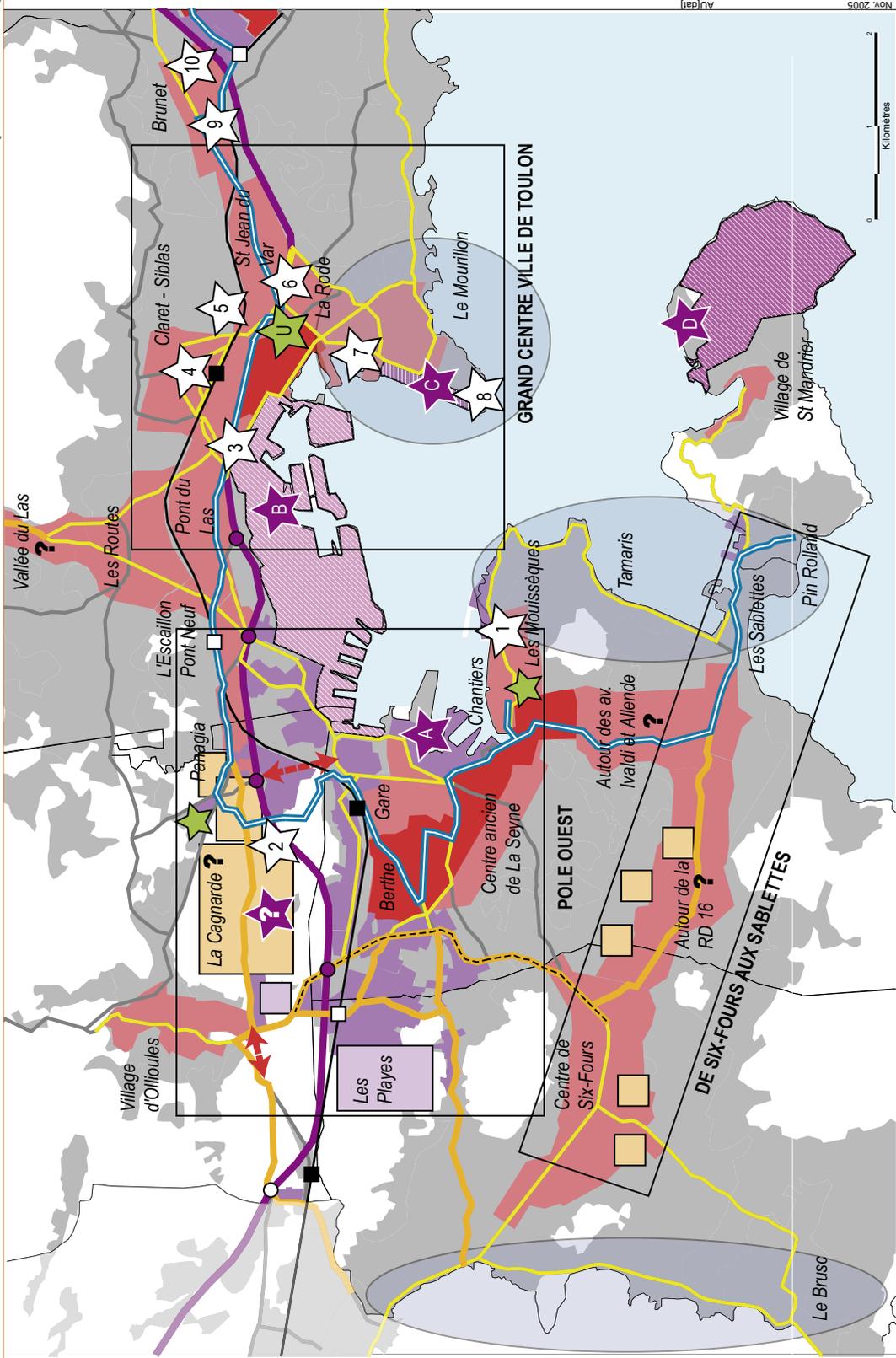
Il faut aussi signaler que le futur collège de Carqueiranne - Le Pradet (600 élèves) sera construit pour la rentrée 2007 en bordure du site, à proximité immédiate de la limite communale avec Carqueiranne.

Le site bénéficiera d'une bonne accessibilité en transports collectifs grâce au tramway (dont il est envisagé de reporter le terminus jusqu'au secteur des Castors). L'enjeu est également de bien le connecter ce site au futur parc naturel départemental du Plan de la Garde.

Les sites et espaces à enjeux pour l'accueil du développement A l'Ouest et au centre

AUdat

Élaboré par l'Observatoire de l'Urbanisme de la Région PACA

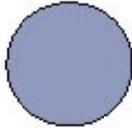


AUdat

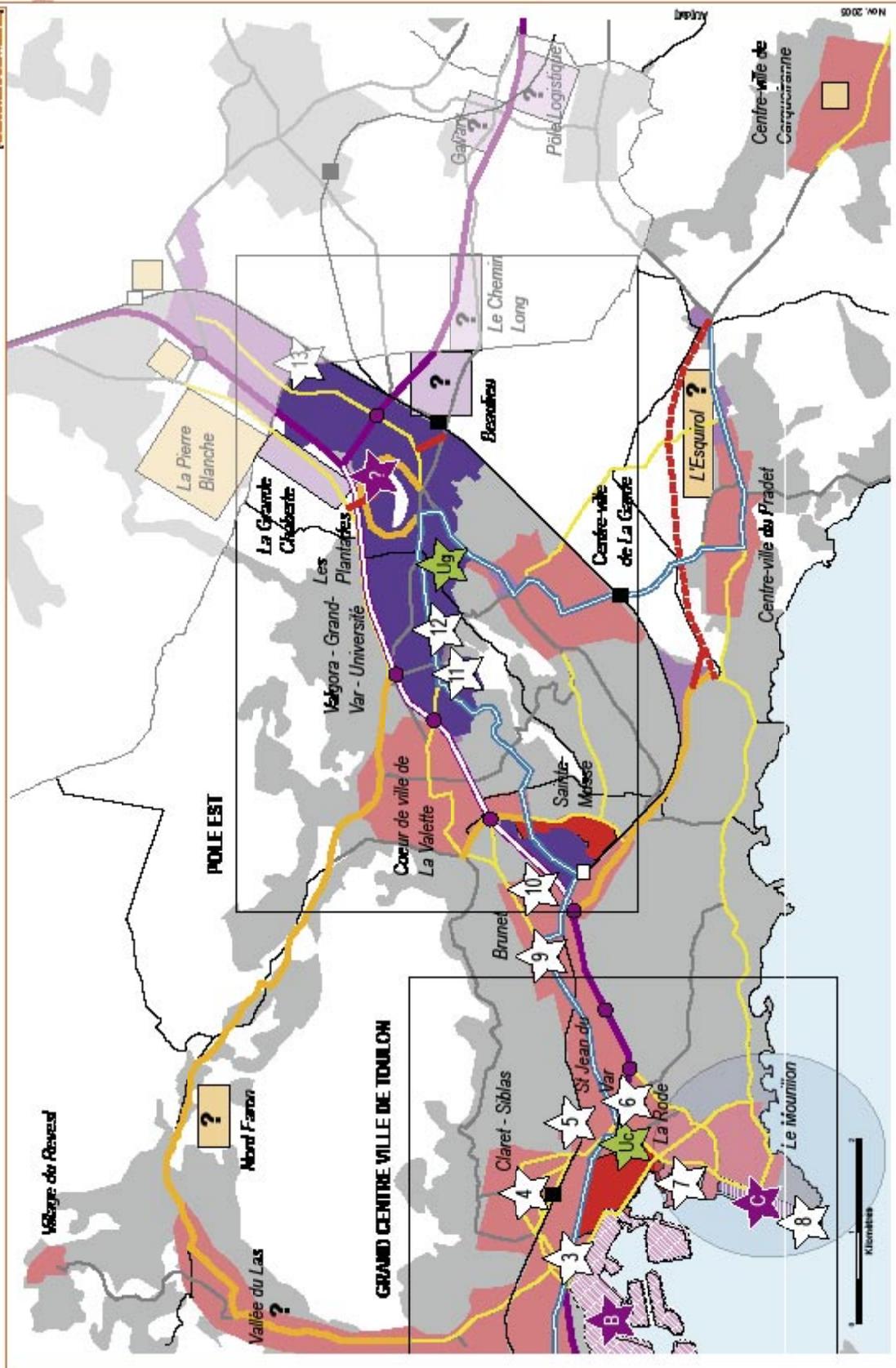
Nov. 2005

0 1 2
Kilomètres

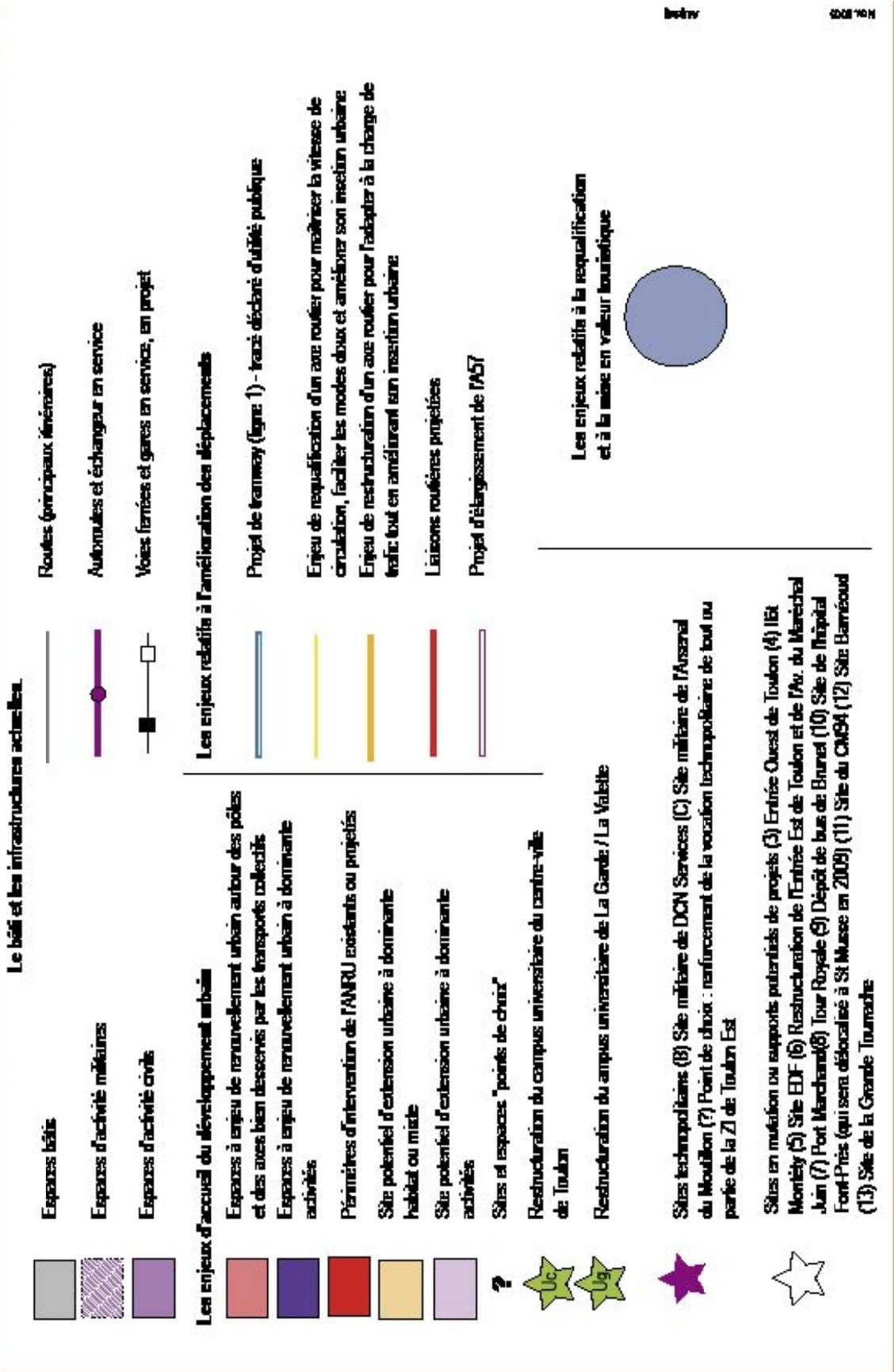
Les sites et espaces à enjeux pour l'accueil du développement A l'Ouest et au centre - Légende

