Document de travail novembre 2005

Diagnostic de Secteur



## Vallée du Gapeau







Le présent document constitue le Diagnostic de la Vallée du Gapeau. Il est le fruit des travaux engagés dans les commissions territoriales de la Vallée du Gapeau, qui se sont déroulées le 29 octobre 2004, le 18 février 2005, le 3 juin 2005 et le 18 novembre 2005.

Le Diagnostic de la Vallée du Gapeau s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du SCOT Provence Méditerranée en permettant d' :

- identifier et prendre en compte les identités, les potentiels, projets, et ambitions de la Vallée du Gapeau
- 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 constats, ce diagnostic avance les enjeux territoriaux de la Vallée du Gapeau. Cette démarche doit déboucher sur la réalisation du Projet de la Vallée du Gapeau : définition des objectifs et des orientations propres au secteur, qui mettent en relief ses particularités et ses ambitions et qui, en parallèle, déclinent et précisent les stratégies et objectifs généraux du SCOT PM.

Ce qui est déterminant pour la Vallée du Gapeau sera déterminant pour le SCOT.







# Sommaire



PARTIE I.	L'organisation de la Vallée du Gapeau	p. 5				
<ul><li>Un nouv</li><li>Mobilité</li></ul>	e du Gapeau, richesses et contraintes d'une situation géographique eau positionnement dans l'aire toulonnaise es : des flux croisés domicile-travail particulièrement intenses fonctionnements en matière d'organisation des déplacements	<ul><li>p. 6</li><li>p. 16</li><li>p. 20</li><li>p. 22</li></ul>				
PARTIE II.	Les dynamiques de développement de la Vallée du Gapeau	p. 27				
<ul> <li>Une croissance démographique accélérée</li> <li>Un marché du logement fortement influencé par les nouveaux arrivants principalement venus de TPM</li> <li>Une nouvelle économie marquée par l'accueil des entreprises</li> <li>L'agriculture : une spécificité forte mais vulnérable</li> </ul>						
Partie III. Les pistes de réflexions pour un projet territorial de la Vallée du Gapeau						
Les pist	es de réflexions concernant la préservation et la valorisation es de réflexions concernant le développement es de réflexions concernant la structuration du secteur et les déplacements	<ul><li>p. 44</li><li>p. 46</li><li>p. 50</li></ul>				







1



**PARTIE I.** 

L'ORGANISATION DE LA VALLEE DU GAPEAU



# La vallée du Gapeau : richesses et contraintes d'une situation géographique



### La vallée du Gapeau, une plaine agricole entre Provence Calcaire et Provence Cristalline

La communauté de communes de la Vallée du Gapeau est composée de 6 communes : Belgentier, La Crau, La Farlède, Solliès Pont, Solliès Toucas et Solliès Ville.

Ces 6 communes s'étendent sur 12 100 hectares, soit environ 10% de la superficie totale du SCoT Provence Méditerranée. La population s'élève à 44 000 habitants en 2003, soit 8 % de la population totale du SCOT.

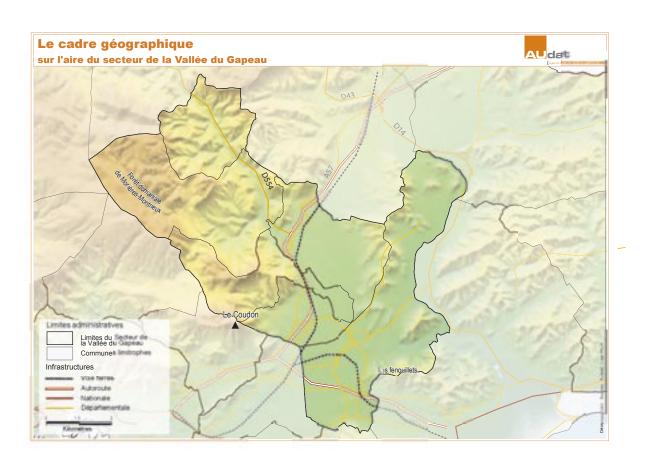
Le fleuve Gapeau est le fil conducteur de ce territoire. Long de 42 km, il prend sa source sur la commune de Signes au pied du massif de la Sainte Baume pour se jeter dans la Mer Méditerranée entre l'Aygade et les Salins d'Hyères. C'est le seul fleuve toujours en eau du territoire du SCoT Provence Méditerranée.

A l'ouest, se trouve le plateau calcaire de Siou Blanc, couvert de pins d'Alep, de chênes verts et de garrigues, avec ses massifs caractéristiques très marqués (le Coudon est le plus emblématique). Ce plateau calcaire est saigné par la haute vallée du Gapeau entre Belgentier et Solliès Toucas (canyon karstique).

A l'est s'opposent les reliefs cristallins plus doux des contreforts des Maures, recouverts de pins maritimes, de chênes lièges et de maquis. Au centre de ce territoire s'étend une vaste plaine agricole, la dépression permienne, qui sépare la Provence calcaire de la Provence Cristalline. Cette plaine fertile est un vaste couloir naturel entre Toulon et Fréjus. Par cette situation, le secteur de la Vallée du Gapeau était appelé à accueillir l'extension de l'agglomération toulonnaise. De nombreuses voies de communications (voies ferrées, routes, autoroutes) s'y sont développées, elles coupent aujourd'hui la vallée selon un axe Nord / Sud.

Ainsi, un couloir d'urbanisation s'est développé sur la partie ouest de la plaine et sur les contreforts des massifs, le long des infrastructures (La Farlède, Solliès Pont et dans une moindre mesure Solliès Ville et Solliès-Toucas). La Crau s'est développée sous forme de deux noyaux distincts (le village et la Moutonne) soumis à l'influence de l'A57 et de l'A570.

La partie est de la dépression permienne est restée à dominante agricole, avec trois terroirs dominants : l'horticulture au sud qui appartient au bassin de production hyèrois, la viticulture à l'est (AOC Côtes de Provence) et les vergers au coeur du territoire (figuiers et cerisiers sur la plaine, oliviers en restanques dans la haute vallée).





### Les espaces agricoles ont accueilli l'essentiel de l'urbanisation entre 1972 et 2003

En 1972, la vallée du Gapeau compte :

- 7.160 ha d'espaces naturels,
- 4.330 ha d'espaces agricoles,
- 620 ha d'espaces artificialisés

En 2003, on observe dans la vallée du Gapeau :

- un maintien des espaces naturels avec 7.260 ha,
- une perte d' 1/3 des espaces agricoles, soit une surface restante de 2.860 ha en 2003 ;
- 2.010 ha de surfaces artificialisées, soit un triplement en 30 ans.

#### L'évolution des espaces agricoles

- Les 3/4 des espaces artificialisés entre 1972 et 2003 (soit 1.040 ha) se sont développés sur les espaces agricoles de la plaine (autour des villages et hameaux existants).
- 650 ha de terres agricoles se sont enfrichés entre 1972 et 2003 pour devenir des espaces naturels. Ces espaces se situent essentiellement sur les piémonts des massifs. En 1972, on assistait déjà à un début de reconquête de certaines restanques par de la garrigue : c'est le cas par exemple du cirque de Valaury.

Par ailleurs, il est à noter que 210 ha d'espaces agricoles se sont développés sur les espaces naturels.

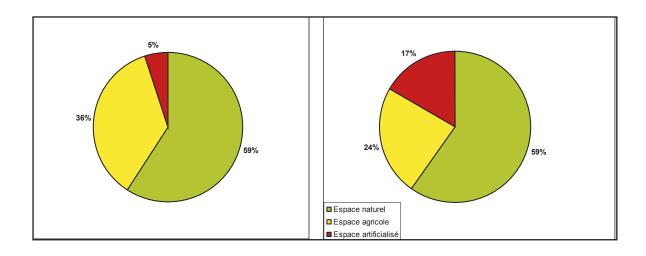
#### L'évolution des espaces artificialisés

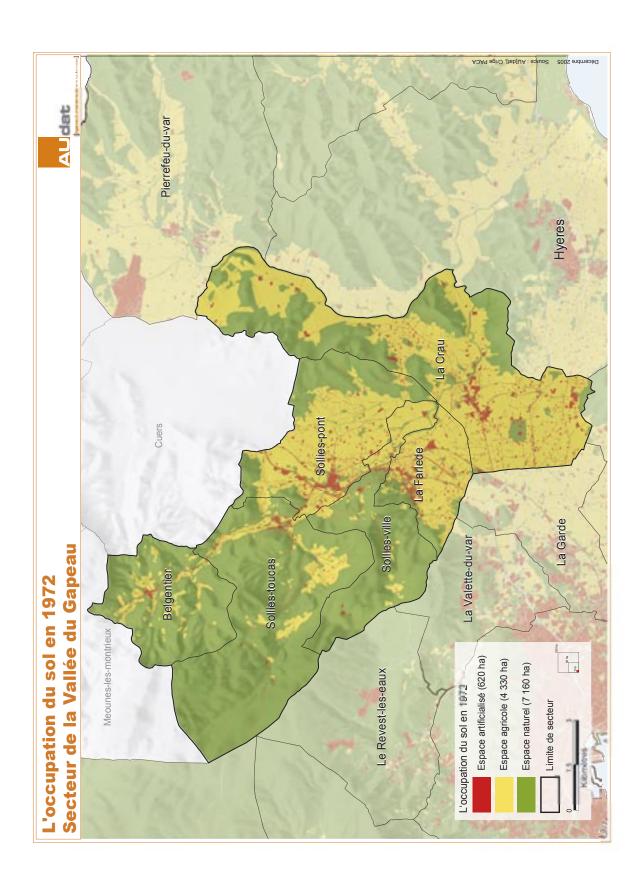
En 2003, les espaces artificialisés sont majoritairement composés d'espaces d'habitat individuel (59 %), avec une majorité de tissus pavillonnaires (660 ha, soit 32 %), et de bâtis diffus (550 ha, soit 27%).

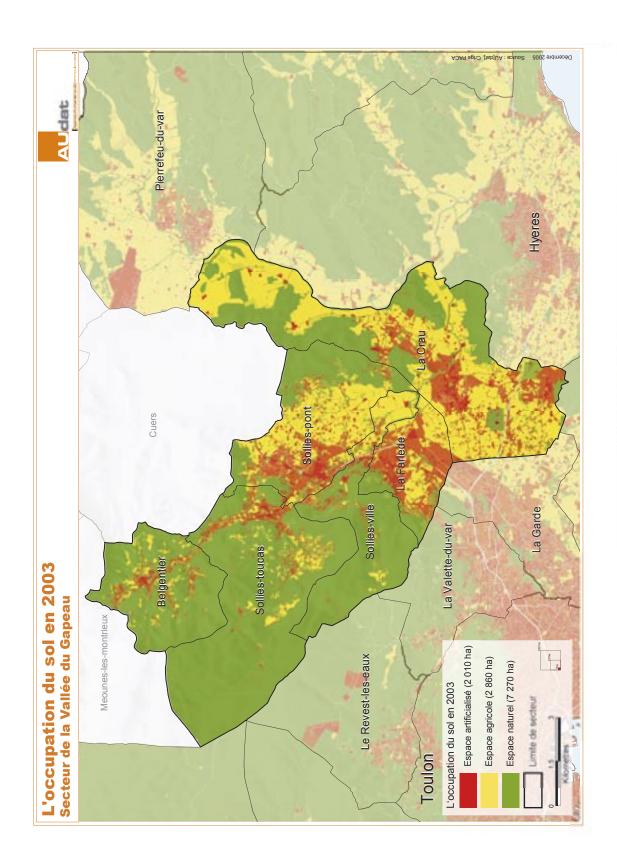
La densité moyenne de logements construits sur la période 1972 – 2003 dans la vallée du Gapeau est de 10 logements/ha. C'est la densité la plus faible dans le SCoT Provence Méditerranée (19 logements/ha en moyenne et 25 logements/ha pour TPM).