Le bâti et les infrastructures actuelles.	
	Espaces bâtis
	Espaces d'activités militaires
	Espaces d'activités civiles
	Routes (principaux itinéraires)
	Autonutules et échangeurs en service, en projet (Olloulès)
	Voies ferrées et gares en service, en projet
Les enjeux d'accueil du développement urbain	
	Espaces à enjeu de renouvellement urbain autour des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs
	Périphéries d'intervention de l'ANRU existantes ou projetées
	Sites potentiels d'extension urbaine à dominante habitat ou mixte
	Sites potentiels d'extension urbaine à dominante activités
	Sites et espaces "points de choix"
	Campus universitaire du centre-ville de Toulon
	Autres établissements d'enseignement supérieur (UJM de La Seyne, école des soins infirmiers d'Olloulès)
	Sites technologiques (A) : Zone industrialo-portuaire de Brégailhon (B) Site militaire de DCN Services (C) Site militaire de l' Arsenal du Mouillon (D) BAN de Saint-Mandrier (?) Point de choix : création d'un site technologique à La Cagnande
	Sites en mutation ou supports potentiels de projets (1) Anciens hangars de la CNIM (2) Ancien marché Royal d'Olloulès (3) Entrée Ouest de Toulon (4) Îlot Moritoty (5) Site EDF (6) Restructuration de l'Entrée Est de Toulon et de l'Av. du Maréchal Juin (7) Port Marchand (8) Tour Royale (9) Dépôt de bus de Bures (10) Site de l'hôpital Font-Prés (qui sera déclassé à St Musse en 2009).
Les enjeux relatifs à l'amélioration des déplacements	
	Projet de tramway (ligne 1) - tracé déclaré d'utilité publique
	Enjeu de requalification d'un axe routier pour maîtriser la vitesse de circulation, faciliter les modes doux et améliorer son insertion urbaine
	Enjeu de restructuration d'un axe routier pour l'adapter à la charge de trafic tout en améliorant son insertion urbaine
	Projet de mise à 2x2 voies (RD 26 - en cours de réalisation entre Six-Fours centre et Berthre)
	Liaisons routières à créer ou à renforcer
<p>Les enjeux relatifs à la requalification et à la mise en valeur touristique</p> 	

Les sites et espaces à enjeux pour l'accueil du développement Au centre et à l'Est



Les sites et espaces à enjeux pour l'accueil du développement Au centre et à l'Est - Légende



Dans le bassin Hyérois (Hyères, Carqueiranne)



Au travers de son projet d'aménagement et de développement durable, **la commune de Hyères souhaite préserver son caractère de « territoire d'exception de la côte méditerranéenne française »** (notamment par ses qualités environnementales, paysagères et urbaines) et **affirmer son rôle de « ville d'équilibre du littoral Varois et de l'agglomération de TPM »**.

- **Hyères dispose d'un important potentiel d'accueil de développement en renouvellement urbain et en extension** dans la continuité des tissus existants autour du grand centre-ville, principalement à l'entrée Ouest de la commune, autour du Jardin Olbius Riquier et à Costebelle.
- **L'enjeu est d'organiser un phasage dans la mobilisation des capacités potentielles d'extension** (plus de 200 ha) afin de respecter l'objectif d'une croissance démographique modérée (+ 5 000 habitants 2015) et de laisser des marges de manœuvres foncières significatives pour les générations futures afin que ces dernières ne doivent pas « entamer » le capital structurant des espaces naturels et agricoles.
- La commune souhaite également mieux **valoriser le potentiel économique et touristique autour du port, de l'aéroport et de la presqu'île de Giens** en favorisant l'accueil d'activités tertiaires, de tourisme d'affaires et d'évènements nautiques.

La commune de Carqueiranne dispose des potentialités significatives d'accueil du développement notamment par renouvellement urbain (nombreuses « dents creuses » situées autour du village). Le point de choix porte sur l'ampleur et la localisation des sites d'extension potentiellement mobilisables en continuité des tissus existants.

■ A Hyères : les perspectives d'extension du grand centre-ville et de renforcement du rôle touristique et économique du quartier du Port et de l'Aéroport

Le renouvellement urbain dans la « ville constituée »

La « **ville constituée** » (centre ville et ses faubourgs jusqu'au quartier de la gare) bénéficie d'une dynamique de renouvellement urbain autour d'interventions publiques (revitalisation du centre ancien, projet de réaménagement des espaces publics dans le centre-ville (cf. partie II point 2 du présent diagnostic) et privées (nombreuses opérations de renouvellement urbain par « intensification » dans les quartiers centraux et péri-centraux du XIXe et début XXe siècle).

Elle souffre cependant de la coupure que représente la « voie Olbia » qui tend à isoler le quartier de la gare des autres quartiers du grand centre-ville. L'enjeu est de requalifier cette voie dans un sens plus urbain tout en préservant sa fonction d'écoulement du trafic vers le La Londe, Bormes, Le Lavandou et le Golfe de St Tropez.

Le potentiel d'extension à l'entrée Ouest de la commune

A l'entrée Ouest de la commune, la commune dispose d'un potentiel majeur d'extension, de part et d'autre de l'A570 / RN98, sur un site qui représente la dernière grande marge de manœuvre foncière pour le développement de la commune.

Les opérations envisagées par la commune portent sur environ 85 ha :

- **Autour de l'échangeur de St Gervais, sur environ 5 ha**, la commune souhaite développer l'espace économique existant en confortant sa vocation de soutien aux activités horticoles (projet d'un « agripôle » qui pourrait accueillir par exemple des activités liées à la recherche agronomique).

- **Au nord de l'autoroute, sur environ 30 ha :**
 - Le « pôle santé » permettra l'accueil d'entreprises liées au secteur médical sur 8 ha, à proximité de l'hôpital.
 - Le reste du site (près de 20 ha) accueillera un développement à dominante habitat (L'Aufrène)

- **Au sud de l'autoroute, sur environ 50 ha :**
 - L'extension vers l'Ouest de la zone d'activité de St Martin, sur environ 20 ha, avec un développement « mixte » habitat / activités
 - La construction de la ZAC du Roubeaud, à dominante activités tertiaires et commerciales (re-localisation du supermarché Leclerc) sur environ 20 ha
 - A l'Ouest de la gare : un développement à dominante habitat

Par ailleurs, **deux sites constituent un « point de choix »** pour un développement à dominante habitat au nord de l'autoroute

- Le site de La Bayorre (15 ha) le long de la RD554
- Le site de la Demi-Lune (à l'ouest de celui de l'Aufrène) sur environ 20 ha

Dans tous les cas, le choix sur ces sites devra prendre en compte le souhait communal de préserver une coupure d'agricole entre d'une part l'espace d'activité de St Gervais (marché floral) et le carrefour de La Bayorre et d'autre part les tissus urbains du « grand centre-ville ».

L'enjeu est enfin d'accompagner le développement par la création d'un maillage de rues et de voies nord / sud et est / ouest pour limiter la coupure que représentent la voie ferrée, l'autoroute A570 et la Voie Olbia et assurer une bonne connexion entre le site et la ville constituée.

Le potentiel d'extension autour du Jardin Olbius Riquier

La commune envisage le développement d'un nouveau quartier dans le secteur des Rougières (environ 20 ha), situé au sud de la voie Olbia et à l'est du jardin Olbius Riquier.

- La commune souhaite que soit étudiée l'opportunité d'implanter un centre de congrès de niveau métropolitain sur ce site, afin de valoriser la proximité du jardin Olbius Riquier, de l'aéroport, du centre-ville, de la gare et de la Voie Olbia.

- Le reste du site pourra accueillir un développement à dominante habitat.
- La commune souligne également que l'enjeu est d'accompagner ce développement par un renforcement des liaisons vers le centre-ville (coupure de la voie Olbia) et vers le quartier de la Gare.

Le site situé entre quartier de la gare et le Jardin Olbius Riquier constitue un point de choix en matière d'accueil du développement (environ 20 ha). Il pourrait notamment accueillir un développement à dominante habitat

Le développement du quartier de Costebelle

Ce développement se fera sur deux sites :

- L'aménagement d'un cœur de quartier à dominante habitat, à proximité du vélodrome et du lycée (environ 10 ha)
- L'accueil d'activités thalassothérapeutiques qui viendront compléter les activités hospitalières présentes à l'Almanarre et à la Font des Horts.

La valorisation du potentiel de développement économique et touristique à proximité du port et de l'aéroport et sur la presqu'île de Giens

La commune de Hyère souhaite renforcer les fonctions touristiques et économiques (activités tertiaires, hébergement) autour du port et de l'aéroport:

- Restructuration des bassins portuaires afin de conforter une spécialisation vers la moyenne et haute plaisance ainsi que vers l'accueil de compétitions nautiques
- Requalification du quartier du Port (espaces publics, stationnements, bâti, etc.) pour conforter sa vocation touristique
- Création d'un hôtel 3* sur le site « Arromanche »
- Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal entre l'aéroport, le port (navettes maritimes) et le projet de prolongement de la desserte ferroviaire vers l'aéroport.
- Aménagement d'un parking relais permettant de maîtriser la circulation automobile vers la presqu'île de Giens (parc relais et navettes bus).
- Restructuration de la zone d'activité du Palyvestre pour y favoriser le développement d'activités tertiaires « haut de gamme » en lien avec la proximité de l'aéroport.

La commune souhaite également **favoriser l'implantation d'hébergement hôteliers haut de gamme dans le secteur de La Tour Fondue (Giens) et à l'entrée Est de la commune** (autour de « l'échangeur » des Salins).

■ A Carqueiranne

La commune de Carqueiranne dispose d'un potentiel significatif d'accueil du développement par renouvellement urbain, grâce à la mobilisation des « dents creuses » (champs enserrés dans l'urbanisation) notamment autour du noyau villageois. L'analyse de l'AU[dat] sur les potentialités de renouvellement urbain dans la commune permet d'estimer que 7ha sont ainsi mobilisables.

Au-delà de l'utilisation de ces « dents creuses », des sites d'extension de l'urbanisation sont potentiellement mobilisables en continuité des tissus existants :

- A l'Est de la commune, au nord de la RD 559, entre la limite de l'urbanisation existante et le village de vacances de la Valérane (entre 10 et 20 ha mobilisables).
- A l'Ouest de la commune, dans le secteur des Cavaliers (au sud de la RD 559 : 10 ha potentiellement mobilisables) et dans le secteur du Château (au nord de la RD 559 : 6 ha potentiellement mobilisables).

La mobilisation de ces sites constitue un « point de choix » qui doit notamment porter sur :

- L'ampleur du potentiel d'extension à accorder
- La localisation de ce potentiel d'extension en continuité des tissus existants (à l'Est ? ou à l'Ouest ? Les deux ?)
- Le phasage et les conditions d'ouverture à l'urbanisation des espaces d'extension.

La commune souffre enfin de la coupure que représente la RD 559 entre la partie nord de la commune (noyau villageois) et la partie sud (quartier portuaire des Salettes).

L'aménagement de la traversée de Carqueiranne ne permet pas au visiteur en transit de prendre conscience de l'existence d'un noyau villageois et d'un port : l'impression ressentie est celle d'une commune « sans centre-ville ».



Le site à enjeux de l'entrée ouest de Hyères

Les sites et espaces à enjeux pour l'accueil du développement Au centre et à l'Est - Légende

AUDIT

Plan de l'urbanisme et des infrastructures

Le bâti et les infrastructures actuelles.

	Espaces bâtis		Routes (principaux itinéraires)
	Espaces d'activité militaires		Automates et échangeur en service
	Espaces d'activité civile		Voies ferrées et gares en service, en projet

Les enjeux d'accueil du développement urbain

	Espaces à enjeu de renouvellement urbain autour des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs		Projet de tramway (ligne 1) - tracé déclaré d'utilité publique
	Espaces à enjeu de renouvellement urbain à dominante activités		Enjeu de requalification d'un axe routier pour maîtriser la vitesse de circulation, faciliter les modes doux et améliorer son insertion urbaine
	Périmètres d'intervention de l'ANRU existants ou projetés		Enjeu de restructuration d'un axe routier pour l'adapter à la charge de trafic tout en améliorant son insertion urbaine
	Site potentiel d'extension urbaine à dominante habitat ou mixte		Licenses routières projetées
	Site potentiel d'extension urbaine à dominante activités		Projet d'élargissement de l'A57

? Sites et espaces "points de choix"

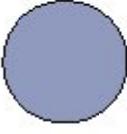
  Restructuration du campus universitaire du centre-ville de Toulon

 Restructuration du campus universitaire de La Garde / La Valette

 Sites technopolitains (B) Site militaire de DCN Services (C) Site militaire de l'Armoral du Mouillon (?) Point de choix : renforcement de la vocation technopolitaine de tout ou partie de la ZI de Toulon Est

 Sites en mutation ou supports potentiels de projets (3) Entrée Ouest de Toulon (4) Ilet Moribidy (5) Site EDF (6) Restructuration de l'Entrée Est de Toulon et de l'Av. du Maréchal Juin (7) Port Marchand (8) Tour Royale (9) Dépôt de bus de Brunat (10) Site de l'hôpital Font-Prés (qui sera délocalisé à St Musse en 2009) (11) Site du CMS4 (12) Site Barrisoud (13) Site de la Grande Toumazie

Les enjeux relatifs à la requalification et à la mise en valeur touristique





Conclusion



**Les enjeux qui ressortent de l'analyse
du territoire de TPM**

Les enjeux de préservation et de valorisation

■ Les enjeux relatifs à la protection des espaces naturels et des coupures d'urbanisation

(Cf. troisième partie point 2 du présent diagnostic)

L'enjeu est de protéger ces espaces, de définir clairement leurs limites avec l'urbanisation existante, et de prévoir les modalités de gestion ou de mise en valeur (ouverture au public, aménagements de parcs urbains et périurbains, connexion aux réseaux cyclables et piétons).

Sont notamment concernés les espaces suivants:

- Le massif nord toulonnais : Cap Gros, Mont Caume, Mont Faron, Mont Coudon (Ollioules, Toulon, Le Revest, La Valette)
- Les Maures et ses franges : Maurettes, Vallée de Saubevonne, terres agricoles de l'embouchure du Gapeau (Hyères)
- Les principaux reliefs littoraux, notamment le massif du Cap Sicié (Six-Fours, La Seyne), la Corniche du Cap Brun (Toulon, Le Pradet), le Massif de la Colle Noire et les restanques horticoles du cannebas (Le Pradet, Carqueiranne), le Mont Paradis (Carqueiranne), le Mont des Oiseaux (Carqueiranne, Hyères)
- Les reliefs et les parties boisées ou agricoles des îles, les presqu'îles et les caps
- Les espaces naturels et agricoles du Plan de la Garde et leurs prolongements agricoles vers La Crau, Le Pradet et Carqueiranne.
- Les collines boisées qui émergent de la plaine à Six-Fours, La Seyne, Ollioules, Toulon, La Valette, La Garde
- Les espaces naturels et agricoles qui séparent Hyères et La Crau
- Les principales zones humides littorales que sont Les Vieux Salins d'Hyères, les Salins de Pesquiès et de l'Île des Embiez.

■ Les enjeux relatifs à la protection des espaces supports de l'économie et de l'identité agricole

(Cf. troisième partie point 1 du présent diagnostic)

L'enjeu est de préserver la fonction agricole de ces espaces notamment en y réglementant strictement l'urbanisation aux seuls besoins de l'activité agricole et en mettant en place si nécessaire des politiques publiques de soutien à l'organisation des filières.

En cas d'abandon durable de l'activité agricole (pour des raisons économiques), le SCoT pourra prévoir des modalités d'évolution vers une gestion sous forme d'espaces naturels ou de parc urbain et périurbain notamment lorsque les sites concernés offrent par ailleurs un intérêt paysager ou de coupure d'urbanisation.

Sont notamment concernés les espaces suivants:

- Les terres viticoles et horticoles des franges de Maures (vallée de Sauvebonne, vallon des Borrels) et de l'embouchure du Gapeau (Hyères)
- Les terres Chaudes de Hyères (Les Nartettes, l'Almanarre)
- La plaine horticole des Loubes (Hyères)
- L'ensemble viticole et horticole qui s'étend du Plan de la Garde à la partie nord de Carqueiranne (La Garde, Le Pradet, Carqueiranne)
- Les restanques horticoles du Canebas (Carqueiranne)
- Le secteur horticole du Grand Plan d'Ollioules
- Les espaces oléicoles au pied du Gros Cerveau et de Croupatier (Ollioules).

■ Les enjeux relatifs à la préservation et à la mise en valeur du caractère des espaces bâtis à valeur patrimoniale, paysagère et identitaire

(Cf. troisième partie point 2 du présent diagnostic)

Dans les espaces bâtis à faible densité qui sont insérés dans le paysage ou qui se situent à l'écart des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs, l'enjeu est de préserver la morphologie actuelle du bâti notamment en maîtrisant le processus de densification et/ou l'extension géographique de l'urbanisation.

- Espaces d'urbanisation diffuse situés sur les pentes des principaux massifs (Sicié, Gros Cerveau, Croupatier, Caume, Faron, Coudon)
- Espaces d'urbanisation diffuse situés sur les pentes des principaux reliefs littoraux et visibles de la mer (Presqu'île de St Mandrier, Collines de La Seyne et Six-Fours, Corniche du Cap Brun, Colle Noire, Canebas, Mont Paradis, Mont des Oiseaux, presqu'île de Giens)
- Noyaux urbains du littoral hyérois (L'Almanarre, La Bergerie, La Capte, Hyères Plage, L'Eygade, Les Salins d'Hyères)
- Espaces d'urbanisation diffuse sur le flanc des collines qui encourent le noyau urbain de Hyères (Maurettes, Costebelle)

Dans les espaces bâtis aux caractéristiques urbaines et architecturales remarquables¹ l'enjeu est de préserver et de mettre en valeur la morphologie actuelle du bâti, notamment au travers d'opérations de rénovation.

- Les centres historiques (et plus particulièrement ceux d'Ollioules, La Seyne, Saint Mandrier, Toulon, Le Revest, Hyères, La Garde et La Valette)
- Certains quartiers touristiques à l'architecture remarquable (« ville climatique » de Hyères, noyau urbain des Sablettes, quartier de Tamaris).



¹Certains de ces espaces font déjà l'objet de mesures de protection au travers de sites inscrits ou classés et de périmètres de ZPPAUP : zone de protection du patrimoine architectural, urbain et du paysage.

■ Les enjeux relatifs à l'embellissement et à l'apaisement des espaces urbains et touristiques

Certains espaces souffrent d'un déficit de mise en valeur ou d'un aspect dégradé qui nuit globalement à l'image de l'aire toulonnaise.

L'enjeu est d'embellir ces espaces mais aussi de les « apaiser » notamment en y maîtrisant le trafic automobile et en jouant sur l'aménagement des espaces publics et l'amélioration des cheminements piétons et cyclables.

Sont notamment concernés :

- **Des espaces touristiques littoraux insuffisamment valorisés et/ou qui souffrent d'une fréquentation mal régulée**

- La presqu'île de Giens, le littoral hyèrois et les Ile d'Hyères
- La façade maritime toulonnaise, entre la Préfecture Maritime, la Tour Royale et le quartier du Mourillon
- Les quartiers de Tamaris, des Sablettes et de Pin Rolland à La Seyne et St Mandrier
- Le quartier du Brus, les Iles des Embiez et la façade maritime de Six-Fours jusqu'à La Coudoulière

- **Des espaces urbains qui apparaissent comme peu valorisés alors qu'ils se situent « en entrée de ville » ou concentrent une population importante :**

- Les quartiers qui se situent autour de la RD 559 entre La Seyne et Toulon (Brégaillon, Lagoubran)
- Les quartiers qui se situent autour de la RD46 dans la Vallée du Las entre Toulon et St Mandrier (Le Jonquet, Les Moulins, Dardenne)
- Les quartiers de L'Escaillon, La Beaucaire et Quiez, autour de la RN 8 et du futur tramway entre Ollioules et Toulon.

- **Les grands espaces d'activité, notamment lorsqu'ils se situent en entrée d'agglomération :**

- Autour de l'échangeur de Camp Laurent à La Seyne
- Espaces d'activité de Valgora – Grand Var – ZI de Toulon Est à La Garde et La Valette

- **Des espaces urbains fortement marqués par l'emprise et les nuisances de la circulation automobile ou des effets de coupures liés aux grands infrastructures de transport :**

- Le « grand centre-ville » de Toulon
- Le « grand centre-ville » de La Seyne et, plus largement, les espaces d'activité économiques du pôle Ouest
- Le « grand centre-ville » de Hyères et l'entrée Ouest de la commune
- Le « corridor » de l'autoroute A57 dans la partie Est de Toulon, la traversée des espaces urbains de La Valette et de l'espace économique « Valgora – Grand Var – Université »
- Le centre urbain de la commune de Carqueiranne

Les enjeux de développement



■ Les enjeux relatifs à la définition des besoins en matière d'habitat, d'activités économiques et de grands équipements

Augmenter la production de logements pour atteindre les objectifs du PLH communautaire

Depuis 20 ans, la croissance démographique de TPM diminue en raison du départ des familles qui vont habiter dans les autres secteurs de l'aire toulonnaise tout en continuant de travailler dans la communauté d'agglomération. Cette situation alimente la progression du trafic automobile, notamment sur l'A57.

Depuis le milieu des années 1990, la production de logements neufs a fortement déclinée sur le territoire de TPM. Elle se situe désormais en deçà des besoins recensés dans l'hypothèse d'une prolongation des tendances démographiques actuelles. Cette situation accroît le mouvement de départ des familles tout pénalisant le logement des familles modestes et des actifs.

L'enjeu est d'atteindre rapidement et durablement l'objectif de production de logements neufs en résidences principales fixé par le PLH (1 700 logements / an).

Cet objectif intègre les besoins liés à la croissance démographique tendancielle, mais aussi l'impact prévisible de la politique de développement économique et universitaire et l'enjeu d'un recentrage de la croissance démographique autour des grands pôles d'emplois de TPM.

Pour atteindre cet objectif, TPM s'est engagé dans une démarche de repérage des sites prioritaires pour le développement de l'habitat et de mise en place d'une stratégie foncière communautaire destinée à stimuler la production de logements.

Favoriser le développement des équipements métropolitains et des activités technopolitaines notamment à Hyères, dans le pôle Est et autour de la Rade de Toulon

Au travers de la réponse à l'appel à projet « coopération métropolitaine » de la DATAR, TPM et les 31 communes du SCoT Provence Méditerranée ont affirmé leur volonté d'affirmer le rayonnement européen de l'aire toulonnaise, notamment au travers :

- **Du développement des grands équipements de niveau métropolitain** qui font actuellement défaut ou sont encore peu développés au regard de l'importance démographique du territoire :

- Université,
- Grand Centre de Congrès et Parc des Expositions
- Pôle tertiaire capable d'accueillir des sièges sociaux de grandes entreprises,
- Site économique prestigieux, tourné spécifiquement vers les entreprises de hautes technologies (de type « technopole »)
- Grand musée ou équipement emblématique dans le domaine de la culture et des loisirs
- Lycée international

- **Du développement des capacités d'accueil hôtelières**, notamment haut de gamme et tournées vers le « tourisme d'affaires ».

- **Du développement des activités économiques technopolitaines** (à haute valeur ajoutée ou à fort contenu technologique) ainsi que des activités associées de recherches et d'enseignement supérieur.

La labellisation du « pôle de compétitivité Mer » crée de plus un contexte favorable à ce développement.

- **Du développement des liaisons nationales et internationales au départ de l'aire toulonnaise**, par la mer (Port de Toulon - La Seyne), par les airs (aéroport de Toulon Hyères) et par le rail (perspectives de réalisation de la LGV PACA).

TPM concentre sur son territoire une grande part du potentiel de développement des fonctions économiques supérieures et des grands équipements leviers pour le positionnement métropolitain de l'aire toulonnaise.

Trois espaces sont stratégiques pour ce développement des fonctions métropolitaines sur le territoire de TPM :

- **Hyères et ses îles**, en raison :
 - De la place unique de cet espace dans l'imaginaire collectif (identité) de l'aire toulonnaise et de son image internationale liée notamment au tourisme et à une qualité paysagère et environnementale exceptionnelle
 - De la présence de l'aéroport (porte d'entrée internationale sur le territoire)
 - De la présence d'activités à haute valeur ajoutée (santé et horticulture notamment)
- **Le pôle Est**, en raison :
 - De la présence du campus scientifique de La Vallette / La Garde et de nombreuses entreprises rattachées au pôle de compétitivité Mer dans la zone industrielle de Toulon Est
 - De l'éventuelle localisation de la future gare TGV de l'aire toulonnaise dans le secteur de La Garde / La Farlède.
- **La Rade de Toulon**, qui constitue potentiellement l'espace emblématique de la future métropole toulonnaise au regard :
 - De sa place dans l'imaginaire collectif (identité) de l'aire toulonnaise et d'un potentiel important de développement de l'activité touristique lié notamment aux qualités paysagères du site.
 - De sa position centrale dans l'aire toulonnaise : la Rade englobe notamment le « grand centre-ville » de Toulon, le Pôle Ouest et une part importante des sites économiques et militaires support des activités liées au pôle de compétitivité Mer.
 - De son potentiel démographique et économique et de l'importance et de la pluralité de ses fonctions (touristiques, urbaines, technopolitaines, etc.)

Plusieurs sites ont également été identifiés comme pouvant être potentiellement supports de programmes d'équipement et d'activités métropolitaines et technopolitaines.