Les activités économiques, les équipements et les espaces de loisirs (camping, golf...) représentent 15% des espaces artificialisés; les infrastructures de transport (routes et voies ferrées) représentent 18 % (soit 360 ha).

en ha	1972	2003
Espace naturel	7160	7260
Espace agricole	4330	2860
Espace artificialisé	620	2010







#### De grandes richesses naturelles

Le secteur de la vallée du Gapeau dispose de nombreuses richesses naturelles. Les massifs et plateaux calcaires de l'ouest (plateau de Siou Blanc, forêt des Morières et massif du Coudon) présentent une grande richesse et une grande diversité biologique. Plusieurs inventaires ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) sont présents sur les massifs du secteur. A l'ouest, deux principales ZNIEFF couvrent la forêt des Morières et l'entrée du plateau de Siou Blanc. Le caractère sauvage et les formations karstiques abritent une faune et une flore rares et protégées.

Sur les reliefs de l'est, les contreforts des Maures, seul le Fenouillet est identifié comme porteur d'une grande diversité biologique (ZNIEFF).

Cet inventaire ZNIEFF date d'une vingtaine d'année. Une réactualisation des ZNIEFF est en cours dans le Var. Cette réactualisation est en cours de validation au niveau national. Ces nouvelles ZNIEFF font l'objet d'un travail de terrain et cartographique plus fin que ceux de la première génération. Une tendance générale à l'extension des périmètres ZNIEFF est constatée sur l'ensemble du massif de Siou Blanc et du Coudon.

Certains espaces non inventoriés auparavant sont identifiés, notamment plusieurs espaces de plaine : la ripisylve de la haute vallée du Gapeau jusqu'à Solliès Toucas ou le Mont Redon au nord du Fenouillet. Sur la commune de La Crau, les richesses biologiques de la vallée de Sauvebonne, du Réal Martin et des terres cultivées sont inventoriées. De même, la partie nord de l'Estagnol au nord de la Moutonne présente un des derniers marais d'eau douce de basse altitude de France Méditerranéenne.

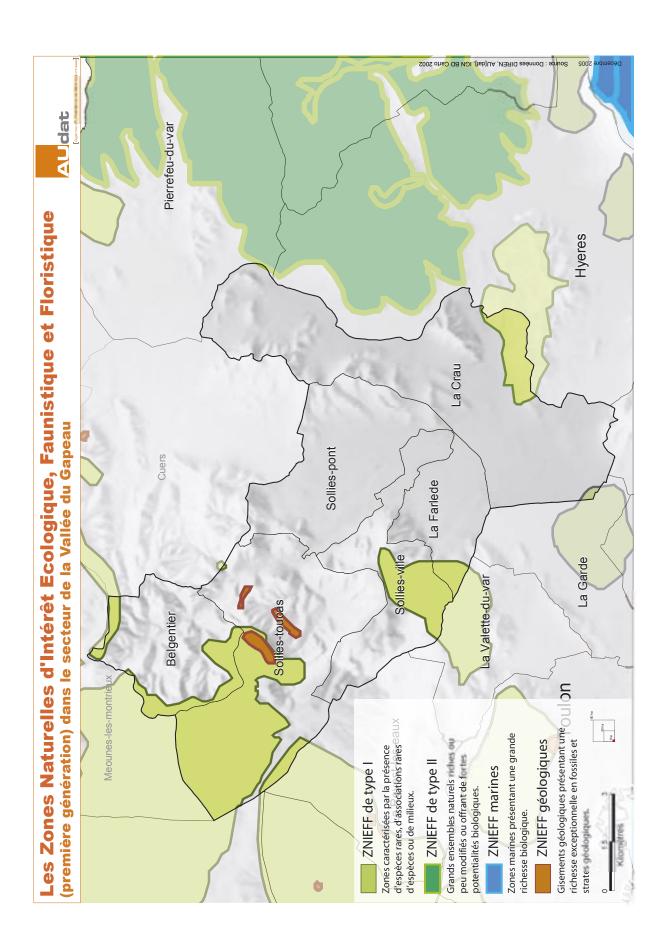
#### Peu de protections, mais une gestion des espaces naturels émergente

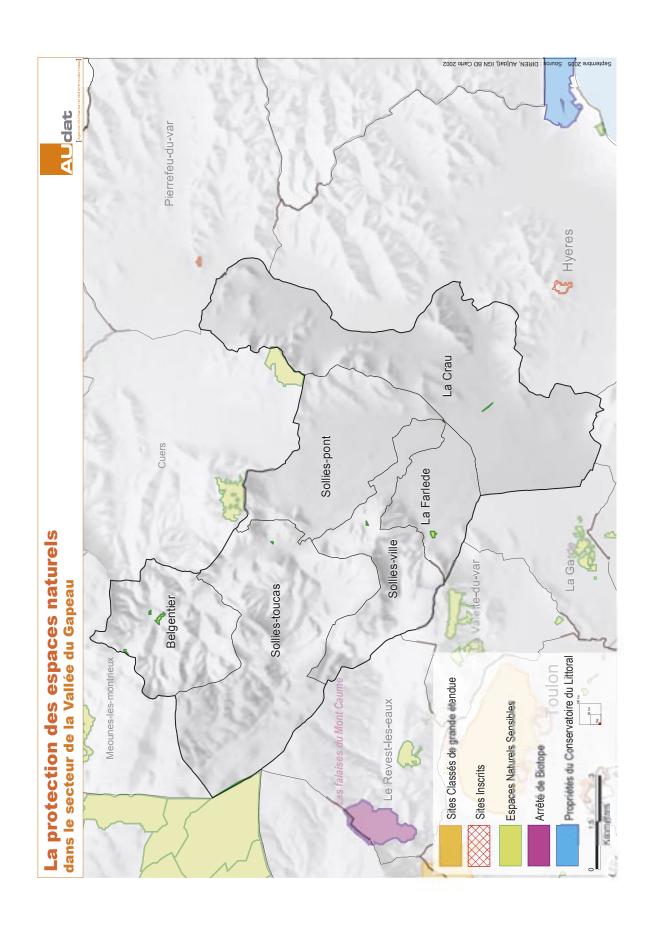
Malgré cette grande richesse biologique, **peu d'espaces sont protégés** dans le secteur. Jusqu'à aujourd'hui seuls 8 sites, représentant une dizaine d'hectares, étaient protégés de manière durable. Ils correspondent aux espaces Naturels Sensibles acquis par le Département du Var.

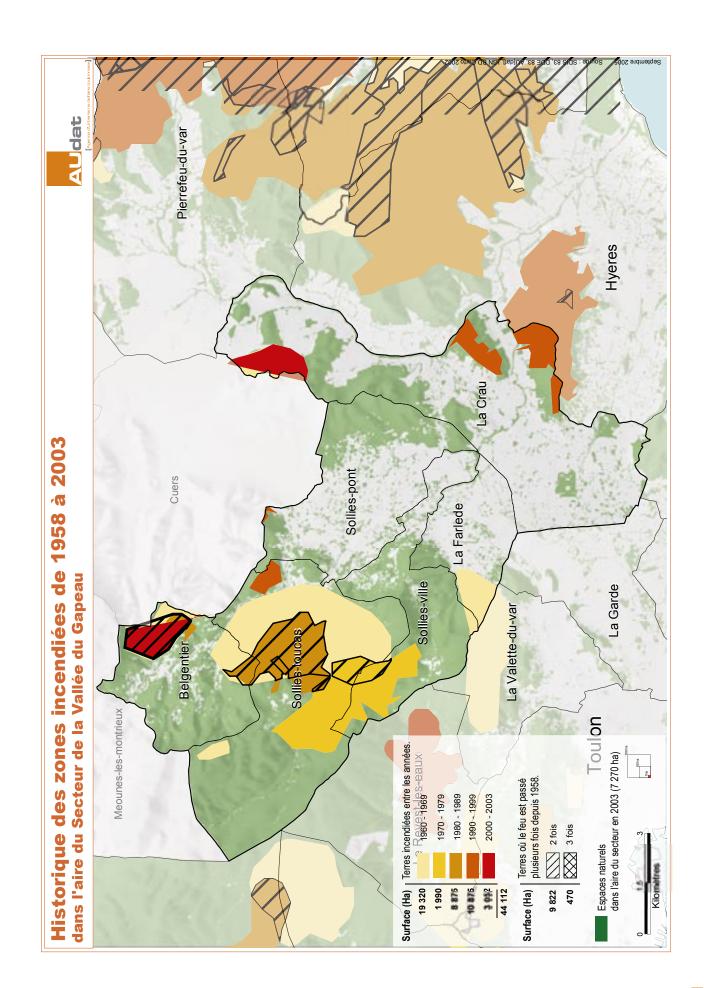
Le classement du site (loi 1930) du Coudon en cours va permettre la protection de ce massif et pérenniser sur le long terme les espaces naturels existants du massif. Ce classement reconnait ainsi le rôle majeur du Coudon comme espace naturel structurant.

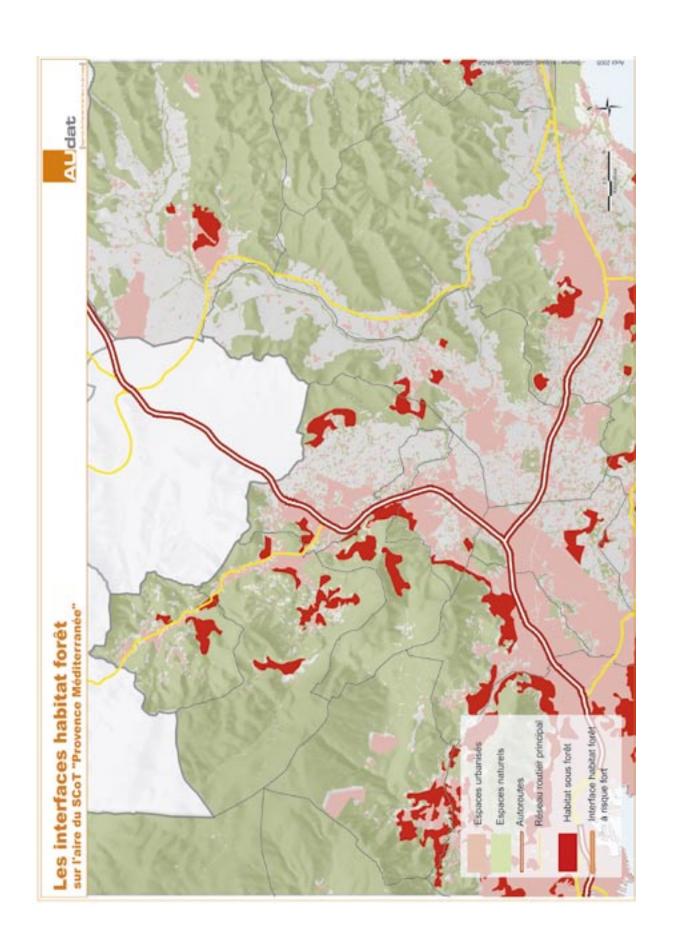
Quasiment toutes les ZNIEFF feront partie des futurs sites européen **Natura 2000**. Natura 2000 propose un dispositif qui reposera sur une gestion contractuelle des espaces naturels impliquant fortement les propriétaires privés.

Par ailleurs, **une procédure de SAGE** (Schéma d'Aménagements et de Gestion des Eaux) est en cours d'élaboration sur le bassin versant du Gapeau. Il permettra d'engager une politique de gestion de l'eau efficace à une échelle pertinente. Ces orientations serviront d'appui à l'élaboration du SCoT.









Néanmoins, la protection des espaces naturels en Espaces Boisés Classés dans les POS/PLU a permis une protection des grands massifs.

Par ailleurs, le risque incendie concerne fortement ce secteur ; en témoigne la superficie d'espaces naturels incendiés entre 1958 et 2003 (pratiquement la moitié des espaces naturels du secteur) dont certains qui ont été brûlés plusieurs fois. Au-delà des conditions climatiques (sécheresse et vents forts) qui accentuent le risque incendie, deux éléments majeurs spécifiques au secteur favorisent l'apparition des feux de forêt.

Le premier élément d'explication est l'augmentation de la combustibilité des massif. Celle-ci résulte d'une part de l'abandon des activités (agro-sylvo-pastoralisme) qui permettait l'entretien et la gestion de la forêt et d'autre part, de la progression des espaces naturels (après un incendie ou par la recolonisation des friches agricoles, (notamment dans la haute vallée) qui s'effectue via l'implantation d'essences pionnières particulièrement inflammables (le pin d'alep essentiellement).

Le deuxième phénomène qui peut accentuer le risque incendie est la présence d'habitat en forêt. Ceci a a deux conséquences importantes : un accroissement du risque de déclenchement de feux et la dispersion des forces de lutte contre les incendies du fait de la concentration des moyens pour la protection des habitations.

Le défi du SCoT en la matière sera bien de concilier les besoins en développement des communes et la nécessité de minimiser les risques dans les interfaces habitat - forêt.

Les risques sont bien identifiés au sein du SDAFI (Schéma Départemental d'Aménagement de la Forêt contre les Incendies) et des PIDAF (Plans Intercommunaux de Débroussaillement et d'Aménagement Forestier).

Cependant, de nombreuses interfaces habitat – forêt dangereuses subsistent dans la vallée du Gapeau, principalement sur les pentes des collines.

# Un nouveau positionnement dans l'aire toulonnaise

#### 1900-1945 : Une périphérie agricole et ouvrière

En tant que composante de l'aire toulonnaise, la Vallée du Gapeau n'a pas connu de bouleversement durant la première moitié du XXe siècle. Le peuplement oscille autour de 9.000 habitants, La Crau et Solliès-Pont en concentrant chacune un tiers. Les forêts sont encore pratiquées, l'agriculture en terrasse exploite les pentes, et l'activité des hommes tire parti d'une singularité fondamentale : la présence d'un cours d'eau permanent.

La force motrice de l'eau a ainsi pu être utilisée par une petite industrie (tanneries, papeterie) qui s'affaiblit après la première guerre mondiale et finit par disparaître dans les années 60-70. Mais cette ressource octroie surtout une fertilité exceptionnelle à la plaine, périphérie maraîchère du centre toulonnais.

Au-delà, le caractère agricole du territoire se fonde sur une identité viticole bien ancrée depuis l'implantation des coopératives dans les années 20 ; et sur des cultures fruitières (cerise, figue, pêche) et florales (violette, anémone, rose) qui ont connu des cycles de prospérité mémorables¹.

Toutefois, l'agriculture ne suffit pas à la population, en particulier dans la haute-vallée. Nombreux sont celles et ceux qui doivent travailler en ville. Les trajets sont facilités par la voie ferrée et la modernisation progressive des transports routiers. Le cœur de cette circulation est l'arsenal, dont l'attractivité s'accentue dans les années  $30^2$ . Les chantiers navals de La Seyne constituent aussi une source de travail notable. Par rapport à ces centres d'emploi, la vallée du Gapeau est donc également une périphérie ouvrière.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Broussais Monique «C'est toujours le même sillon. Les métiers d'autrefois à aujourd'hui dans le canton de Solliès», 1986.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Jacques Girault, «Banlieue toulonnaise ou région toulonnaise ?» Habitat et emploi entre les deux guerres, Villes en parallèle, CERCEAU, Université Paris X-Nanterre, n° du 10 juin 1986.

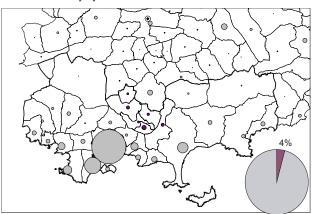
#### **1946-1975**:

## Une organisation traditionnelle qui perdure, aux portes de l'agglomération

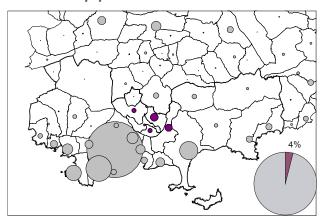
Après la guerre, l'aire toulonnaise entre dans un processus d'expansion démographique polarisé par la rade. Progressivement, la population supplémentaire se concentre dans les communes limitrophes et à Hyères. Ainsi, jusqu'à la période 1968-1975, la participation de la vallée du Gapeau est faible : elle représente autour de 3% de l'accroissement total. Certes, la population des communes du Gapeau s'est notablement élevée, mais le territoire est resté à l'écart des grands mouvements d'urbanisation liés à la reconstruction, à l'arrivée des rapatriés d'Algérie ou encore au tourisme.

Jusqu'au début des années 70, la vallée du Gapeau est encore nettement empreinte de son identité de pays, tourné vers Toulon et dans une moindre mesure vers Hyères (orientation de La Crau surtout), pour des raisons de marché (agriculture), d'emploi (arsenal, chantiers, services) ou de dépendance des équipements publics (lycées, administrations). Les gens se connaissent et se déplacent dans un espace organisé autour de villages animés, dont les fêtes occasionnent toujours de grands rassemblements. Toutefois, l'aire toulonnaise est en train de muter, l'autoroute parvient enfin à La Farlède et Solliès-Pont, les communes limitrophes de Toulon ne contiennent déjà plus la croissance démographique : la Vallée du Gapeau est aux portes de l'agglomération.

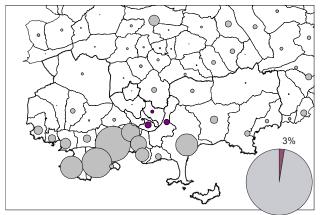
#### Variation de population de 1946 à 1954



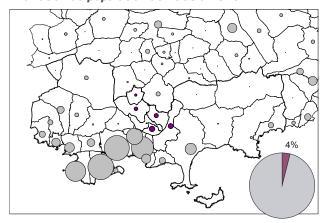
#### Variation de population de 1954 à 1962



#### Variation de population de 1962 à 1968



#### Variation de population de 1968 à 1975

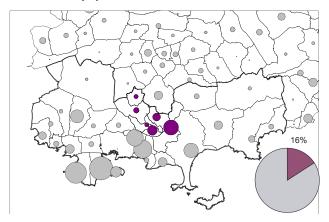


#### De 1975 à nos jours : La nouvelle dimension de la vallée du Gapeau

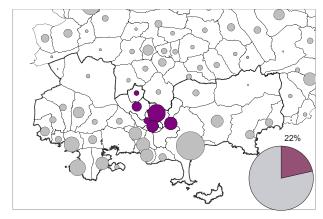
En effet, la progression démographique de l'aire toulonnaise se redistribue dans les secteurs périphériques et les communes du Gapeau connaissent dès lors une forte poussée de croissance : entre 1975 et 1990, la population augmente de 5% par an ; le rythme fléchit la décennie suivante (2% par an), mais reste nettement supérieur à la moyenne. En 24 ans, passant de 16.400 à 40.600 habitants, la population a été multipliée par 2,5. Ainsi, la part des communes du Gapeau dans l'augmentation totale de population a bondi de 3% à une moyenne de 24% sur la période 1975-1999.

Le changement d'échelle ne se limite pas à la population ; dans le même laps de temps, passant de 3.800 à 9.000, le nombre d'emplois a été multiplié par 2,4. Si l'importance de l'agriculture s'est affaissée, l'accueil des entreprises s'est largement développé. Car la plaine du Gapeau se trouve sur l'aire d'extension du pôle d'activités qui se forme à l'Est de Toulon depuis le début des années 70 (La Garde et La Valette). Le fait que la Z.I. Toulon Est compte aujourd'hui 40% de ses entreprises sur la commune de La Farlède en est un exemple significatif. Et la dynamique actuelle de localisation des activités ne fait que renforcer le poids de la vallée du Gapeau dans l'aire toulonnaise.

#### Variation de population de 1975 à 1982



#### Variation de population de 1982 à 1990



#### Variation de population de 1990 à 1999



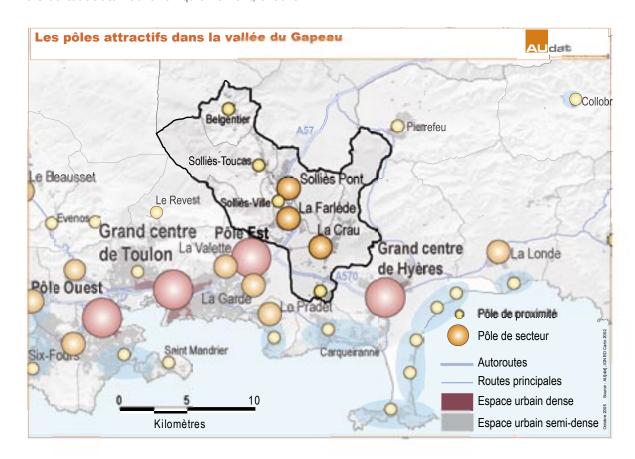
### La mutation des relations externes et internes

Ainsi, au tournant du siècle, les communes de la vallée du Gapeau ont acquis une nouvelle dimension démographique et économique qui modifie leurs relations externes et internes.

Sur le plan des relations externes, le rapport centre-périphérie a fortement évolué. C'est premièrement la crise de l'emploi industriel qui a diminué l'attractivité du centre historique : l'agonie des chantiers navals durant les années 80 a été aussitôt relayée par la chute des effectifs de l'arsenal dans les années 90. Deuxièmement, l'agriculture n'est plus aussi importante et s'est nettement désolidarisée du marché toulonnais, principalement du fait de la forte contraction de l'activité maraîchère. Troisièmement, diverses annexes d'administrations ont été implantées à Hyères et à La Valette, dont les habitants de la vallée du Gapeau sont les usagers et parfois les employés. Quatrièmement, l'axe de circulation intercommunale que constituaient la voie ferrée et les lignes de bus vers Toulon ne sont plus guère structurants dans l'univers du tout automobile. Cinquièmement, avec la

construction du lycée de La Garde, c'est un pan historique de la dépendance vis-à-vis du centre toulonnais qui s'est modifié. Enfin sixièmement, les pratiques d'achat ont complètement basculé. Tandis que le centre-ville de Toulon perdait de l'influence, le pôle d'activités commerciales de La Valette-La Garde se développait, intégrant les communes du Gapeau dans son bassin de chalandise.

Sur le plan des relations internes, les facteurs de changement sont globalement liés à la nouvelle organisation de l'espace. Les trajets quotidiens empruntent désormais souvent les tronçons autoroutiers, qui favorisent l'évitement des villages. De plus, l'emploi s'est redistribué au profit des activités tertiaires, en modifiant la hiérarchie des communes. Moins agricole, irrigué par le canal de Provence, le territoire ne vit plus en symbiose avec son cours d'eau. Surtout, l'étalement de l'habitat et le développement du grand commerce en zone périurbaine ont contribué à minorer le rayonnement des centre-villes. Enfin, une population largement renouvelée par la migration a introduit une certaine forme d'anonymat. Dans ce contexte, les appartenances ont tendance à se brouiller, l'identité de pays s'est quelque peu estompée.



### Mobilités: des flux croisés domicile-travail particulièrement intenses



### Seulement 30% des actifs vivent et travaillent dans la communauté de communes...

La communauté de communes de la Vallée du Gapeau accueille 15.400 actifs ayant un emploi en 1999, dont 80% habitent La Farlède, Solliès-Pont ou La Crau.

Seulement 30% des actifs (4 800 personnes) vivent et travaillent dans la communauté de communes. A titre de comparaison, ce taux dépasse les 50% dans les autres secteurs géographiques du SCoT.