Les sites à enjeux pour le développement des grands équipements métropolitains :

- Le site des anciens Chantiers de La Seyne sur Mer (programme en cours)
- Le site de l'ancien marché Floral d'Ollioules (études de vocation en cours)
- Le site de la future Cité Judiciaire de Toulon, de l'ancienne prison St Roch et de la Corderie (à l'entrée Ouest du centre-ville)
- Les sites du futur campus des sciences humaines et d'affaires dans le centre-ville de Toulon
- Le site du Port marchand à Toulon : site potentiel
- Le site de la Tour Royale à Toulon : site potentiel
- Le site du futur hôpital de Sainte-Musse (Toulon) : en cours de construction
- Le site des Rougières (Hyères) : site potentiel proposé par la commune.

Les sites à enjeux pour le développement des activités technopolitaines :

- Zone industrialo-portuaire de Brégaillon (La Seyne)
- Site de DCN Services implanté dans la Base Navale de Toulon
- Site DGA et DCN CMS de l'Arsenal du Mourillon (Toulon)
- Ancienne BAN de Saint-Mandrier (site en cours d'aménagement)
- Le Campus Universitaire Scientifique de La Vallette - La Garde, où sera regroupées l'ensemble des écoles d'ingénieur et des formations scientifiques et ou pourrait être implanté une pépinière d'entreprise.
- Le site du « pôle santé » autour du centre hospitalier de Hyères.
- Le site de La Cagnarde à Ollioules (site sur lequel aucune décision d'aménagement n'a été prise mais qui offre au regard de sa taille et de sa localisation un potentiel pour l'implantation d'une technopole).
- Toute ou partie de la zone d'activité de Toulon Est qui accueille certaines entreprises liées au pôle de compétitivité Mer

Les sites à enjeux pour le développement des liaisons nationales et internationales :

- Site de l'actuelle gare SNCF de Toulon (en y incluant l'îlot Montéty qui pourrait servir de support à l'aménagement d'un nouvel accès « nord » à la gare).

- Sites de La Grande Tourrache (ZI de Toulon Est): site potentiel d'implantation d'une gare TGV.
- Site du port et de l'aéroport de Hyères (site potentiel pour l'implantation d'un pôle d'échanges multimodal « Mer - Air - Fer - Route »).
- Sites du port marchand de Toulon, du port de commerce de La Seyne - Brégaillon et du môle des anciens chantiers navals de La Seyne (sites d'accueil pour des lignes maritimes régulières et les grands navires de croisière).

Rationaliser la gestion des espaces d'activité économiques et mettre en œuvre des règles de localisation des activités

Entre 1998 et 2003, l'extension des espaces d'activité économique a mobilisé environ 13,5 ha / an sur le territoire de TPM.

Si ce rythme de consommation d'espace se poursuit, il sera possible de répondre aux besoins à l'horizon 20250 grâce à la mobilisation des sites économiques en cours d'aménagement ou déjà inscrits dans les POS / PLU ainsi que les sites repérés comme pouvant être potentiellement le support d'activités économiques dans le présent diagnostic.

Il faut cependant signaler que les besoins importants en matière de production de logements (objectifs du PLH) pourra induire des arbitrages sur la vocation de certains sites.

On peut par ailleurs supposer qu'il existe des marges significatives de réduction de la consommation d'espace lié à l'accueil des activités, pour trois raisons :

- **La tertiarisation de l'économie** (développement des services) limite le besoin de m² par salarié nouveau (les services sont des activités à forte intensité d'emploi par ha) et rend possible la création de locaux d'activité (bureaux) dans une logique de renouvellement urbain y compris dans les tissus urbains constitués.
- **Une plus grande maîtrise du développement des activités commerciales** dans les espaces d'activité économique permettrait de privilégier une affectation de l'espace résiduel aux activités économiques « productives ».

Les évolutions récentes soulignent en effet que le commerce de grande distribution étend encore ses superficies, y compris par le recyclage de friches d'activité industrielle ou artisanale (exemple du Castorama de la Seyne et du Castorama de La garde).

- **Les espaces d'activité existantes** offrent encore d'importantes capacités résiduelles d'urbanisation notamment par utilisation des dents creuses et intensification de l'usage de l'espace. L'AU[dat] a programmé la réalisation d'une étude pour objectiver les capacités théoriques de renouvellement urbain dans les espaces d'activité.

Au-delà de la réponse aux besoins, l'enjeu est également d'optimiser la localisation des activités économiques.

- Le fort développement de l'activité commerciale dans les sites d'activité localisés à proximité des échangeurs favorise la saturation des axes autoroutiers.

- Certains espaces économiques dont la localisation est stratégique (accessibilité routière et en transports collectifs) accueillent des activités économiques et commerciales à faible valeur ajoutée, ou fortement consommatrice d'espace (stockage, commerce de gros).

L'enjeu est alors de favoriser une re-localisation de ces activités sur de nouveaux sites afin d'optimiser l'usage de l'espace et les activités accueillies sur les sites les mieux placés.

- Les espaces d'activité économique ne font généralement pas l'objet d'une stratégie de sélection ou de regroupement thématique des implantations, ce qui entraîne un contenu disparate, une faible lisibilité des sites et peut entraîner des dysfonctionnements.

Là encore, une politique plus « sélective » de maîtrise des implantations pourra induire l'ouverture de nouveaux sites, notamment pour accueillir les activités artisanales de proximité qui ne disposent pas pour l'instant de zones d'activité dédiées.

¹ La consommation d'espace économique sur la période 2006 – 2025 s'élèverait dans cette hypothèse à 270 ha. Les sites actés ou point de choix potentiellement disponible à vocation activité ou mixtes habitat / activités offrent un potentiel de 331 ha. Il faut par ailleurs prendre en compte les volontés de développement des activités exprimées par les communes limitrophes de TPM (La Crau notamment).

■ Les enjeux relatifs à l'optimisation de l'usage du foncier disponible

Les sites d'extension potentiellement disponibles : un capital stratégique à ne pas gaspiller

Les sites d'extension potentiellement disponibles qui ont été identifiés dans le présent diagnostic représentent un potentiel foncier d'environ 600 ha (cf. plus bas le récapitulatif des sites et espaces à enjeux pour l'accueil du développement). Il n'est pas dit que tous ces sites seront effectivement reconnus comme urbanisables dans le futur SCoT. Ce potentiel n'intègre cependant pas les dents creuses de petite dimension ou les potentialités d'extension limitée en marge des tissus urbains existants.

Ce potentiel théorique d'extension identifié (600 ha) est faible au regard des rythmes de consommation foncière constatés au cours des 30 dernières années.

On peut estimer qu'il représente entre 30% et 50% des superficies qui seraient consommées si le mode de développement extensif de l'urbanisation se prolongeait dans le temps :

- Au cours des 30 dernières années (1972 – 2003), 5 100 ha ont été artificialisés sur le territoire de TPM pour accueillir 66 000 habitants et 87 600 logements supplémentaires.

Cela représente environ 773 m² pour chaque nouvel habitant et 583 m² pour chaque nouveau logement.

- Si on applique ce ratio au nombre de logements à produire pour répondre à la croissance démographique tendancielle sur la période 2003 – 2020 (1 070 logements / an), cela représenterait une consommation d'espace de 1 060 ha.

Si on applique ce ratio à l'objectif de production de logements du PLH (1 700 logements / an), cela représenterait une consommation d'espace de 1 684 ha.

Pour l'ensemble des sites d'extension qui seront retenus à l'issue du projet de SCoT, l'enjeu est double :

- Valoriser pleinement le potentiel foncier des sites en privilégiant des formes urbaines économes d'espace et en favorisant des opérations d'aménagement d'ensemble
- Si nécessaire, intervenir dans le cadre d'une stratégie foncière publique, pour maîtriser tout ou partie des sites et, ainsi, éviter des phénomènes de spéculation foncière ou d'aménagement au coup par coup qui peuvent aboutir à une moindre optimisation du capital foncier disponible.

Le renouvellement urbain : une nécessité fondamentale

En complément des capacités d'extension qui sont relativement limitées, le renouvellement urbain permet d'accueillir le développement dans une logique d'optimisation de l'usage des espaces déjà bâtis.

La remise sur le marché de locaux et d'appartements vacants après réhabilitation, qui concerne notamment les centres anciens et peut être stimulée par des incitations financières (OPAH).

La transformation de résidences principales en résidences secondaires, peut notamment concerner les espaces touristiques par ailleurs bien situés par rapport aux pôles d'emplois, aux pôles universitaires et aux lignes de transports collectifs (commune de Saint-Mandrier, partie sud de la commune de La Seyne, littoral de Six-Fours, communes du Pradet, de Carqueiranne et de Hyères).

On observe une dynamique « spontanée » de transformation des résidences principales en résidences secondaires liée notamment à la montée des prix immobiliers faisant que certains propriétaires trouvent un avantage à louer leur appartement à l'année ou hors vacances d'été.

Cette dynamique pourrait être confortée notamment par des incitations financières (aide à la réhabilitation des logements en contrepartie d'un engagement à les louer) mais aussi par une intervention directe de la puissance publique (droit de préemption urbain pour racheter des appartements en vente).

Les opérations d'intensification urbaine : constructions sur des dents creuses (parcelle non bâtie enserrée dans les tissus urbains) ou sur des friches (bâtiment abandonné que l'on va démolir pour reconstruire une nouvelle opération).

Les opérations de restructuration urbaine et de surélévation du bâti : reconstitution des îlots et démolition – reconstruction du bâti existant qui peut se faire avec une densité supérieure à celle du tissu préexistant (exemple en cours du centre de Six-Fours les Plages ou à La Seyne sur Mer).

Le caractère peu structuré de certains espaces bâtis par ailleurs bien situés par rapport aux pôles existants ou aux lignes de transports collectifs laisse apparaître un potentiel significatif de développement dans une logique d'intensification et de restructuration urbaine. (cf. plus bas).

L'exigence d'une qualité des aménagements pour accompagner le développement

Pour être socialement acceptée (par les populations riveraines et les futurs résidents), l'optimisation de l'usage du foncier disponible (formes urbaines économes d'espace, renouvellement urbain) doit se faire dans une logique de qualité des constructions et des aménagements.

A ce titre, des formes d'habitat « intermédiaires » entre grands immeubles et villas représentent une piste intéressante (notamment en milieu périurbain) que certains promoteurs mettent en place spontanément. On peut notamment penser aux « bastides » (petit immeuble où chaque appartement dispose d'un jardin privatif ou d'une grande terrasse), mais aussi aux maisons jumelées ou aux maisons de ville.

L'accompagnement des opérations, en terme d'espaces publics (cheminements piétons, trottoirs, espaces verts, plantations d'arbres) mais aussi en termes d'équipements et de commerce de proximité est également un enjeu fondamental pour retenir ou attirer les familles.

■ **Récapitulatif des sites et espaces à enjeux pour l'accueil du développement**

Le récapitulatif des sites identifiés dans la quatrième partie du présent diagnostic permet notamment de dissocier les sites « actés » (qui sont déjà inscrits dans les POS ou les PLU) et les sites « point de choix » (qui ne sont pas inscrits dans les POS ou PLU et sont par là même « en débat » dans le cadre du futur projet de SCoT). (CF partie IV).

Les sites potentiels d'extension urbaine

Sites « actés » à dominante activité :

- L'extension de l'espace d'activité des Playes sur la commune de Six-Fours (55ha dont une grande partie est déjà en cours d'aménagement).
- Le site de la Grande Chaberte, sur la commune de La Garde (20 ha).
- Le site de Piedardant – Campcébier sur la commune d'Ollioules (16 ha inscrits en zone Na dans le POS communal dont une partie est en cours d'aménagement)
- Le site de Saint Gervais à Hyères (5 ha)

Sites « actés » à dominante habitat :

- La partie nord-ouest du site de l'Esquirol (10 ha classés en zone Na dans le POS communal).
- Les grandes « dents creuses » situées autour du centre-ville de Six-Fours (15 ha sur trois sites classés en zone AU dans le PLU communal). L'ouverture à l'urbanisation de ces espaces s'inscrira dans la stratégie de restructuration du centre-ville mise en œuvre par la commune.
- Le quartier de Costebelle (Hyères) : 10 ha

Sites « actés » à dominante mixte (habitat, activités, équipements)

- L'entrée Ouest (60 ha) et le site de St Martin à Hyères (20 ha)
- Le site du CM 94 sur la commune de La Valette: 10 ha sur lesquels pourraient être implantés une gendarmerie, des logements et des équipements sportifs.
- Le site des Rougières à Hyères (20 ha classés en zone Na dans le POS communal)

Sites « points de choix » dans le cadre du SCoT :

- Les sites de la partie Est de la commune d'Ollioules :
 - Environ 35 ha autour des stations de tramway La Beaucaire et Parc Urbain d'Ollioules à vocation potentielle mixte habitat, activités et équipements.
 - Environ 130 ha sur le site de La Cagnarde avec une vocation potentielle à définir.
- Les grandes dents creuses situées autour de la RD16, au sud de la commune de La Seyne : environ 35 ha sur 7 sites classés pour l'essentiel en zone AU dans le PLU communal, avec une vocation potentielle habitat.
L'enjeu est d'inscrire l'ouverture à l'urbanisation de ces dents creuses dans un projet global de restructuration urbaine des quartiers situés entre Les Sablettes / Mar Vivo et Six-Fours.
- Le site de Beaulieu à La Garde : 35 ha à vocation potentielle activités (le choix sur ce site devant prendre en compte les souhaits de développement exprimés par la commune de La Crau)
- La partie Est du site de l'Esquirol au Pradet (30 ha à vocation potentielle habitat)
- Le site de la Bayorre à l'entrée Ouest Hyères (15 ha à vocation potentielle habitat).
- Le site de la « demi-lune » à l'entrée Ouest de Hyères (20 ha à vocation potentielle habitat).
- Le site situé entre la gare de Hyères et le jardin Olbius Riquier (20 ha à vocation potentielle habitat).
- Les sites situés à l'entrée Ouest et / ou à l'entrée Est de Carqueiranne (entre 10 et 20 ha potentiellement mobilisables).