- 23% (3.650) travaillent dans leur commune contre 40% pour les autres communes du SCoT.
- 7% (1.150) travaillent dans une autre commune du secteur : La Farlède et Solliès-Pont en attirent 40% chacune (910) et la Crau 16% (185). 10.570 actifs de la Vallée du Gapeau travaillent à l'extérieur, principalement sur le territoire de TPM (86% des actifs sortants soit 9.100 personnes). Les principaux flux domicile travail enregistrés au départ des communes de la Vallée du Gapeau se dirigent notamment vers :
- Toulon: 40% des actifs sortants (4 225 personnes)
- La Garde et La Valette : 22% des actifs sortants (2 300 personnes).
- Hyères: 20% des actifs sortants
   (2 080 personnes). L'attractivité de Hyères concerne surtout la commune de La Crau (1 235 actifs vivent à la Crau et travaillent à Hyères).
- Cuers: 4,5% des actifs sortants (460 personnes)

#### Et 40% des emplois sont occupés par des actifs extérieurs à la communauté de communes

En 1999, 4.214 actifs viennent chaque jour travailler dans la Vallée du Gapeau, principalement en provenance de TPM (3.035 personnes dont 1.160 en provenance de Toulon, 670 en provenance de Hyères et 630 en provenance de La Garde et La Valette) et dans une moindre mesure de la commune de Cuers (246 personnes).

La Farlède est la commune la plus attractive (présence de la zone industrielle de Toulon Est) et reçoit 45% des actifs qui viennent travailler dans la Vallée du Gapeau (1 916 personnes). La Crau attire 24% des actifs venant travailler dans la vallée du Gapeau (soit 1 014 personnes) et Solliès-Pont 23% (soit 979 personnes).

#### Une population captive de l'automobile

Seuls 10% des ménages de la Vallée du Gapeau n'ont pas de voiture (contre 22% à l'échelle de tout le SCoT Provence Méditerranée). Inversement, 45% des ménages du secteur ont au moins deux voitures (contre 27% à l'échelle de tout le SCoT Provence Méditerranée).

Les déplacements domicile-travail des actifs de la communauté de commune se font presque exclusivement en voiture (81% contre 70% dans le SCoT). Les transports en commun et les modes doux pèsent à peine plus de 10 % (20% dans le SCoT), 3% des actifs n'ont pas à se déplacer pour travailler et 5 % utilisent plusieurs modes de transports (7% dans le ScoT).

Cette omniprésence de l'automobile dans les déplacements quotidiens induit une charge de trafic importante sur les principaux axes du secteur. D'autant plus que ceux-ci sont empruntés par le trafic de transit lié au développement résidentiel des communes situées au Nord et à l'Est de la Vallée du Gapeau.

La surreprésentation de l'automobile dans les déplacements quotidiens renvoie à :

- La bonne accessibilité routière du secteur (même si la situation se dégrade depuis quelques années). La Vallée du Gapeau est irriguée par deux autoroutes gratuites en direction de Toulon : l'A57 et l'A570.
- La mauvaise qualité de l'offre en transports collectifs, notamment vers les grands pôles que sont Toulon, Hyères et la zone d'activité Est.
- Une urbanisation largement basée sur l'accessibilité automobile : les quartiers d'habitat nouveau, souvent à l'écart des axes structurants, sont généralement mal desservis par les lignes d'autocars et mal reliés par des cheminements doux aux noyaux urbains historiques.
- L'importance des effets de coupures liés aux grandes infrastructures (autoroutes A57 et A570, voies ferrées Marseille Vintimille et Toulon Hyères, RD 554) qui pénalise l'usage des modes doux pour les liaisons locales.

### Les dysfonctionnements en matière d'organisation des déplacements



### Une offre de transports collectifs inadaptée

La vallée du Gapeau est un territoire fortement tourné vers Toulon, les communes du pôle Est (La Farlède, La Garde, La Valette) et, dans une moindre mesure, Hyères.

Les déplacements en transports collectifs vers ces pôles sont actuellement difficiles et peu attractifs : il n'existe pas pour l'instant une alternative crédible à l'usage de la voiture pour les déplacements « métropolitains » liés à la vallée du Gapeau.

Le train est « en théorie » un mode de transports très performant sur le plan des temps de parcours (Toulon – Solliès-Pont et Toulon – La Crau en 15 minutes).

Mais en pratique, l'indigence de l'offre (7 allers / retours par jour vers La Crau, 5 allers vers Solliès-Pont et 4 retours) et le nombre insuffisant de gares font que le train reste un mode de transport « confidentiel ».

Le car offre des fréquences de passage importantes vers Toulon et le Pôle Est (27 allers – retours par jour entre Toulon, La Crau et Hyères, 38 allers retours par jour entre Toulon, La Crau et Solliès-Pont dont 14 dont prolongés jusqu'à Belgentier). Mais les temps de parcours sont réellement rédhibitoires. La quasi-totalité des cars passent encore par le centre-ville de La Garde ou La Valette et Saint Jean du Var au lieu de prendre l'autoroute pour gagner du temps à l'entrée de Toulon¹. Il faut près d'une heure pour faire un trajet entre La Crau et Toulon, et près d'une heure pour rejoindre Solliès-Pont.

Par ailleurs, les itinéraires des cars sont complexes et peu lisibles pour l'usager et ne répondent pas forcément aux besoins des usagers

Malgré leur forte attractivité, la zone industrielle de Toulon Est et le secteur Grand Var / Université ne sont pas systématiquement desservis par les cars en provenance de la vallée du Gapeau. Ainsi, seuls 12 allers / retours par jour (sur 38) en provenance de Solliès-Pont desservent la zone industrielle de Toulon Est et l'Université. La ligne 29 en provenance de La Crau ne passe pas dans la zone industrielle et ne dessert pas Grand Var.

Enfin, les horaires des cars sont souvent peu fiables (notamment pour la desserte de Solliès-Pont et La Farlède) car certains services sont en provenance de communes éloignées (Draguignan, Brignoles, St Maximin) et que les transporteurs affichent des horaires théoriques souvent éloignés de la réalité marquée par de nombreux retards dus aux aléas de la circulation.

# Des déplacements locaux en voiture, à pieds ou en vélo pénalisés par la mauvaise organisation du réseau de voirie et les coupure causées par les grandes voies de communication

Les déplacements locaux, entre les communes de la vallée du Gapeau, vers Hyères, ou vers le pôle d'activité de Toulon Est empruntent pour l'essentiel le réseau routier « traditionnel » dont l'aménagement est souvent inadapté au niveau de trafic constaté (voies souvent étroites, carrefours dangereux). En dehors des autoroutes, on relève des niveaux de trafic significatifs sur les axes suivants :

- La route départementale 67 (voie de desserte centrale de l'espace d'activité économique de Toulon Est entre La Garde et La Farlède) : 12 700 véhicules / jour au nord de l'échangeur de la Bastide Verte.
- La route nationale 2098 : 18 800 véhicules / jour sur la commune de La Crau
- La route départementale 206 qui relie le quartier de La Moutonne à l'échangeur de la Recense (A570) : 11 500 véhicules / jour.
- La route départementale 76 entre le quartier de La Moutonne et la RN 2098 (10 000 véhicules / jour).
- La route départementale 554 :
- Entre Belgentier et Solliès Pont (11 200 véhicules jours dont une part importante de « transit » en provenance des communes de Méounes, Néoules, etc.)
- Entre l'échangeur de La Farlède et le village de La Crau (16 000 véhicules / jour)
- Entre le village de La Crau et Hyères (12 000 véhicules / jour).

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Malgré la congestion de l'A57, le temps de trajet entre Toulon (Liberté) et le pôle Est (Université) est de 15 à 20 minutes si le car prend l'autoroute et de plus d'une demi-heure si le car passe par Saint Jean du Var. Par ailleurs, les cars par autoroute perdent du temps au moment où ils rentrent sur l'autoroute car ils ne bénéficient pas de priorité d'accès (par exemple à l'échangeur des Fourches).

Par ailleurs, le développement de l'habitat s'est souvent fait autour des anciens chemins ruraux qui n'ont pas été préalablement redimensionnés. Ces voies de desserte s'avèrent alors rapidement inadaptées à la croissance du trafic ce qui peut poser par ailleurs des problèmes de sécurité (accès des véhicules de secours par exemple).

Les grandes voies de communication représentent des obstacles pour le trafic local notamment en raison de l'insuffisance des voies de franchissement.

- A La Farlède et Solliès-Pont, la voie ferrée a longtemps représenté la limite « est » de l'urbanisation. Mais le développement tend maintenant à franchir cette limite alors que les voies de franchissement n'aient été redimensionnées.
- Il subsiste par ailleurs un passage à niveau dangereux sur la commune de La Farlède (sur le Chemin de la Gare).
- A La Crau, la voie ferrée, l'autoroute A570 et la RN 2098 représentent deux coupures difficilement franchissables y compris en voiture. Ainsi, il n'existe qu'une seule voie de liaison entre le village de La Crau et le quartier de La Moutonne qui est de plus compliquée par la complexité du « carrefour » de Gavary.

Enfin, le passage à niveau sur la RD 29 au niveau de la gare de La Crau pénalise la circulation et constituera un réel obstacle dans l'hypothèse d'une hausse de l'offre ferroviaire entre Hyères, Toulon et Marseille.

La circulation des piétons et des vélos est pénalisée par l'absence d'aménagements adaptés le long des voies de liaison entre les villages mais aussi entre le villages et ses quartiers ou lotissements.

Ainsi, de nombreuses voies de dessertes ne sont pas équipées de trottoirs ou d'accotements sécurisés, y compris dans des secteurs urbanisés. L'ampleur du trafic sur des voies souvent étroites ainsi que la vitesse souvent trop élevé des automobilistes créent une insécurité supplémentaire.

Les déplacements en vélo se heurtent aux infrastructures inadaptées et à la circulation importante. Par ailleurs, les grandes voies de communication représentent des obstacles quasiment infranchissables pour les piétons et les cyclistes. De ce fait, certains quartiers sont enclavés alors qu'ils sont théoriquement proches des centresbourgs.

- A Solliès-Pont :
- Les liaisons piétonnes et cyclables entre le quar

tier de Sainte Christine, la zone d'activité économique de la Poulasse et le village sont handicapées par le déficit d'aménagement de la RN 97 et des franchissements de l'A57.

- Les liaisons piétonnes et cyclables entre le village et le quartier des Laugiers sont pénalisées par la déficit d'aménagement des passages inférieurs sous la voie ferrée.
- La bretelle d'accès à l'échangeur des Terrins (RD 554) représente une coupure difficilement franchissable.
- A La Farlède, il est difficile et dangereux de se déplacer à pieds ou en vélo entre le village et zone industrielle car la seule voie d'accès est l'échangeur de La Farlède et le giratoire du Bec de Canard..

De ce fait, faute d'aménagements adaptés, de nombreux déplacements courts s'effectuent en voiture (faute d'alternative) alors qu'ils pourraient théoriquement être effectués à pieds ou en vélo. Ainsi,

- Le village de Solliès-Toucas se situe à 2 km de celui de Solliès-Pont (trajet plat)
- Le village de Solliès-Pont se situe à 2 kilomètres de celui de La Farlède (trajet plat)
- Le village de La Farlède se situe à 3 kilomètres de celui de La Crau et à 5 km de l'Université de La Garde (trajet plat).
- Le village de La Crau se situe à 3 km du quartier de La Moutonne et à 5 km de l'Université de La Garde (trajet plat)

# Un élément incontournable : la saturation des axes autoroutiers est appelée à persister malgré le projet d'élargissement de l'A57

L'accès aux communes de la vallée du Gapeau repose principalement sur l'A57 et dans une moindre mesure sur l'A570.

Ces axes souffrent d'une congestion croissante qui s'explique :

- Par le processus de périurbanisation : beaucoup de familles ont choisies de s'installer dans les communes desservies par l'A57, la RD43 et la RN97 (Vallée du Gapeau, axes Cuers – Brignoles et Cuers – Le Luc)
- Par le développement très important des activités économiques et commerciales dans le pôle d'activité de Toulon Est (La Valette, La Garde, La Farlède et La Crau), ce développement étant appelé à se poursuivre au regard des projets connus.