Les sites potentiels de renouvellement urbain

Pour tous ces espaces qui présentent un potentiel de renouvellement urbain localisé à proximité des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs, il y a :

- **Un enjeu qualitatif** (particulièrement dans les centres-villes) : redonner de l'attractivité aux espaces concernés et améliorer leur connexion avec les quartiers environnants notamment grâce à
 - La requalification ou à la création d'espaces publics (places, jardins, etc.),
 - La réduction des surfaces dédiés à l'automobile (notamment en optimisant la gestion du stationnement) et l'atténuation des coupures que représentent les grandes infrastructures de transport.
 - des aménagements en faveur des piétons.
- **Un enjeu d'accueil du développement :**
 - Favoriser la remise sur le marché des locaux et des logements vacants
 - Permettre – sur les sites qui s'y prêtent – des opérations de renouvellement urbain par rénovation (démolition – reconstruction) et par intensification (utilisation de certaines dents creuses pour y développer de nouveaux programmes).
 - Permettre – sur les sites qui s'y prêtent – des opérations d'extension maîtrisée en continuité des tissus existants.

Les principaux espaces concernés sont :

- **Les centres-villes élargis aux quartiers qui les environnent**
 - Le grand centre-ville de Toulon (en y incluant les quartiers de Pont du Las, St Jean du Var, La Rode, Le Moutillon, Claret, Sainte-Anne et Siblas)
 - Le grand centre-ville de La Seyne (en y incluant le site des chantiers, et le secteur de Grimaud le quartier Berthe et le quartier de la gare)
 - Le grand centre-ville de Hyères (en y incluant le quartier de la gare et la connexion avec les espaces d'extension : entrée Ouest, quartier des Rougières).
 - Le centre-ville de La Valette
 - Le centre-ville de Six-Fours et les abords de la RD 559 sur la même commune (Avenue de la Mer et Avenue du Maréchal Juin)
 - Le centre-ville de La Garde
 - Le centre-ville d'Ollioules
 - Le centre-ville du Pradet

- Le centre-ville de Carqueiranne (qui offre d'importantes dents creuses potentiellement mobilisables)
- Le centre-ville de St Mandrier et le quartier de Pin Rolland
- Le centre-ville du Revest

- **Les espaces qui sont situés dans l'aire d'influence des stations de tramway ou qui seront valorisés par des grands projets d'investissement public :**

- L'espace Valgora – Grand Var – Université, le secteur des Plantades et la partie Ouest de la zone industrielle de Toulon Est
- Le quartier de Sainte-Musse à Toulon
- Le quartier de Brunet à Toulon
- Le quartier de l'Escaillon – Pont Neuf à Toulon
- Le quartier des Routes / Valbourdin à Toulon (en lien avec le projet de ligne de site propre bus inscrit dans le PDU)

Les sites « points de choix » dans le cadre du SCoT:

- Les espaces situés autour de la RD 16 qui relie Six-Fours au quartier des Sablettes (en lien avec le projet de restructuration de cet axe prévu par le Conseil Général et le développement d'une ligne de bus à haut niveau de service inscrit dans le PDU)
- Les espaces situés autour des avenues J.B. Ivaldi et S. Allende, qui relie le centre de La Seyne au quartier des Sablettes (en lien avec le projet de tramway).

Les sites en mutation

Il s'agit de sites militaires, d'activité ou de grands équipements qui ont perdus leur vocation ou qui vont connaître une mutation qui pourra avoir un impact à l'échelle du territoire de TPM.

Pour ces sites, l'enjeu est de définir un projet d'aménagement ou d'accompagner les projets déjà existants.

- **Des sites en attente de projet ou de démarches :**

- Ancien Marché Floral d'Ollioules
- Entrée Ouest de Toulon (reconversion de l'ancienne prison St Roch notamment)
- Site de la Tour Royale (Toulon) : site potentiel pour un grand équipement muséographique ?
- Site du Port Marchand de Toulon (site potentiel pour un grand équipement touristique et une reconquête urbaine du front de mer ?)
- Site EDF de Toulon (enjeu d'une vocation à dominante habitat au regard de sa localisation à proximité du centre-ville et de sa taille : 5ha)
- Dépôt de Brunet (Toulon) : enjeu habitat identifiée dans le PLH
- Site de l'ancien hôpital Font Près (Toulon)
- Site du CM 94 (La Valette)
- Centre commercial Barnéoud (La Valette)

- **Des sites sur lesquels l'enjeu est de conforter une vocation universitaire et technopolitaine**

- Campus universitaire du centre-ville de Toulon (Dalle des Ferrailleurs et ancien bâtiment EDF de la Place Bir Hackeim)
- Campus universitaire de La Valette – La Garde
- Espaces d'activités économiques de Brégaillon (La Seyne) : fonction technopolitaine
- Espace d'activité économique de l'ancienne BAN de St Mandrier (fonction technopolitaine)
- Cas particulier de l'arsenal du Mourillon et du site de DCN Services au sein de la Base Navale (Toulon): sites militaires à vocation technopolitaine.

Les enjeux de structuration



■ Les enjeux relatifs à l'évolution des pôles attractifs

Faire de Toulon le pôle majeur de la métropole

L'objectif principal de développement affiché par la commune de Toulon est de reconquérir un rôle attractif à la mesure de son importante démographie et de son rôle de première ville d'une aire métropolitaine qui compte plus de 500 000 habitants.

La commune souhaite pour cela requalifier les espaces publics, accueillir des grands équipements métropolitains, renforcer les ouvertures sur la mer et retrouver une attractivité résidentielle, commerciale, touristique, culturelle et ludique (en lien avec le développement des équipements culturels et la création du campus des sciences humaines et d'affaires).

L'enjeu est également d'étendre l'espace du centre-ville, notamment par des actions de requalification des espaces publics et d'accompagnement des mutations urbaines notamment autour des axes bien desservis par les transports collectifs :

- Vers les faubourgs de Saint-Jean du Var et de Pont du Las (en lien avec le tramway),
- Vers les quartiers Sud (La Rode, Le Mourillon en lien avec la reconquête de la façade maritime et le projet de TCSP Le Mourillon - Toulon Centre - Les Routes)
- Vers les quartiers Nord (Claret, Sainte Anne, Sibles notamment en atténuant la coupure que représente la voie ferrée).

L'enjeu est enfin de favoriser activement le renouvellement urbain, d'une part dans le centre historique (projet d'ANRU) ou d'importants « gisements » de logements vacants sont mobilisables, mais aussi et surtout dans les quartiers de faubourgs situés le long du tramway et à proximité du centre-ville, qui offrent des capacités significatives d'accueil du développement dans une logique d'intensification et de restructuration.

Organiser et renforcer le développement du pôle Ouest

Le « Pôle Ouest » englobe le « grand centre-ville » de La Seyne (espace qui va du site des anciens chantiers au quartier Berthe et à la gare), les espaces d'activité des Playes et de La Millonne (Six-Fours), de Camp Laurent (La Seyne) et de Piédardant (Ollioules) ainsi que la partie Est de la commune d'Ollioules qui accueille déjà des équipements structurants et offre un potentiel majeur de développement par extension notamment autour du futur tramway et de l'ancien marché floral méditerranéen.

Cet espace, actuellement peu structuré (ses différentes composantes sont mal reliées entre elles notamment en raison des coupures liées à l'autoroute A50 et à la voie ferrée) souffre par ailleurs d'un déficit de rayonnement à l'échelle métropolitaine alors qu'il pourrait potentiellement constituer un contrepoids à l'influence de l'aire marseillaise sur toute la partie Ouest de l'aire toulonnaise.

Le potentiel de développement du « pôle Ouest » repose sur l'association entre :

- **La stratégie de redynamisation du « grand centre de la Seyne »** (renouvellement urbain par réhabilitation, intensification et restructuration, accueil de grands équipements).
- **Les opérations de développement économiques** en cours ou prévues sur les sites de Brégaillon et de Grimaud (enjeu technopolitain), des Playes et de La Millonne (55 ha dont une partie est en cours d'aménagement), de Camp Laurent et de Piedardant (16 ha dont une partie est en cours d'aménagement).
- **La valorisation du potentiel de développement de la partie Est de la commune d'Ollioules** autour du tramway et de l'ancien marché floral méditerranéen (45 ha + 5ha mutables correspondant à l'emprise du marché floral) et sur le site de la Cagnarde (130 ha).

La définition d'une stratégie de développement à l'échelle du pôle Ouest suppose de répondre à quatre enjeux :

- **Améliorer les connexions routières, transports collectifs, piétonnes et cyclables :**
 - Entre les composantes du pôle Ouest (Les Playes / Berthe, La Seyne Centre-Ville, Ollioules Est)
 - Vers les noyaux urbains et villageois situés dans l'aire d'influence du pôle (centres-ville de Six-Fours, quartiers des ablettes, de Tamaris et de Pin Rolland, noyaux villageois d'Ollioules, quartiers de l'Escaillon et de Pont du Las à Toulon)

- **Anticiper et préparer l'arrivée du tramway** (prévue à l'horizon 2013 / 2015) par une amélioration rapide des liaisons en transports collectifs entre Toulon, Ollioules et le grand centre-ville de La Seyne (idée d'un « pré tramway » sous la forme de bus express par autoroute ou disposant d'un site propre partiel).

- **Définir un phasage dans la mobilisation du potentiel foncier disponible** en extension (environ 250 ha) afin d'en optimiser l'usage et de laisser des marges de manœuvres à long terme pour les générations futures.

- **Définir les vocations et maîtriser le contenu des futurs sites de développement notamment afin d'éviter tout risque de concurrence entre les différentes opérations prévues ou envisageables sur le pôle.**

Le développement des grands équipements métropolitains (parc des expositions, formations supérieures, santé, grand commerce, etc.) devra notamment prendre en compte les investissements déjà en cours à l'échelle du grand centre-ville de La Seyne (renouvellement urbain, culture, loisirs, formation supérieure : IUFM, commerce de centre-ville, hôtellerie) mais aussi les spécialisations existantes sur la commune d'Ollioules (santé et formation supérieure liée à ce secteur) et enfin le potentiel offert par les sites du Marché Floral (surface disponible, accessibilité) et de La Cagnarde (foncier disponible, potentiel technopolitain).

Restructurer le pôle Est et diversifier son accessibilité

Le « pôle Est » est constitué par l'espace d'activités commerciales et de grands équipements de La Garde - La Valette (« Valgora - Grand Var - Université») qui se prolonge par la zone industrielle de Toulon Est. Il exerce une forte attractivité notamment en raison de son ampleur commerciale et d'équipements structurants tels que le campus universitaire ou le multiplexe cinématographique. Ce pôle souffre de son manque de structuration (accessibilité difficile, mauvaise organisation des voiries internes, absence de cheminements piétons et cyclables, juxtaposition des commerces, activités et équipements, présence de nombreuses dents creuses et bâtiments potentiellement mutables).

La définition d'une stratégie de développement à l'échelle du pôle Est suppose de répondre à quatre enjeux :

1) Diversifier l'accessibilité du pôle, qui repose actuellement presque exclusivement sur un réseau autoroutier saturé (A57) ou en voie de l'être (A570).

Les études de trafic soulignent que les gains d'accessibilité permis par les investissements prévus (mise à 2x3 voies de l'A57, Barreau des Plantades, Carrefour des 4 Chemins) seront rapidement absorbés par la croissance du trafic en l'absence de stratégie de développement des modes alternatifs.

La diversification des modes d'accès passe notamment par :

- **L'arrivée du tramway** (2011), qui devra être accompagnée par la création de cheminements piétons commodes et sécurisés permettant notamment d'irriguer l'ensemble des pôles générateurs de trafic situés au nord de la RN98 (Valgora, Grand Var, le Multiplexe et le centre de formation de la fonction publique territoriale) depuis les stations qui seront implantées sur l'Avenue de l'Université.