Le projet d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies ne permettra d'améliorer la situation que de manière limitée. En effet,

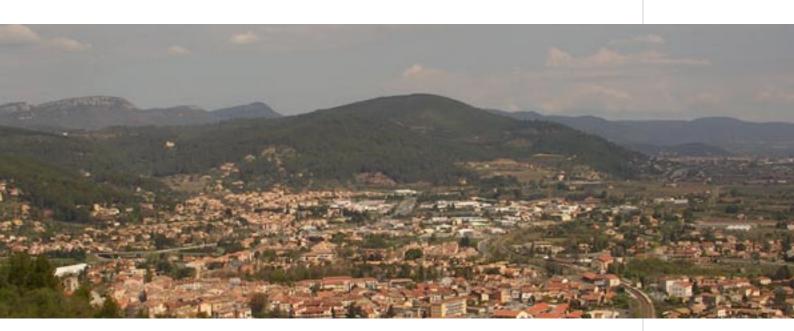
- Le niveau de trafic actuellement constaté sur l'A57 entre La Garde et Toulon correspond déjà à ceux d'une autoroute à 2x3 voies.
- Les projets de développement en cours ou prévus par les communes et les opérateurs commerciaux laissent augurer d'une croissance du trafic à court, moyen et long terme :

- Extension des centres commerciaux de Grand Var et Ikéa, et progression de l'activité commerciale dans la partie sud de la zone industrielle de Toulon Est (Castorame).
- Perspectives d'extension du pôle d'activité sur les communes de La Garde, La Farlède et La Crau (notamment le long de la RN98)
- Perspectives de développement de l'urbanisation à dominante activités et habitat à l'entrée Ouest de la commune de Hyères et dans le secteur de Gavary / La Moutonne à La Crau (projet d'installation d'une base logistique).
- Perspectives de développement de l'habitat dans le secteur de Pierre Blanche à La Farlède
- Poursuite du processus de périurbanisation dans les communes situées entre Cuers, Brignoles et Le Luc, alimenté par l'insuffisante production de logements neufs dans le cœur de l'agglomération.

En définitive, l'enjeu principal pour garantir une bonne accessibilité aux communes de la vallée du Gapeau est de développer un réseau performant de transports collectifs permettant un temps d'accès fiable et réduit aux grands pôles de l'aire toulonnaise.







**PARTIE II.** 

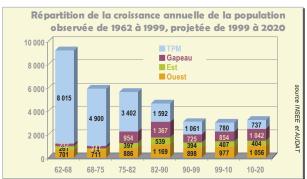
Les dynamiques de développement de la Vallée du Gapeau

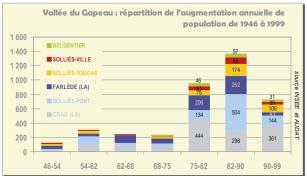


## Une croissance démographique accélérée



#### Toutes les communes grossissent, la hiérarchie se maintient





C'est bien à partir du milieu des années 70 que les communes de la vallée du Gapeau commencent à jouer un rôle prépondérant dans l'absorption de la croissance de l'aire toulonnaise. Jusqu'alors, l'augmentation de population était progressive et nettement en deçà du rythme observé dans le périmètre de TPM. Entre 1946 et 1975, l'évolution des populations communales traduit toutefois des dynamiques contrastées. Durant cette période, sans que la hiérarchie soit modifiée, l'écart se resserre entre les communes principales (La Crau, Solliès-Pont) et La Farlède, dont la part croît de 12,1% à 18,5%. L'explosion démographique qui survient au milieu des années 70 se caractérise en tendance par une croissance très soutenue (variation de 5% par an) de 1975 à 1990, et une baisse de régime entre 1990 et 1999 (2% par an), qui reste toutefois très au dessus de la moyenne de l'aire toulonnaise (0,6% par an); seules les communes du secteur Ouest connaissent alors un rythme similaire.

Durant cette phase d'expansion rapide, la hiérarchie des communes s'est maintenue, malgré un rythme de croissance différencié. Quatre phénomènes se détachent :

- On observe un chassé-croisé entre La Crau et Solliès-Pont, la première prenant les devants entre 1975 et 1982, en concentrant 46% de l'accroissement du secteur (+444 hab. par an). Entre 1982 et 1990, Solliès-Pont réduit l'écart, avec une moyenne annuelle de 504 habitants supplémentaires, soit 37% de la variation totale du secteur. Entre 1990 et 1999, La Crau accueille cette fois la moitié de la population supplémentaire du secteur, notamment grâce à l'urbanisation de La Moutonne. En définitive, l'écart relatif entre les deux communes se sera légèrement amplifié, au profit de La Crau.
- Solliès-Toucas concentre une proportion de plus en plus importante de la croissance démographique du secteur (8% entre 1975 et 1982, 15% entre 1990 et 1999).
- Inversement, la part de la croissance farlédoise dans la croissance démographique du secteur décline (22% entre 1975 et 1982, 6% entre 1990 et 1999).
- Les plus petites communes, Solliès-Ville et Belgentier ont quant à elles maintenu leur rang, en suivant une croissance proche de la tendance du secteur.

#### La population des communes de la Vallée du Gapeau de 1946 à 1999

	ANNEES	194	16	1954		1962		1968		1975		1982		1990		1999	
		eff.	%	eff.	%	eff.	%	eff.	%	eff.	%	eff.	%	eff.	%	eff.	%
lat	BELGENTIER	511	5,2	587	5,4	582	4,4	561	3,8	665	4,1	984	4,3	1442	4,2	1724	4,:
4 <i>Udat</i>	SOLLIÈS -VILLE	549	5,6	634	5,8	710	5,3	801	5,4	837	5,1	1193	5,2	1895	5,6	2 247	5,
)   	SOLLIÈS -TOUCAS	815	8,3	1022	9,4	1331	10,0	1287	8,8	1522	9,3	2 047	8,9	3 439	10,1	4 397	10,
INSE	FARLÈDE (LA)	1194	12,1	1533	14,1	1874	14,1	2 540	17,3	3 027	18,5	4 472	19,4	6 491	19,1	6 877	16,
	SOLLIÈS -PONT	2 9 7 9	30,2	3 109	28,6	4 021	30,2	4 213	28,6	4 549	27,8	5 489	23,8	9 522	28,0	10 820	26,
urce	CRAU(LA)	3 802	38,6	3 999	36,7	4 784	36,0	5 305	36,1	5 768	35,2	8 876	38,5	11256	33,1	14 508	35,
Sour	TOTAL GAPEAU	9 850	100,0	10 884	100,0	13 302	100,0	14 707	100,0	16 368	100,0	23 061	100,0	34 045	100,0	40 573	100,

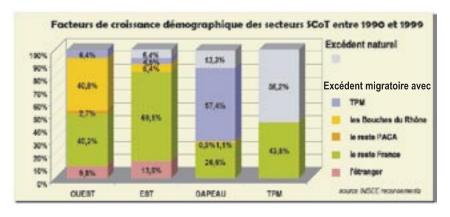
#### Des excédents migratoires qui soutiennent une croissance rapide...

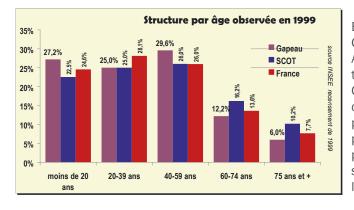
La variation de la population sur une période donnée résulte du solde naturel (solde des naissances et des décès), et du solde migratoire (solde des migrations entrantes et sortantes). Dans une société où nombre d'enfants par ménage ne cesse de diminuer, les phénomènes d'explosion démographique sont plutôt déterminés par les excédents migratoires. Et c'est bien l'arrivée massive de personnes extérieures au secteur Vallée du Gapeau qui est la principale explication du bond effectué de 1975 à 1999 (de 16.000 à 40.000 habitants).

Le régime démographique<sup>1</sup> du secteur Vallée du Gapeau se singularise par une combinaison particulière de fort excédent migratoire et naturel.

- En effet, l'écart entre les individus qui sont partis et ceux qui sont arrivés est largement positif : 5.657 migrants. Ce qui est remarquable si l'on rapporte ce chiffre à la population de 1999 et donne un taux de 14% (autrement dit, le poids de l'excédent migratoire sur cette période de 9 ans représente 14% de la population). Par comparaison, seul le secteur Ouest a connu un excédent migratoire proportionnellement plus important, avec un taux de 15%; le secteur Est se trouve en deçà

> avec 12% et l'excédent migratoire de TPM, bien qu'élevé en effectif, est extrêmement faible ramené à la population totale (2%).



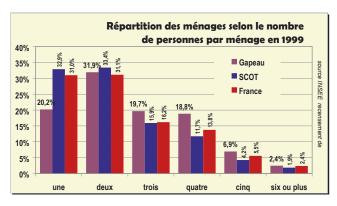


En parallèle, l'excédent naturel de la Vallée du Gapeau représente 2,14% de la population. Alors que TPM (1,4%) vient en deuxième position, puis le secteur Est (0,86%) et le secteur Ouest, où le nombre des décès est supérieur à celui des naissances. Si l'excédent naturel est plus consistant dans le secteur Vallée du Gapeau, c'est que la structure de population s'y prête: les tranches d'âge inférieures à 60 ans y sont plus représentées qu'ailleurs, ce qui limite la mortalité et favorise la natalité.

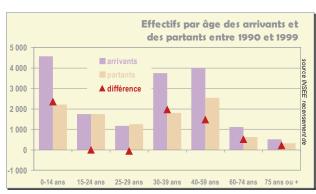
<sup>&</sup>lt;sup>1</sup>L'analyse des mécanismes de la croissance démographique ne peut être réalisée que pour la période 1990-1999.

#### Mais un dynamisme démographique en réalité fragile

C'est donc à la fois une population plus jeune, de forts excédents migratoires et l'impact de cette migration sur les naissances, qui explique le dynamisme spécifique de la Vallée du Gapeau. Or ce régime démographique est étroitement lié au rythme et à la spécialisation de la construction. En effet, la combinaison d'une localisation proche des pôles d'emploi et d'une offre de logements essentiellement composée de maisons individuelles a logiquement attiré des ménages avec enfants (d'où une forte part des ménages de taille supérieure).



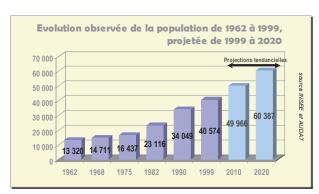
Mais par manque de petits logements, ces enfants peuvent difficilement rester lorsqu'ils décohabitent, comme le suggère le solde migratoire nul des 15-29 ans. Par conséquent, si la construction ralentit et que rien n'est fait pour accueillir les petits ménages, la population est susceptible de vieillir rapidement : tandis que les jeunes continuent de partir, relativement peu de familles s'installent, la natalité baisse, la mortalité commence à s'élever, la population augmente de moins en moins, jusqu'à une possible diminution.

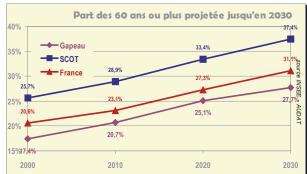


Ainsi, la maîtrise du niveau de population passe à moyen et long terme par une offre de logements plus diversifiée, capable de générer de façon pérenne une structure démographique équilibrée. Ceci est par ailleurs souhaitable dans la perspective de l'amortissement des équipements concernant la jeunesse, qu'un vieillissement précipité de la population rendrait surdimensionnés.

A titre de repère, si les tendances démographiques

identifiées entre 1990 et 1999 se prolongeaient, la barre des 50.000 personnes serait atteinte en 2010. On voit aussi que la part des personnes de 60 ans et plus s'affirmerait, tout en restant nettement en deçà du niveau de la moyenne de l'aire toulonnaise.