- **La restructuration et le renforcement des lignes de bus urbains et d'autocars interurbains.** L'enjeu est notamment de renforcer les fréquences de desserte de la zone industrielle de Toulon Est, par exemple en envisageant le changement d'itinéraire de la ligne 29 (Toulon - La garde - La Crau - Hyères) qui passe actuellement par la RD29 sans desservir le pôle d'activité.

- **L'aménagement d'un pôle d'échanges bus / cars / tramway au niveau de l'Université**

- **Le renforcement de l'accessibilité ferroviaire** ce qui impliquerait de réaménager la gare de La Pauline (dont l'entrée tourne actuellement le dos à la zone industrielle de Toulon Est), de réouvrir celle de La Farlède et de renforcer les dessertes.

- **L'amélioration des liaisons « douces »** (piétons, cycles) entre le pôle d'activité et les espaces urbains environnants (notamment entre le centre-ville de La Valette, l'Avenue de l'Université et le centre-ville de La Garde)

- **La requalification ou l'aménagement de nouveaux points d'accès routiers** au pôle d'activité (exemple du futur Pont des Plantades par exemple).

2) Limiter la progression des surfaces commerciales de grande distribution, notamment en raison de leur impact négatif sur la congestion routière.

3) Valoriser les potentialités de renouvellement urbain (notamment par intensification) **pour diversifier les activités accueillies dans le pôle et développer l'offre de logement** notamment autour du tramway.

4) Prendre en compte, dans une optique de cohérence globale, les projets de développement en cours ou prévues à proximité du site

- Restructuration du quartier de Sainte-Musse (Toulon)
- Restructuration des centres-villes de La Valette et de La Garde
- Opportunité du développement de l'habitat sur le site de l'Esquirol au Pradet
- Projets de développement économique de la commune de La Crau (Le Chemin Long, Gavary)
- Projets de développement de l'habitat de la commune de La farlède (Pierre Blanche)
- Localisation éventuelle de la gare TGV dans une perspective de long terme (au-delà de 2020)

Affirmer les spécificités de la centralité hyéroise, « pôle d'équilibre » et « territoire d'exception »

Au travers de son projet d'aménagement et de développement durable, la commune de **Hyères souhaite préserver son caractère de « territoire d'exception de la côte méditerranéenne française »** (notamment par ses qualités environnementales, paysagères et urbaines) et **affirmer son rôle de « ville d'équilibre du littoral Varois et de l'agglomération de TPM »**, ce qui implique notamment :

- **Une préservation** des grandes caractéristiques patrimoniales, paysagères, et urbaines et la protection des espaces naturels et agricoles
- **Une redynamisation du centre-ville et une maîtrise des extensions urbaines** qui restent concentrées autour du noyau urbain principal de la commune.
- **Une requalification des espaces** urbains et touristiques, notamment grâce à une maîtrise des flux de circulation automobile, au développement des modes doux et au traitement des effets de coupure liés aux grandes infrastructures.

- **Une politique d'habitat dynamique**, tournée vers les résidences principales et la réponse aux besoins des actifs, permettant de **rompre avec « l'affirmation d'un profil balnéaire »** générateur d'un certain déséquilibre social (désaffectation des actifs progressivement remplacés par des seniors et accentuation du vieillissement structurel de la population) mais aussi moteur d'un besoin en logements plus fort et d'un habitat inutilisé une partie de l'année, au détriment de la vie locale et du cadre de vie (consommation d'espace) »

- Une politique économique, commerciale et d'équipements permettant de rompre avec le risque de « résidentialisation » de la commune tout en renforçant et en diversifiant les fondamentaux de l'économie locale (agriculture à haute valeur ajoutée et services associés, santé et tourisme de remise en forme, nautisme, capacités d'hébergement touristique haut de gamme, activités tertiaires, du commerce et de l'artisanat)

Hyères dispose d'un important potentiel d'accueil de développement en renouvellement urbain et en extension dans la continuité des tissus existants autour du grand centre-ville, principalement à l'entrée Ouest de la commune, autour du Jardin Olbius Riquier et à Costebelle.

L'enjeu est d'organiser un phasage dans la mobilisation des capacités potentielles d'extension (plus de 200 ha) afin de respecter l'objectif d'une croissance démographique modérée (+ 5 000 habitants 2015), tout en laissant des marges de manœuvres foncières significatives pour les générations futures afin que ces dernières n'« entament » pas le capital structurant des espaces naturels et agricoles.

L'enjeu est également d'atténuer les coupures que représentent actuellement les grandes voies de circulation routières et ferroviaires, afin de favoriser les connexions entre quartier ainsi que l'usage des modes de déplacements doux et des transports collectifs.

Conforter le développement des pôles intermédiaires et de proximité

La maîtrise des besoins de déplacements et la revalorisation de la notion de « proximité » soulignent l'enjeu de compléter le renforcement des grands pôles par des actions de structuration et de redynamisation des pôles intermédiaires (échelle communale ou intercommunale) et de proximité (échelle de quartier).

Dans ces pôles, l'enjeu est notamment :

- De favoriser le développement du commerce et des équipements publics
- De requalifier les espaces publics et de faciliter les déplacements doux (marche, vélo)
- De favoriser lorsque, cela est possible, des opérations de développement de l'habitat en réhabilitation ou en construction neuve (principe inscrit dans les orientations du PLH).
- De favoriser les dessertes par les transports collectifs

Au-delà des nombreux pôles de proximité identifiés notamment dans le PLH communautaire et les différents POS ou PLU communaux, les actions en matière de renforcement des pôles pourront notamment porter sur les espaces suivants :

- Centre-ville de Six-Fours (en cours de restructuration)
- Quartier de Mar Vivo, Les Sablettes, Tamaris et Pin Rolland
- Noyau villageois de Saint-Mandrier
- Noyau villageois d'Ollioules
- Quartier des Routes et noyaux de centralité existant dans la Vallée du Las à Toulon et au Revest
- Noyau villageois du Revest
- Centre-ville de La Valette (en cours de restructuration)
- Quartier de Sainte-Musse (Toulon) et de La Coupianne (La Valette) en lien avec le projet d'ANRU, de pôle d'échanges et l'arrivée du tramway
- Centre-ville de La Garde et quartier des Planquettes
- Centre-ville du Pradet
- Noyau urbain de Carqueiranne (village et quartier du Port)
- Noyaux villageois et touristiques du littoral hyérois (Giens, La Capte, Le Port, Le Ceinturion, Les Salins)

Accompagner les programmes de redynamisation des centres-villes par des règles cohérentes de localisation cohérente des activités commerciales et des grands équipements

La quasi-totalité des communes de TPM ont engagé ou projettent d'engager des opérations de revitalisation ou de restructuration des centres-villes et des noyaux villageois, qui combinent généralement des actions sur l'habitat (réhabilitation ou construction de logements), le commerce et les espaces publics (requalification, embellissement). L'enjeu est de soutenir ces programmes d'investissement parfois ambitieux (exemple de Six-Fours, de La Seyne, de Toulon, de La Valette, de Hyères, etc.) grâce à des règles de localisation des commerces et des équipements permettant d'éviter que le développement de l'offre en « périphérie » (et notamment dans les pôles nouveaux) ne vienne concurrencer les stratégies de revitalisation des centres.

Les enjeux relatifs à la cohérence entre localisation du développement, dessertes par les transports collectifs et préservation de la grande accessibilité routière

Privilégier une localisation du développement autour du tramway et des axes structurants de transports collectifs

L'enjeu est de sortir d'une logique où la localisation du développement se fait principalement en fonction de l'accessibilité automobile pour maîtriser à la source le trafic routier et favoriser l'usage des transports collectifs.

Sont particulièrement concernés les espaces situés à environ 10 / 15 minutes de marche :

- De la future ligne de tramway entre Le Pradet (site de l'Esquirol) et le quartier des Sablettes / Pin Rolland.
- De la future ligne de TCSP (inscrite dans le PDU) entre le quartier du Mourillon et le quartier des Routes à Toulon

- Des lignes de bus structurantes inscrites dans le PDU dans la mesure où ces dernières traversent des espaces urbanisés qui offrent des potentialités de développement par restructuration et par intensification urbaine :

- Axe Six-Fours - Les Sablettes
- Axe Brunet - La Valette Centre - Valgora / Université

Pour que cet enjeu soit effectivement pris en compte par les communes, il est également nécessaire que le réseau de transports collectifs soit significativement renforcé autour des axes précédemment cités, notamment dans les secteurs où le tramway n'arrivera qu'à moyen ou long terme (au-delà de 2013 / 2015).

L'objectif pourrait être de développer un réseau de « pré - tramway » constitué par des lignes de bus à haut niveau de service (fréquences élevées) bénéficiant de sites propres ou d'aménagements de priorité dans les secteurs où la circulation est difficile, et pouvant le cas échéant utiliser les autoroutes pour gagner du temps (lignes express).

Limiter le développement du commerce de grande distribution autour des échangeurs autoroutiers

Le mode de développement actuelle de la grande distribution commerciale (localisation quasi-exclusive autour des échangeurs autoroutiers notamment dans le pôle Est, le pôle Ouest et à l'entrée Ouest de la commune de Hyères) fait peser une menace sur la pérennité de la grande accessibilité routière à l'aire toulonnaise.

En effet, le trafic induit par les grandes surfaces pèse considérablement sur le niveau de trafic des autoroutes A50, A57 et A570 et leur niveau de saturation actuel et futur. On estime ainsi que 100 m² de surface de vente supplémentaires dans un « pôle nouveau » génèrent entre 4 et 4,5 déplacements automobile (deux sens confondus) à l'heure de pointe du soir (17h - 18h) contre 1,8 à 2 déplacements automobile (deux sens confondus) à l'heure de pointe du soir pour 100m² de bureaux¹ (dans l'hypothèse d'un faible niveau de desserte par les transports collectifs).

L'enjeu est donc de maîtriser voire de limiter strictement le développement des surfaces de vente autour des échangeurs autoroutiers :

- En raison de l'impact induit en terme de circulation automobile
- En raison du poids du commerce en terme de superficie occupée dans les espaces d'activité
- En raison de la nécessité de soutenir la revitalisation des centres-villes.

■ Un espace stratégique à structurer : la Rade de Toulon

La Rade de Toulon constitue potentiellement l'espace emblématique de la future métropole toulonnaise au regard de sa position centrale, de son potentiel démographique et économique (accueil d'une part importante des établissements industriels et des centres de recherches associés au « pôle Mer ») et de l'importance et de la pluralité de ses fonctions (touristiques, urbaines, technopolitaines, etc.).

Cet espace ne se limite pas à la façade littorale et englobe notamment :

- Le grand centre-ville de Toulon
- Le Pôle Ouest (grand centre-ville de La Seyne et espaces potentiels de développement de la partie Est de la commune d'Ollioules)

En effet, le tramway et le développement des navettes maritimes permettent de créer un véritable « fil conducteur » entre les différents pôles de la Rade

L'enjeu est de :

- **Mettre en cohérence les différents projets existants sur la Rade** pour éviter les concurrences et favoriser les complémentarités.
- **Donner une dimension supplémentaire** à ces projets grâce au développement d'une ou plusieurs opérations urbaines symboliques, qui permettront de véhiculer la nouvelle image de l'aire toulonnaise au niveau européen voire international.
- **Définir les aménagements qui permettront de rétablir un lien entre la ville et la mer, tout en pérennisant les activités militaires, économiques et portuaires stratégiques.**

¹ 35 à 40 m² par emploi et 3,2 déplacements en voiture / jour / emploi dont 20 à 25% à l'heure de pointe du soir.