# Un marché du logement fortement influencé par les nouveaux arrivants, principalement venus de TPM

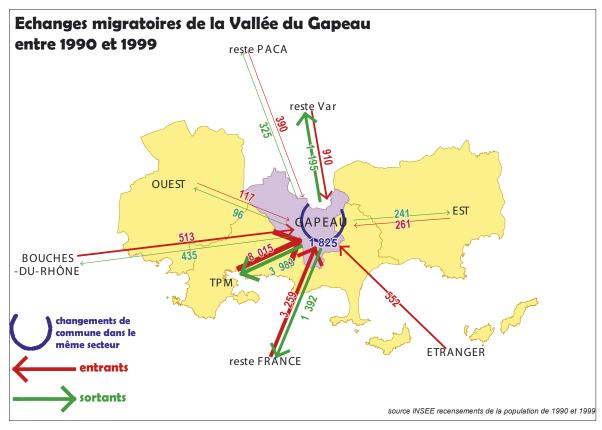
Le fort dynamisme démographique est du en grande partie aux nouveaux arrivants provenant de TPM. Entre 1990 et 1999, 57 % des 6.528 nouveaux habitants provenaient de TPM, soit 3.720 personnes.

Environ un peu moins des deux tiers des nouveaux logements produits dans la Vallée du Gapeau entre 1990 et 1999 ont été captés par des population en provenance de TPM. Le marché du logement de la Vallée du Gapeau est donc en grande partie influencé par celui de TPM.

Les arrivants de TPM recherchent des logements plus spacieux et moins coûteux, une offre qu'ils ne trouvent pas forcément dans TPM.

L'offre de logement de la Vallée du Gapeau doit tenir compte de deux éléments : les populations locales et les nouveaux arrivants s'inscrivant dans un processus de périurbanisation toujours à l'œuvre depuis les années 1970.

Cependant, si le parc de logement s'est accu de près de 20 % entre 1990 et 1999, avec 355 unités produites chaque année, la production de logements s'est effondrée entre 1999 et 2004 pour n'atteindre que la moitié de cette production, soit 187 nouveaux logements, production la plus faible des secteurs du SCOT PM.



Dès lors, l'offre quantitative de logement ne semble pas être suffisante pour satisfaire la demande, no-tamment interne, c'est à dire issue des populations du secteur. L'attractivité du Gapeau étant toujours forte, la faiblesse de l'offre en logement engendre logiquement une pression foncière et immobilière de nature à écarter du marché du logement les populations modestes et les jeunes actifs.

En outre, le marché du logement est largement dominé par un seul type d'habitat, la maison individuelle, qui représente en 2004 plus de 9 logements construits sur 10. Les logements collectifs, où l'on retrouve la grande majorité des logements locatifs et des locatifs aidés susceptibles de satisfaire les populations modestes et les jeunes actifs, ne représentent que 10 % du marché.

Ce manque de diversité dans l'offre de logements rend plus difficile l'accessibilité pour un grand nombre d'habitants.

En revanche, il apparaît plus facile à la Vallée du Gapeau d'engager des actions efficaces en matière de logement, c'est-à-dire de répondre à des demandes ciblées, car les résidences secondaires ne constituent que 3.6 % du parc total. Le logement collectif n'est pas « aspiré » par le marché des résidences secondaires.

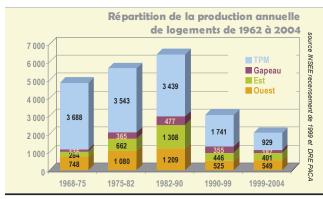
En comparaison le secteur Ouest compte 64 % de maisons individuelles dans les constructions totales, 54 % pour le Secteur Est et 60 % pour TPM.

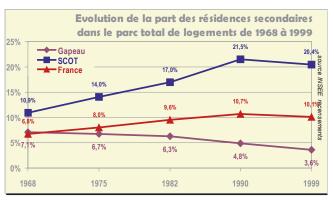
### Un décalage entre l'offre et la demande qui s'accentue

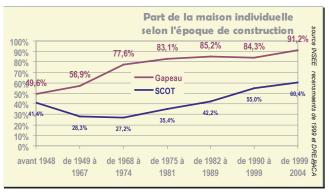
Au vu de la croissance démographique du secteur et du phénomène de décohabitation (de moins en moins de personnes par logements), les besoins en logements jusqu'en 2020 peuvent s'estimer à **432 logements par an**.

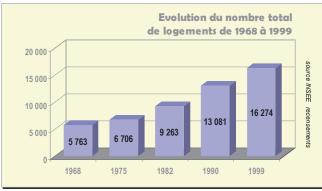
Ces estimations ont été réalisées en prolongeant les tendances connues entre 1990 et 1999. Si elles n'intègrent pas les ambitions des élus quant à la croissance démographique future souhaitée, elles permettent néanmoins de cerner les tendances démographiques dans lesquelles s'inscrit la Vallée du Gapeau et donc d'avoir une certaine mesure de la pression foncière et immobilière.

Entre 1999 et 2004, **la production de logements neufs s'élevait à 187 unités par an** dans la Vallée du Gapeau, ce qui est nettement insuffisant pour satisfaire la demande de l'ensemble des catégories de population.









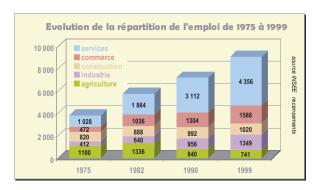
Dès lors, cette production n'est pas de nature à soulager la pression qui s'exerce sur le marché du logement dans la Vallée du Gapeau et permet difficilement à l'ensemble des ménages et des actifs de se loger.

# Une nouvelle économie marquée par l'accueil des entreprises



### ■ La structure de l'économie

La poussée économique des communes de la Vallée du Gapeau se reflète clairement dans la croissance de l'emploi entre 1975 et 1999. On constate que le nombre d'emplois localisés sur le territoire a augmenté de 136% (de 3.800 à 9.000), soit une hausse très au-dessus de la moyenne de l'aire toulonnaise (+61%, de 112.000 à 180.000 emplois). Ainsi, la part des emplois concentrés par le secteur Vallée du Gapeau s'est significativement accrue : de 3,4% en 1975, à 5% en 1999. Au-delà, c'est une véritable modification de la structure de l'économie, qui caractérise la période.

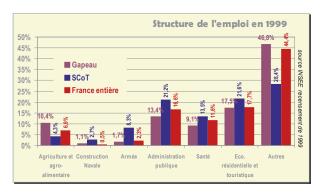




L'agriculture, pilier traditionnel de l'emploi local (29% en 1975), s'est considérablement amoindrie (8% en 1999), avec une diminution nette de 340 emplois. Pourtant, il faut noter que le binôme agriculture/agro-industrie reste une spécificité forte (10% des emplois), par comparaison avec les autres secteurs du SCoT PM (4% en moyenne). De fait, la Vallée du Gapeau a toujours constitué un pôle agricole majeur, principalement grâce aux exploitations de La Crau (entre la moitié et les deux tiers des emplois agricoles de la VDG) et de Solliès-Pont (environ 20%). De façon telle qu'en 1999, 14% des emplois agricoles de l'aire toulonnaise se situaient encore dans le secteur Vallée du Gapeau.

### La fin d'un cycle de développement de l'activité industrielle

En termes de participation à l'économie de l'aire toulonnaise, l'emploi industriel signale peut-être l'évolution la plus remarquable sur la période 1975-1999. En effet, les communes de la Vallée du Gapeau n'accueillaient que 2% des emplois industriels de l'aire toulonnaise en 1975 et près de 8% en 1999. Si la crise des sites d'activité de la rade produit un effet arithmétique, cette hausse s'explique surtout par le triplement des emplois industriels dans le secteur VDG.

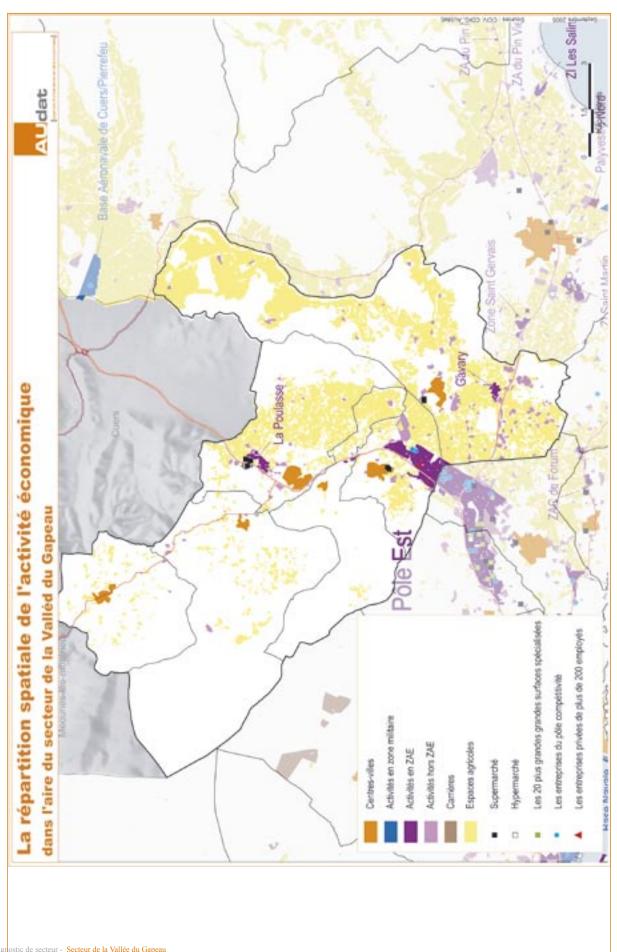


De surcroît, la répartition interne de l'emploi industriel s'est notablement transformée : le rôle traditionnel de Belgentier et de La Crau s'est affaibli (de 43% des emplois industriels en 1975, à 16% en 1999), tandis que le remplissage de la ZI Toulon-Est a placé La Farlède en pôle prééminent (23% des emplois industriels en 1975, 56% en 1999). Toutefois, l'évolution récente de l'emploi privé signale un net recul de l'activité industrielle. La mutation de la ZI Toulon-Est se traduit notamment par la perte de 407 emplois industriels à La Farlède entre 1999 et 2003, du fait de la fermeture de petites et grandes entreprises comme Silk Epil (165 employés).

### Une tertiarisation de l'économie surtout liée au secteur privé

Parallèlement, le domaine des services (hors commerce) a connu une véritable explosion avec un triplement des effectifs et une forte affirmation dans la structure de l'emploi (de 27% à 48%). Même si la tertiarisation de l'économie est une tendance commune, il est intéressant de noter que dans la Vallée du Gapeau, ce phénomène est fortement lié à l'accueil des entreprises, comme le suggère la sous-représentation de l'administration publique et de la santé (22% des emplois dans la VDG, contre 35% en moyenne dans l'aire toulonnaise).

Par ailleurs, l'évolution de l'emploi privé entre 1999 et 2003 montre l'attractivité récente de La Crau (+430 emplois dont plus de la moitié dans les services) et la concentration nouvelle d'activités liées au transport à la Farlède (+226 emplois), où un pôle logistique s'est constitué dans la ZA Bec de Canard.

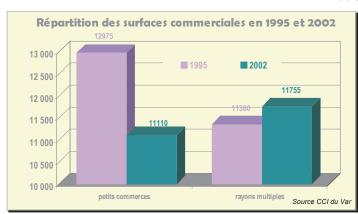


### ■ La localisation de l'activité

### Des zones d'activité à vocation locale, rattrapées par l'expansion du pôle d'activités Est de l'aire toulonnaise

En 2003, sur 1943 entreprises, la commune de La Crau en accueillait 34%, Solliès-Pont 26%, La Farlède 24%, Solliès-Toucas 8%, Solliès-Ville 4% et Belgentier 4%. La croissance économique de ces trente dernières années s'est en partie localisée dans des zones d'activité, mais de nombreuses petites implantations sont dispersées et les centre-villes conservent un rôle important. La principale concentration d'activités péri-urbaine est la partie de la ZI Toulon Est qui s'étend sur le territoire de La Farlède et se prolonge entre la N97 et l'autoroute, ainsi que sur le site Bec de Canard, et le long de la D554A (base logistique de Casino). Une situation qui fait de cette commune la première zone d'accueil des entreprises de taille importante : sur 57 entreprises de 20 employés ou plus, 27 se trouvent à La Farlède, 14 à La Crau, et 12 à Solliès-Pont. La Farlède accueille également deux entreprises du pôle de compétitivité « mer » : Optis et Thalès Information Systèmes.