Annexes



■ **Annexe 1 : Liste des documents utilisés pour la rédaction de ce diagnostic**

Documents produits par TPM

TPM, Un territoire uni, solidaire, mobilisé : un projet pour l'agglomération, novembre 2004

Habitat, foncier

TPM, Le programme local de l'habitat arrêté en Conseil Communautaire du 23 septembre 2004, 3 volumes (analyse, orientations, actions)

TPM / EPF PACA, Produire du foncier pour le logement dans le cadre du PLH de TPM, avril 2005

Déplacements, circulation, transports collectifs

TPM, Plan de déplacements urbains 2005 - 2015, respirez un nouvel air de vivre, projet arrêté en Conseil Communautaire du 23 juin 2005

TPM, Desserte des zones d'activité du secteur de La Seyne sur Mer, Six Fours les Plages et Ollioules, étude de trafic : diagnostic et analyses prospectives, juillet 2004

TPM / SEMEXVAL, Etude de desserte des ZAC de Toulon est : communes de La Valette, La Garde et La Farlède, septembre 2005

TPM, Tramway de l'agglomération toulonnaise, dossier d'enquête préalable à la modification de la DUP, 15 décembre 2003

Développement économique, tourisme

TPM / Détente consultants, Projet : parc à thème dans la Rade de Toulon, document de synthèse, octobre 2002

TPM / Détente consultants / km 817, Parc HOMMER - développement de la zone TPM, priorité N°1 : option tourisme, novembre 2002

TPM, Démarche technopolitaine, novembre 2003

TPM, Diagnostic et mise en œuvre d'une opération de réhabilitation de l'immobilier de loisirs, novembre 2003

TPM, Etude de faisabilité d'une mise en réseau du Palais Neptune et du Forum du Casino, octobre 2003

Environnement

SIAT, Contrat de Baie de la rade de Toulon, dossier définitif, février 2002

Documents produits par les communes

Commune de La Garde, PLU approuvé le 27 juin 2005

Ville d'Hyères les Palmiers, POS, modifié par délibération du conseil municipal du 21 juillet 2004

Ville d'Hyères les Palmiers, l'aménagement des quartiers Ouest, diagnostic, diaporama présenté le 12 septembre 2003

Ville d'Hyères les Palmiers, déplacements urbains, décembre 2003

Commune de Hyères, diagnostic territorial thématique préalable à l'élaboration du PLU, juin 2003

Ville d'Hyères les Palmiers, projet urbain municipal, novembre 2003

Ville d'Hyères les Palmiers, Projet d'aménagement et de développement durable du PLU, juin 2004
Convention d'objectif de Hyères les Palmiers 2000 - 2004
Ville d'Hyères les Palmiers, opération cœur de ville, bilan des opérations 1994 - 2005 et enjeux de l'OPAH renouvellement urbain, 2005
Ville d'Hyères les Palmiers, Opération centre-ville 2012, dossier de presse, septembre 2005
Commune d'Ollioules, POS, modifié par délibération en conseil municipal du 16 mai 2005
Commune du Pradet, diagnostic territorial préalable à l'élaboration du PLU, 2003
Commune du Pradet, Projet d'aménagement et de développement durable, janvier 2004
Commune de Saint-Mandrier, PLU : projet d'aménagement et de développement durable, document provisoire, avril 2004
Commune de Saint-Mandrier, lettre du PLU, mars 2005
Ville de La Seyne sur Mer, PLU approuvé par décision du conseil municipal le 18 avril 2002
Ville de La Seyne sur Mer, requalification du centre-ville : étude pré-opérationnelle d'OPAH renouvellement urbain, document de travail, mai 2003
Ville de La Seyne sur Mer, projet urbain global du centre-ville de La Seyne sur Mer, présentation synthétique, 27 juillet 2005
Contrat de Ville de La Seyne sur Mer, 2000 - 2006
Ville de La Seyne sur Mer, Projet de rénovation urbaine du quartier Berthe, période 2004-2008, avril 2005
Commune du Revest, PLU approuvé, 2002
Commune de Six-Fours, PLU approuvé le 23 décembre 2004
Ville de Toulon, POS, modifié par délibération du conseil municipal du 28 janvier 2005
Ville de Toulon, PLU, diagnostic, décembre 2004
Ville de Toulon, étude de programmation pour l'élaboration d'un scénario de développement global du centre-ville de Toulon, mai 2004
Ville de Toulon, programme de rénovation urbaine du centre ancien de Toulon, novembre 2005
Ville de Toulon, quartier de Sainte Musse, dossier ANRU, diagnostic, décembre 2005
Ville de Toulon, Etude pour un Schéma de fonctionnement urbain quartier Escaillon-Pont Neuf-Poncarral, juin 2002
Ville de Toulon, Quartier du Jonquet du diagnostic au projet urbain, janvier 1996
Ville de Toulon, Politique de la Ville, Contrat de Ville de Toulon 2000 - 2006
Commune de La Valette, diagnostic préalable à l'élaboration du PLU, document provisoire préalable au PLU, novembre 2003
Commune de La Valette, La Valette ouvre son coeur, 2004

3 - Documents produits par le Conseil Général du Var

Conseil Général du Var, étude de définition concernant la réalisation d'un « parc nature » au lieu-dit « Le Plan », octobre 2003
Conseil Général du Var, Plan septennal routier 2000 - 2007

4 - Documents produits par les services de l'Etat

DDE du var, aménagement de l'A57 à 2x3 voies, étude de trafic, fonctionnement du réseau structurant, juillet 2004
DDE du Var, enquête Cordon de Toulon, octobre 2003, note de synthèse
ESCOTA, A50, diffuseur d'Ollioules, étude financière 2003 - 2026, mai 2004

Documents produits par l'AU[dat]

- AU[dat], Diagnostic territorial du SCoT Provence Méditerranée, octobre 2005, 121 pages
- AU[dat], Etat initial de l'environnement du SCoT Provence Méditerranée, octobre 2005, 110 pages

Sur les espaces naturels, l'agriculture et les paysages

- AU[dat], Les sites et espaces à enjeux / Répertoire sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée, octobre 2005, 145 pages
- AU[dat], Les sites et espaces à enjeux / Les projets existants et les réflexions à initier sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée , octobre 2005, 47 pages
- AU[dat], Les sites et espaces à enjeux / Un investissement particulier sur Toulon Provence Méditerranée» octobre 2005, 66 pages
- AU[dat], Prospectives : Quelle place pour l'agriculture sur le ter-ritoire du SCoT Provence Méditerranée ?, décembre 2005, 43 pages
- AU[dat], L'occupation du sol et son évolution entre 1972 et 2003, décembre 2005, 67 pages
- AU[dat]n Paysages, images et identités du territoire Provence Méditerranée, document de travail en cours d'élaboration, 2006

Sur l'évaluation du potentiel de renouvellement urbain

- AU[dat], Méthode d'évaluation du potentiel de renouvellement urbain sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée, août 2005, 11 pages
- AU[dat], Evaluation du potentiel de renouvellement urbain, Carqueiranne, novembre 2005 (document de travail),
- AU[dat], Evaluation du potentiel de renouvellement urbain, La Seyne sur Mer, novembre 2005 (document de travail),

Sur les enjeux relatifs au positionnement métropolitain de l'aire toulonnaise

- AU[dat], Réponse de l'Aire Toulonnaise à l'appel à coopération métropolitaine de la DATAR, mai 2005, 69 pages.
- AU[dat], TPM, Conseil Général du Var, Candidature pour le transfert de la compétence portuaire, octobre 2005, 55 pages
- AU[dat], Contribution de l'agence d'urbanisme de l'aire toulonnaise au débat public sur la LGV PACA, mai 2005, 55 pages

Sur le commerce et les grands équipements

- AU[dat], L'armature du commerce dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée - Mutations et enjeu, novembre 2005, 8 pages.
- AU[dat], Les équipements de santé dans l'aire toulonnaise, document de travail provisoire (en cours d'élaboration), janvier 2006, 33 p.
- AU[dat], Diagnostic de l'offre culturelle sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée, document de travail, décembre 2005

Sur les projections démographiques et les enjeux relatifs à l'habitat

- AU[dat], Quel scénario démographique pour le SCoT Provence Méditerranée à l'horizon 2020 ? Tendances et inflexions, octobre 2005, 6 pages.
- AU[dat], Les marchés du logement dans TPM, évolutions récentes, janvier 2006 (document provisoire), 25 p.
- AU[dat], Les résidences secondaires dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée : état des lieux, tendances et enjeux, janvier 2006 (document provisoire en cours d'élaboration), 6 p.

Sur la Rade de Toulon

- AU[dat], Le périmètre de réflexion, les questions clefs, premier Conseil de la Rade, 8 octobre 2004
- AU[dat], La Rade : au cœur des ambitions métropolitaines et technopolitaines, Conseil de la Rade, second Conseil de la Rade, 21 avril 2005, 23 pages

Sur les déplacements

- AU[dat], Urbanisme et déplacements sur le territoire Provence Méditerranée - Diagnostic, enjeux et leviers d'action, février 2006, 45 p.
- AU[dat], Les équipements de santé dans l'aire toulonnaise, document de travail provisoire (en cours d'élaboration), janvier 2006, 33 p.

■ Annexe 2 :

Liste des personnes rencontrées dans les 11 communes de TPM

Carqueiranne

- M. Gilles NEVEU, DGST et M. TOLLARIO, DGS, le 2 juin 2005

Le travail de l'AU[dat] sur le potentiel de renouvellement urbain de la commune a été intégré à l'analyse

La Garde

- M. VANKERBROOK, adjoint à l'urbanisme, M. NIERONI, DGST, M. MAGAGNOSC, Directeur de la Voirie, 5 décembre 2005

Le nouveau PLU et les réflexions conduites par l'AU[dat] sur le pôle Est ont été intégrées dans l'analyse

Hyères

- M. Hubert MAYO, Directeur de Cabinet et conseiller technique à l'agriculture, le 4 mars 2005
- M. BARBAROUX, adjoint à l'urbanisme et à l'environnement, 12 décembre 2005 - 15h00

Ollioules :

- Mme MARTIN, Directrice de l'Urbanisme, 8 novembre 2005

Les réflexions en cours de l'AU[dat] sur le marché floral et le Grand Plan d'Ollioules ont également été intégrées dans l'analyse.

Le Pradet

- M. JUBE, Adjoint à l'Urbanisme et Mme MORICE, directrice de l'Urbanisme, le 29 novembre 2004

Le Revest

- M. N'GUYEN VAN NYOC, adjoint à l'urbanisme, le 2 décembre 2005

Saint-Mandrier

- M. PRIOL, DGS et Mme MARETO, directrice de l'urbanisme, le 20 septembre 2005

La Seyne sur Mer :

- Mme DURAND, adjointe à l'urbanisme, 30 mai 2005

Le nouveau PLU de la commune, un diaporama remis par la commune sur le projet urbain global du centre-ville et les travaux de l'AU[dat] sur le potentiel de renouvellement urbain de la commune et le site de Brégaillon ont également été intégrés dans l'analyse. .

Six-Fours

- M. MULE, adjoint à l'urbanisme et M. PAUGAN, directeur de l'urbanisme, 11 mai 2005

Toulon :

- M. Remy CASSAN BARNEL (directeur de l'urbanisme) le 26 mai 2005
- M. SANS (adjoint à l'urbanisme) le 8 juin 2005

Le diagnostic du nouveau PLU (en cours d'élaboration) a également été intégré dans l'analyse.

La Valette

- M. VILAIN, DGST et M. COLOMBERO, Directeur du service Urbanisme, le 22 juin 2005

■ Annexe 3 : Sommaire détaillé

Première partie – Les dynamiques de développement et les principaux dysfonctionnements constatés à l'échelle de TPM	p. 5
1- Un territoire pluriel au cœur de l'aire toulonnaise	p. 6
1-1 - Un cadre géographique particulier	
1-2 – Un territoire façonné par plusieurs logiques de développement	
1-3 – A partir des années 1960, développement extensif et changement d'échelle de l'urbain	
1-3-1 - <i>Après l'essor des années 1960 - 70 ...</i>	
1-3-2 - <i>... La croissance de l'agglomération ralentie à partir des années 80 et se reporte vers les autres secteurs de l'aire toulonnaise</i>	
1-3-3 - <i>Après un fort développement dans les années 1970 - 80, la progression du nombre de résidences secondaires ralentie voire s'inverse</i>	
1-3-4 - <i>L'émergence de nouveaux pôles attractifs et l'intégration des territoires en lien avec l'extension du réseau autoroutier</i>	
1-3-5 - <i>Un mode de développement extensif et fortement consommateur d'espace</i>	
2 – Une agglomération multipolaire	p. 14
2-1 – Quatre pôles majeurs au rayonnement inégal	
2-2 – Le territoire est irrigué par un réseau dense de pôles de secteurs et de pôles de proximité	
2-3 – Les pôles a vocation touristique	
3 – TPM organise un bassin d'habitat à l'échelle de l'aire toulonnaise	
3-1 - Une dynamique résidentielle centrifuge ...	p. 18
3-2 – Une dynamique centrifuge accrue par l'insuffisance de la production de logements neufs	
3-3 – Le vieillissement de la population et la faiblesse du revenu moyen des familles : deux éléments à prendre en compte dans les politiques d'habitat	
4 – TPM, moteur économique de l'aire toulonnaise	
4-1 – TPM accueille 84% des emplois du SCoT qui se localisent pour 25% dans les espaces d'activité civils et militaires	p. 26
4-2 - Les espaces dédiés aux activités de Défense : un rôle économique majeur	
4-3 - Les espaces dédiés aux activités économiques civiles : une lisibilité des vocations à conforter	
4-4 - L'économie touristique : des vocations à conforter	
5 – Une progression importante des trafics qui alimente la congestion du réseau autoroutier	
5-1 - D'importants flux de déplacements qui reflètent l'attractivité et le caractère multipolaire de l'agglomération	p. 38
5-2 - Une progression des trafics routiers alimentée par les dynamiques urbaines	
5-3 - Les transports collectifs n'offrent pas encore une alternative crédible à l'automobile sur les grandes liaisons	
5-4 - Un réseau routier parfois mal organisé, ce qui alimente les difficultés de circulation notamment autour du pôle Est, du pôle Ouest et à Hyères.	
5-4-1 - <i>Autour de l'A57</i>	
5-4-2 - <i>Autour de l'A50</i>	
5-4-3 - <i>A Hyères</i>	
6 – La problématique des risques naturels, technologiques et de la qualité des eaux	p. 48