Les autres concentrations d'activités sont à vocation intermédiaire (la ZA Gavary à La Crau et la ZAC de La Poulasse à Solliès-Pont), ou locale (principalement Le Logis Neuf à Solliès-Ville et le long de la D76 à La Moutonne). Ces sites d'activité tendent aujourd'hui à conformer un chapelet qui préfigure l'extension du pôle d'activités Est de l'aire toulonnaise, à proximité des deux axes autoroutiers (A57 vers Nice et A570 vers Hyères). A ce titre, les communes de La Farlède, Solliès-Pont, Solliès-Ville et La Crau se trouvent sur une zone de fortes tensions foncières.



### Un tissu commercial peu dynamique

L'offre commerciale du secteur Vallée du Gapeau est relativement peu développée. En 2002, il existait environ 270m<sup>2</sup> en commerces de détail pour 1.000 habitants, alors que la moyenne de l'aire toulonnaise était de 470 m². Le commerce de détail était d'ailleurs en régression par rapport à l'année 1995, d'après la diminution des surfaces observée à La Farlède (- 1.200 m²), dans une moindre mesure à La Crau (- 500 m²) et Solliès-Pont (- 400 m²) et malgré une légère récupération à Belgentier, Solliès-Ville et Solliès-Toucas. Ces tendances ne renvoient pas qu'au problème de la concurrence des grandes surfaces, mais aussi à une perte de rayonnement des centres-villes. Cette tendance n'est pas inéluctable, elle peut s'infléchir par l'amélioration de nombreux paramètres comme l'accessibilité, la qualité des devantures, les horaires d'ouverture, la qualité des espaces publics...

L'offre en grandes surfaces à rayons multiples (hypermarchés, supermarchés, hard discount) correspond à la moyenne de l'aire toulonnaise d'environ 290 m² pour 1000 habitants. Les surfaces ont peu progressé entre 1995 et 2002, les enseignes hard discount étant déjà installées depuis le début des années 90. Les communes de la haute-vallée sont dépourvues de grandes surfaces à rayon multiples, elles dépendent de l'offre commerciale située en plaine.

Globalement au niveau du grand commerce, le secteur Vallée du Gapeau subit la forte concurrence du pôle d'activités commerciales de La Valette-La Garde. Pourtant, dès le début des années 70, la commune de Solliès-Pont avait accueilli un centre commercial moderne - Midi-Multiple - en bordure Nord de l'A57. La structure ne s'est plus dévelopée mais a conservé une physionomie soignée. Avec son enseigne locomotive – les magasins But

-, la Foir'Fouille, un grand supermarché et une petite galerie marchande, Midi-Multiple fait aujourd'hui face à une petite concentration d'enseignes du groupe Intermarché, qui a émergé à la fin des années 80, dans la ZAC de La Poulasse. L'ensemble constitue un pôle commercial périphérique de taille intermédiaire.

### L'agriculture : une spécificité forte mais vulnérable



### Une agriculture diversifiée

L'espace agricole du secteur Gapeau est essentiellement concentré dans la dépression permienne. Cette plaine constitue un des principaux bassins de production agricole du SCoT Provence Méditerranée.

Cette agriculture est caractérisée par la prédominance de la viticulture (40% des espaces agricoles). On retrouve l'essentiel de ces vignobles sur la commune de La Crau (piémont des Maures et vallée de Sauvebonne), et dans une moindre mesure à Solliès-Ville et à Solliès-Pont. Le terroir des AOC Côtes de Provence est très présent sur les vignes du Gapeau (65 % du vignoble cultivé est en AOC).

Les vins de Provence semblent relativement préservés : le rosé connaît une progression constante depuis 2000 et l'augmentation globale de la qualité des vins a permis de compenser la baisse des volumes vendus.

Les vergers représentent 20% des espaces agricoles. On retrouve les vergers de **figues** au cœur de la plaine. Ils font l'objet d'une procédure de démarche AOC « figue de Solliès ». D'autres arbres fruitiers sont présents dans la plaine dont les traditionnels cerisiers.

75 % de la production nationale de figues provient de la vallée du Gapeau. Cette richesse est possible grâce à la conjonction unique de certains facteurs : un excellent ensoleillement, la présence de l'eau, un sol drainant et riche en minéraux. La reconnaissance de l'AOC « figue de Solliès » devrait aboutir en 2006 (vers le mois de mars).

Les **oliveraies** se trouvent essentiellement sur les piémonts calcaires du massif de Siou Blanc et dans la haute vallée du Gapeau.

La plupart de ces vergers sur restanques sont aujourd'hui cultivés par des particuliers. L'oléiculture est également une source de revenus complémentaires pour certains agriculteurs. Quatre moulins et quatre coopératives assurent la transformation en huile sur la Communauté : le moulin du Partégal et le moulin Guiol à La Farlède, la coopérative « la belgentièroise » à Belgentier et « sélection Jean Vives » à La Crau. Une future AOC « huile de Provence » est à l'étude et devrait permettre de multiplier les exploitations oléicoles du fait de la reconnaissance du produit.

En vallée du Gapeau, comme sur l'ensemble du SCoT Provence Méditerranée, 80 % des **exploitations maraîchères** ont disparu ces 20 dernières années. Aujourd'hui des stratégies nouvelles apparaissent autour de la vente directe et des produits « bio » comme par exemple, la vente à la ferme sous le label « produit de la ferme » de la Chambre d'Agriculture à La Crau ou encore le développement des AMAP (Association Pour le Maintien d'une Agriculture Périurbaine) qui proposent des paniers à la semaine (le Grand Jardin à Solliès Pont).

L'horticulture (floriculture et plantes en pots) présente dans la Vallée du Gapeau (essentiellement au sud de la commune de La Crau) s'inscrit dans le grand bassin horticole hyèrois.

L'horticulture crauroise subit une pression certaine depuis la mise en service de l'A 570. Selon le Recensement Général Agricole, les Surfaces Agricoles Utiles déclarées pour la fleur ont connu une contraction sur la période 1988 – 2000. Un projet collectif autour d'un Système Productif Local (SPL subventionné par la DATAR) a vu le jour. Il permet d'organiser la filière horticole pour la renforcer économiquement et de construire un projet de territoire avec les collectivités : le projet sur l'espace des Loubes a pour objectif d'atteindre un volume de production suffisant.



### Le devenir de l'agriculture hypothéqué par une très forte pression urbaine et foncière

L'enfrichement des terres agricoles s'observe depuis une trentaine d'années dans la vallée du Gapeau, comme dans l'ensemble du SCoT Provence Méditerranée.

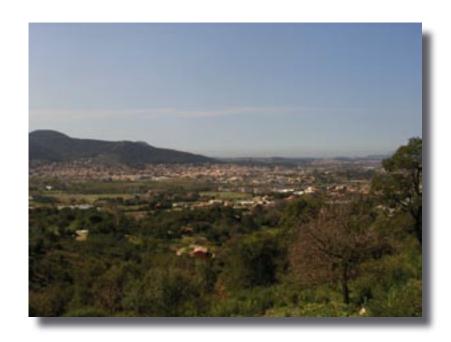
Un des facteurs est le vieillissement de la population agricole : 40 % des exploitants agricoles ont plus de 55 ans dans la vallée du Gapeau (selon le RGA). L'agriculteur, à l'aube de la retraite, se transforme souvent en spéculateur foncier, limitant les possibilités de reprise de l'activité.

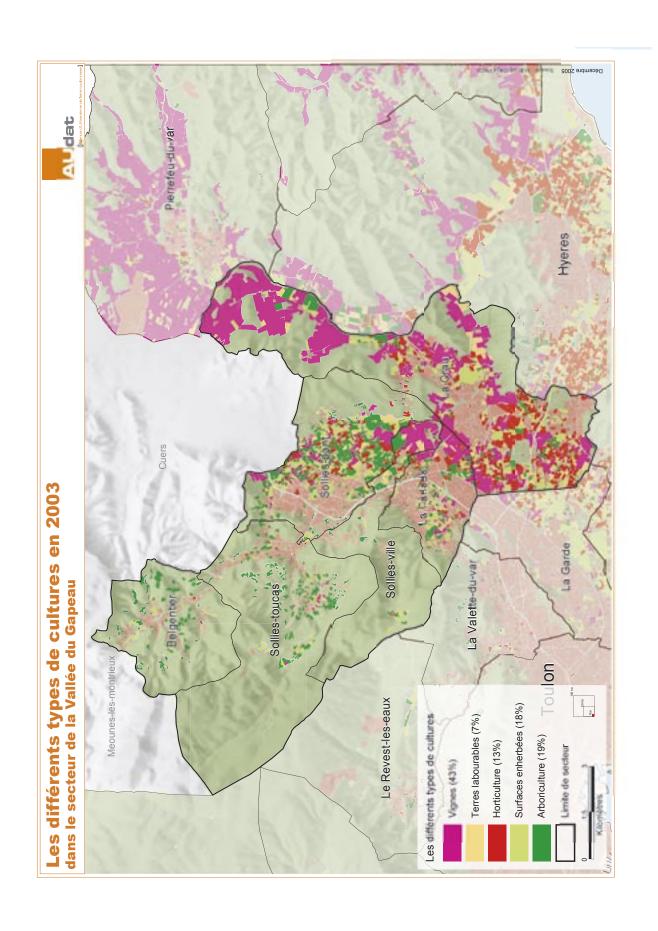
Selon la SAFER (Société d'Aménagements Fonciers et d'Aménagements Ruraux), le prix moyen des terres agricoles en vallée du Gapeau est de :

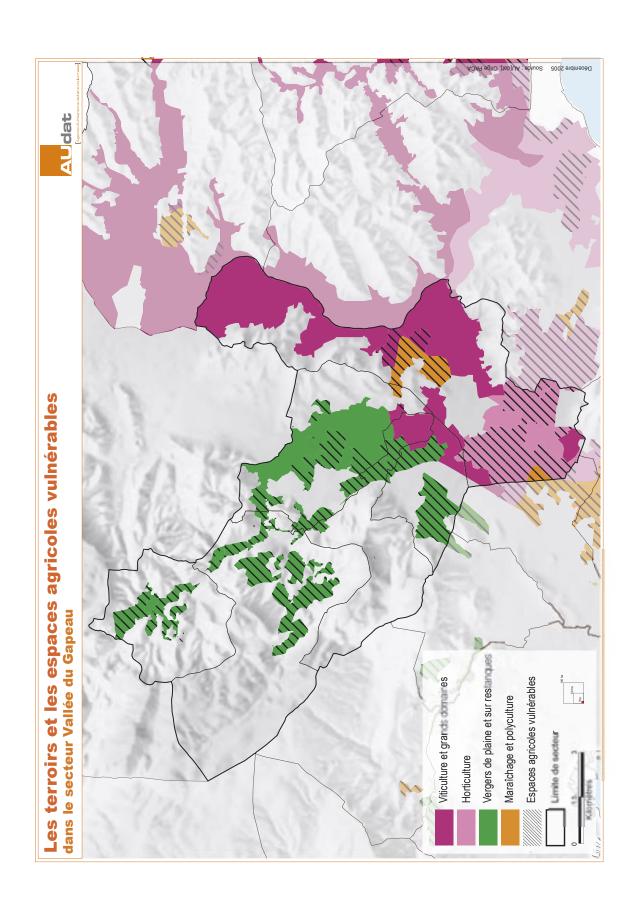
- 3 Euros / m² pour les terroirs non viticoles
- 4 Euros / m² pour les terres en AOC Côtes de Provence

Or, le prix moyen des terrains constructibles dans l'aire toulonnaise est parmi les plus chers de France :  $160 \, \text{Euros} \, / \, m^2$  (selon le notariat). La plus value en cas d'urbanisation explique facilement le gel de nombreux terrains agricoles, même classés en AOC.