Seconde partie – Les politiques et projets leviers à prendre en compte pour définir la stratégie d'aménagement du secteur

p. 55

1 – Les objectifs du PLH de TPM

p. 56

1-1- Produire 1 700 résidences principales neuves par an

1-2 - Réhabiliter 620 logements existants par an

1-3 - Produire des logements adaptés aux différents publics

1-4 - Favoriser le renouvellement urbain et la production de logements à proximité des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs

2 – Les grands projets de renouvellement urbain portés par les communes

p. 60

2-1 - Les programmes de renouvellement urbain de La Seyne sur Mer

2-1-1 - L'ANRU du quartier Berthe

2-1-2 - La requalification du centre ancien de La Seyne (projet d'ANRU)

2-1-3 - La reconversion du site des anciens chantiers

2-1-4 - Les autres quartiers inscrits dans les territoires prioritaires du Contrat de Ville

2-2 - Les projets de renouvellement urbain de la ville de Toulon

2-2-1 - Le projet d'ANRU du centre ancien de Toulon

2-2-2 - Le projet d'ANRU du quartier Sainte-Musse (Toulon)

2-2-3 - Les autres quartiers inscrits dans les territoires prioritaires de la politique de la ville

2-3 - Les projets de renouvellement urbain de la ville d'Hyères

2-3-1 - la restructuration du centre ancien et le réaménagement du centre-ville

2-3-2 - Les autres quartiers inscrits dans la géographie prioritaire de la politique de la ville (convention d'objectif)

2-4 – Les autres projet de renouvellement urbain recensés sur le territoire de TPM

2-4-1 - L'opération « cœur de ville » de La Valette

2-4-2 - La restructuration du centre-ville de Six-Fours

2-4-3 - Les opérations envisageables à moyen terme

2-4-4 - Pour mémoire : les opérations déjà effectuées

3 – Le développement des équipements structurants et des sites technopolitains

p. 68

3-1 – Le schéma de développement universitaire

3-2 – Les restructurations hospitalières et l'émergence d'un « pôle santé » à Hyères

3-3 – L'émergence d'un réseau de sites technopolitains pour soutenir le développement du pôle de compétitivité Mer

3-4 - Les projets relatifs aux équipements sportifs, culturels et touristiques

4 – Les grands projets en matière de transport

p. 74

4-1 – En matière de grande accessibilité

4-1-1 - Le projet de LGV PACA et l'hypothèse d'une gare située dans le grand pôle Est

4-1-2 - Le développement de l'aéroport et l'amélioration de sa desserte par les transports collectifs

4-1-3 - Les impacts prévisibles de la décentralisation du Port d'Intérêt National de Toulon

4-2 – En matière de voirie : l'achèvement programmé du réseau autoroutier

4-2-1 - La construction du second tube de la traversée souterraine de Toulon

4-2-2 - La mise à 2x3 voies de l'autoroute A57 entre l'échangeur de La Palasse et la bifurcation de Pierreronde

4-2-3 - La construction de l'échangeur d'Ollioules et l'amélioration de la desserte des espaces d'activité du pôle Ouest

4-4-4 - L'amélioration de la desserte des quartiers de Hyères

4-4-5 - L'amélioration de la desserte des espaces d'activité du pôle Est

4-4-6 - La déviation du Pradet

4-4-7 - L'amélioration de la desserte de Six-Fours et des quartiers sud de La Seyne

4-3 – En matière de transports collectifs : l'émergence d'un réseau en site propre

4-3-1 - Le tramway de l'agglomération toulonnaise

4-3-2 - Le renforcement des lignes de bus et des dessertes maritimes du réseau Mistral

4-3-3 - Le développement de l'offre TER (sous l'autorité du Conseil Régional PACA)

4-3-4 - Le développement d'un système de pôles d'échanges et de parkings relais

5 - Du « Contrat de Baie » au projet « Rade de Toulon »

p. 80

Troisième partie – Les espaces naturels, agricoles et les paysages sur le territoire de TPM p. 85

1 – Les espaces de l'activité agricole p. 86

1-1 - L'activité agricole sur le territoire de TPM

1-2 - Les menaces identifiées sur les terres agricoles

1-3 - Les espaces stratégiques pour la pérennisation de l'activité agricole

2 – Espaces naturels, coupures d'urbanisation et paysages p. 92

2-1 – Les espaces naturels : protections existantes et menaces identifiées à l'échelle de TPM

2-2 – Espaces naturels, coupures d'urbanisation et paysages sur le littoral occidental (Six-Fours, Ollioules)

2-3 – Espaces naturels, coupures d'urbanisation et paysages autour de la Rade de Toulon et dans son arrière pays (Toulon, La Seyne, Saint-Mandrier, La Garde, Le Pradet, La Valette, Le Revest, Ollioules, Six-Fours)

2-4 – Espaces naturels, coupures d'urbanisation et paysages dans la « dépression permienne » (La Valette, La Garde, Le Pradet, Carqueiranne, Hyères)

2-5 – Espaces naturels, coupures d'urbanisation et paysages dans le bassin hyérois (Hyères, Carqueiranne)

Quatrième partie – L'accueil du développement urbain : les sites et espaces stratégiques déjà actés par les communes et ceux sur lesquels des choix sont à faire p. 109

1 – A l'Ouest (La Seyne, Ollioules, Six-Fours) p. 110

1-1 - Le pôle Ouest (grand centre-ville de La Seyne, Les Playes, Piedardant, partie Est d'Ollioules)

1-1-2 – La stratégie de renouvellement urbain à l'échelle du « grand centre-ville » de La Seyne

1-1-2 – Les opérations de développement économiques en cours ou prévues : sites de Brégaillon, des Playes et Campcébier - Piedardant

1-1-3 – Un point de choix majeur : la stratégie de valorisation du potentiel de développement de la partie Est de la commune d'Ollioules

1-2 – Du centre-ville de Six-Fours aux quartiers des Sablettes, de Tamaris et de Pin Roland

1-2-1 – La restructuration du cœur de ville de Six-Fours et la valorisation des opportunités de renouvellement urbain autour de la RD559

1-2-2 – La mise en valeur et le développement des quartiers Tamaris / Sablettes / Pin Roland

1-2-3 – Point de choix : la valorisation des opportunités de renouvellement urbain autour de la RD 16 (La Seyne sur Mer)

1-2-4 – Point de choix : la valorisation des opportunités de renouvellement urbain autour entre le centre de La Seyne et Les Sablettes

2 – Au centre (Toulon, Le Revest) p. 116

2-1 - Le grand centre-ville de Toulon : affirmer l'attractivité du cœur de la métropole et étendre le périmètre de la centralité

2-1-1 - Le projet de revitalisation du cœur historique de Toulon (basse ville et haute ville)

2-1-2 - L'enjeu d'une ouverture du centre-ville vers le Nord

2-1-3 - L'enjeu d'une ouverture du centre-ville vers l'Ouest (Pont du Las,)

2-1-4 - L'enjeu d'une ouverture du centre-ville vers l'Est (Saint Jean du Var)

2-1-5 - L'enjeu d'une ouverture du centre-ville vers le Sud et d'une meilleure valorisation de la façade maritime toulonnaise

2-2 – Le développement des grands équipements et le projet de renouvellement urbain du quartier de Sainte-Musse

2-3 – La vallée du Las et les espaces situés au nord du Mont Faron : enjeux de requalification et point de choix pour une extension limitée de l'urbanisation

3 – A l'Est (La Valette, La Garde, Le Pradet) p. 122

3-1 – Les perspectives d'extension et de restructuration du pôle d'activité « Valgora – Grand Var – Université – ZI de Toulon Est »

3-1-1 - Un important potentiel de renouvellement urbain notamment autour du tramway.

3-1-2 – Le site d'extension de la Grande Chaberte (La Garde)

3-1-3 – Point de choix : le site d'extension de Beaulieu (La Garde)

3-2 - Les projets de restructuration des cœurs de villes de La Valette et de La Garde

3-3 – Un point de choix majeur : la création d'un nouveau quartier d'habitat sur le site de l'Esquirol au Pradet

4 – Dans le bassin Hyérois (Hyères, Carqueiranne) p. 130

4-1 – A Hyères : les perspectives d’extension du grand centre-ville et de renforcement du rôle touristique et économique du quartier du Port et de l’Aéroport

4-1-1 – *Le renouvellement urbain dans la « ville constituée »*

4-1-2 – *Le potentiel d’extension à l’entrée Ouest de la commune*

4-1-3 – *Le potentiel d’extension autour du Jardin Olbius Riquier*

4-1-4 – *Le développement du quartier de Costebelle*

5-1-5 – *La valorisation du potentiel de développement économique et touristique à proximité du port et de l’aéroport et sur la presqu’île de Giens*

4-2 – A Carqueiranne

Conclusion : les enjeux qui ressortent de l’analyse du territoire de TPM p. 137

1 – Les enjeux de préservation et de valorisation p. 138

1-1 – **Les enjeux relatifs à la protection des espaces naturels et des coupures d’urbanisation**

1-2 – **Les enjeux relatifs à la protection des espaces supports de l’économie et de l’identité agricole**

1-3 – **Les enjeux relatifs à la préservation et à la mise en valeur du caractère des espaces bâtis à valeur patrimoniale, paysagère et identitaire**

1-4 – **Les enjeux relatifs à l’embellissement et à l’apaisement des espaces urbains et touristiques**

2 - Les enjeux de développement p. 142

2-1 – **Les enjeux relatifs à la définition des besoins en matière d’habitat, d’activités économiques et de grands équipements**

2-1-1 – *Augmenter la production de logements pour atteindre les objectifs du PLH communautaire*

2-2-2 – *Favoriser le développement des équipements métropolitains et des activités technopolitaines notamment à Hyères, dans le pôle Est et autour de la Rade de Toulon*

2-1-3 – *Rationaliser la gestion des espaces d’activité économiques et mettre en œuvre des règles de localisation des activités*

2-2 – **Les enjeux relatifs à l’optimisation de l’usage du foncier disponible**

2-2-1 – *Les sites d’extension potentiellement disponibles : un capital stratégique à ne pas gaspiller*

2-2-2 – *Le renouvellement urbain : une nécessité fondamentale*

2-2-3 – *L’exigence d’une qualité des aménagements pour accompagner le développement*

2-3 – **Récapitulatif des sites et espaces à enjeux pour l’accueil du développement**

2-3-1 – *Les sites potentiels d’extension urbaine*

2-3-2 – *Les sites potentiels de renouvellement urbain*

2-3-3 – *Les sites en mutation*

3 - Les enjeux de structuration p. 150

3-1 – **Les enjeux relatifs à l’évolution des pôles attractifs**

3-1-1 – *Faire de Toulon le pôle majeur de la métropole*

3-1-2 – *Organiser et renforcer le développement du pôle Ouest*

3-1-3 – *Restructurer le pôle Est et diversifier son accessibilité*

3-1-4 – *Affirmer les spécificités de la centralité hyéroise, « pôle d’équilibre » et « territoire d’exception »*

3-1-5 – *Conforter le développement des pôles de secteur et de proximité*

3-1-6 – *Accompagner les programmes de redynamisation des centres-villes par des règles cohérentes de localisation cohérente des activités commerciales et des grands équipements*

3-2 – **Les enjeux relatifs à la cohérence entre localisation du développement, dessertes par les transports collectifs et préservation de la grande accessibilité routière**

3-2-1 – *Privilégier une localisation du développement autour du tramway et des axes structurants de transports collectifs*

3-2-2 – *Limiter le développement du commerce de grande distribution autour des échangeurs autoroutiers*

3-3 – **Un espace stratégique à structurer : la Rade de Toulon**

Annexe 1 - Liste des documents utilisés pour la rédaction de ce diagnostic p. 158

Annexe 2 - Liste des personnes rencontrées dans les 11 communes de TPM p. 163

Annexe 3 - Sommaire détaillé p. 164



Président du SM SCoT : Robert Beneventi
Rédaction : équipe AU[dat]
Images : TPM & équipe AU[dat]
Cartographie : équipe AU[dat]
Conception et réalisation graphique : Lydia Pascual



Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée
B.P 537 - 83041 Toulon Cedex 9
Tél. 04 94 05 35 21 - Fax 04 94 05 35 35
contact@scot-pm.com

AU[dat]

Parc Technopôle Var Matin - 293 route de la Seyne-sur-Mer
83190 OLLIOULES - Tél. 04 94 62 20 71 - Fax 04 94 62 11 57
audat@wanadoo.fr