A ce phénomène de spéculation foncière s'ajoute celui du mitage des terres agricoles, faisant apparaître des espaces «d'entre deux», mi urbains, mi agricoles. Cette confusion des usages empêche de statuer sur le devenir des espaces agricoles productifs.













**PARTIE III.** 

Les pistes de réflexions pour un projet territorial de la Vallée du Gapeau



# Les pistes de réflexions concernant la préservation et la valorisation



### Structurer le développement en préservant les continuités écologiques ainsi que les coupures vertes

- Définir des limites claires à l'urbanisation sur les piémonts et pentes des collines et massifs. Il s'agit des franges entre urbanisation et espaces naturels situées dans les espaces suivants : le Fenouillet, La Moutonne, Le Paradis, les espaces s'étalant du Roucas à la Maure de la Bouisse, la Vallée de Sauvebonne, La Castellas, Siou Blanc (cirque de Vallaury)
- Préserver les coupures vertes autour de l'A570 qui maintiennent une séparation entre la zone d'activités Est (délimitée par la voie ferrée Toulon/Nice) et l'agglomération hyéroise.

### Rapprocher les espaces habités des espaces naturels

- Faciliter l'accès et l'utilisation de la forêt des Morières, de Siou Blanc, du Coudon, du Fenouillet, en créant des itinéraires à partir des espaces urbanisés
- Favoriser l'ouverture et la valorisation des rares espaces urbains appartenant aux communes sur le Gapeau pour faire du fleuve un véritable « espace public urbain» (aménagements des berges et accessibilité)

### Permettre développement de l'agriculture en affichant une vision claire à long terme des espaces agricoles :

- Pérenniser les grands bassins agricoles structurants : la plaine agricole, la vallée de Sauvebonnne
- Permettre les reconquêtes agricoles, notamment dans les espaces de La Navarre et de Siou blanc (le classement du Coudon n'interdit pas réglementairement une reconquête agricole)
- Arbitrer sur le devenir des espaces agricoles d'entre-deux, fragilisés par le développement urbain : les franges de la plaine agricole, le sud de la Vallée de Sauvebonne
- Préserver la coupure agricole entre la Crau et La Farlède
- Circonscrire l'urbanisation dans les espaces à forte valeur agronomique (ces espaces sont encours d'identification par l'AUDAT et la Chambre d'Agriculture)



### Les pistes de réflexions concernant le développement

### Répondre aux besoins de logements spécifiques à la Vallée du Gapeau, en termes quantitatif et qualitatif

Afin d'atténuer la pression sur le marché du logement, deux enjeux doivent être relevés :

- Au-delà de l'augmentation de la production de logements (432 logements par an, si les tendances démographiques se poursuivent, cf. partie II.2) il s'agira d'adapter l'offre qualitative de logements (locatif, locatif aidé, taille et type de logements...) à la particularité démographique du secteur et au type de population à loger, notamment les jeunes ménages et les jeunes actifs, qui ont tendance à fuir le secteur par manque d'une offre adaptée de logements.
- Associer les orientations propres de la Vallée du Gapeau à une production plus importante et une offre qualitative plus adaptée de logements dans TPM, afin de répondre aux besoins propres de TPM. Ceci limiterait ainsi la fuite des actifs travaillant sur TPM vers les secteurs périphériques et en particulier dans la Vallée du Gapeau, phénomène qui accentue la pression sur le marché du logement.

- Favoriser des formes de développement moins consommatrices d'espace, afin d'assurer sur le long terme (20 ou 30 ans) la pérennité des espaces naturels et agricoles et de garantir les potentialités foncières pour l'avenir
- Déterminer un équilibre en matière de développement entre renouvellement urbain et extension maîtrisée
- Identifier des espaces de développement prioritaires et ceux qui seront définis comme « réserve foncière » à plus long terme
- Favoriser la pleine utilisation du potentiel de renouvellement urbain (dents creuses, rénovation, réhabilitation). S'appuyer sur les travaux de préfiguration du Programme Local de l'Habitat de la Vallée du Gapeau pour faire l'état des lieux des potentialités en renouvellement urbain du secteur.
- Dans les sites et espaces à enjeux identifiés en extension maîtrisée, définir des conditions de développement plus exigeantes afin d'économiser le potentiel de développement.

#### A Solliès - Pont :

✓ Sainte-Maïsse (entre la voie de chemin de fer et les habitations du chemin des Fourches)
L'enjeu est de développer un espace qui connaît déjà de nombreux bâtis et qui se trouve bien délimité entre la voie de chemin de fer et les habitations le long du chemin des Fourches, ce qui porterait peu atteinte à l'activité agricole de la plaine tout en libérant des espaces disponibles au développement de Solliès-Pont.

### ✓ Les Laugiers

Ce site constitue l'une des rares potentialités substantielles du SCOT PM à proximité immédiate d'une gare. L'enjeu est donc un développement de cette zone avec une certaine densité afin de favoriser pleinement l'utilisation des transports collectifs et la localisation d'un parking relais.

#### A La Farlède :

✓ Le site de Pierrascas

Ce site doit être considéré comme une des dernières grandes marges de manœuvre de développement pour de l'habitat à l'échelle du SCOT. Le phasage du développement de cet espace apparaît donc nécessaire.

#### A La Crau :

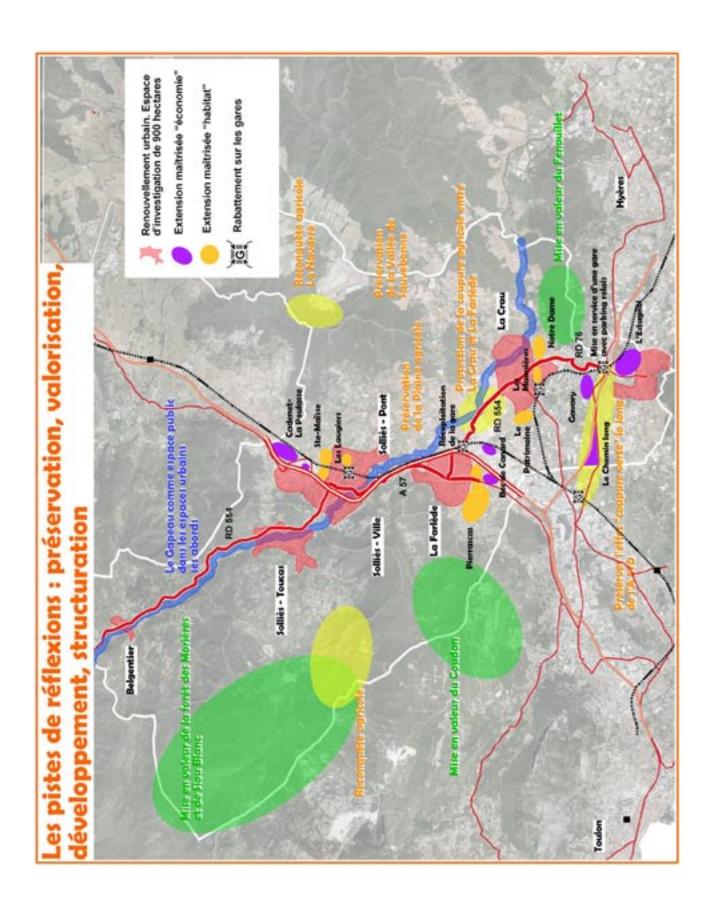
- ✓ Les sites du Patrimoine et de Notre Dame : l'enjeu est de développer ces espaces de façon à ne pas porter atteinte à l'activité agricole encore présente à proximité
- Le site des Maunières : le développement de cet espace s'inscrit dans une logique de renouvellement urbain afin de renforcer la centralité et l'urbanité du centre de La Crau.
- Identifier les espaces économiques d'intérêt de SCOT et de secteur sur lesquels le niveau d'exigence serait plus élevé afin notamment d'optimiser les investissement publics

#### A Solliès – Pont :

L'espace de Cadenet-La Poulasse situé au nord de la zone d'activités entre la voie ferrée et l'A57. Le développement de ce site permettrait l'extension de la zone économique existante et de profiter de son remarquable potentiel en terme d'accessibilité : routière avec la proximité immédiate d'un échangeur, et ferrée avec l'existence d'un embranchement ferroviaire (le seul équipement de ce type entre La Seyne-sur-Mer et Les Arcs).

L'un des enjeux est notamment paysager, en traitant l'entrée d'agglomération avec une exigence élevée dans la forme du développement, pour favoriser dans cette zone un « effet vitrine » depuis l'autoroute.





#### A La Farlède :

✓ L'extension de la zone du Bec de Canard peut être envisagée en prenant appui sur les potentialités existantes: les espaces résiduels situés entre la voie ferrée, la D554A et la D67, auxquels il faudrait une réflexion concernant la faisabilité à long terme, d'une reconversion de la friche de l'USAM, propriété du Ministère de la Défense.

#### A La Crau:

✓ L'espace du Chemin Long constitue un triangle encadré par l'A570, la N98 et la limite des communes de La Crau et de La Garde. Cet espace, partiellement bâti, connaît déjà des activités.

L'enjeu est d'organiser son développement futur pour éviter un développement spontané sans aménagement d'ensemble. Cet espace contient un véritable enjeu « d'effet vitrine » pour l'entrée de toute l'agglomération toulonnaise.

Le développement de cette zone devra, à long terme, être contenu dans ce triangle, afin de préserver les coupures vertes existantes le long de l'A570 et de maintenir l'activité agricole encore présente.

- ✓ L'espace d'extension de Gavary qui devra tenir compte des coupures vertes existantes le long de de l'A 570
- ✓ Le site de l'Estagnol qui fait actuellement l'objet de réflexion pour l'implantation d'un pôle logistique d'importance régionale de la part de la société Easy DIS, implantée aujourd'hui sur la commune de La Farlède.

Le site de l'Estagnol bénéficie de nombreuses qualités :

- Accessibilité directe possible (avec travaux) à la voie ferrée,
- Accessibilité relativement aisée à l'autoroute A 570.
- Réalisation envisagée par la Région PACA d'un quai de gare sur la voie à proximité du site (500 mètres), accompagné d'un parking relais pour le stationnement (3000 m2) qui favoriserait l'utilisation du train par les employés de l'entreprise,
- classement en AU au PLU.

En revanche, ce site a été identifié au nouvel inventaire des Zones d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) par la DIREN PACA. Cette identification est actuellement en cours de validation par le Ministère de l'Ecologie.

Afin de ne pas altérer les richesses écologiques du site, l'espace situé entre la voie ferrée et l'A 570 semble devoir être préservé.

- Plus généralement, les espaces situés à moins de 500 mètres de la gare de La Crau et du futur arrêt de la Moutonne devront faire l'objet de réflexions pour favoriser leur développement et donc l'usage des transports collectifs.
- Favoriser un mode de développement qui limite les risques incendies : limiter l'urbanisation en interface avec la forêt et permettre la création de zones tampons

Les espaces qui apparaissent concernés sont les pentes des massifs du Coudon, de Siou-Blanc, de Castellas, du Fenouillet et les espaces s'étalant du Roucas à la Maure de la Bouisse.

Au-delà du respect des prescriptions des PPR Inondations, contrôler l'urbanisation dans les bassins versants, en particulier sur les pentes pour ne pas aggraver le risque inondation en aval.



### Les pistes de réflexions concernant la structuration du secteur et les déplacements



### Conforter les centralités existantes

- Favoriser le renouveau des centre-villes qui souffrent d'une faiblesse de centralité, notamment du fait de la concurrence du Pôle Est (Grand Var) et des petites zones commerciales : orienter la localisation des commerces, des services et des équipements dans ou à proximité des centre-villes pour éviter leur éparpillement.
- Reconnaître que les tous les pôles ne jouent pas le même rôle en organisant le développement par une classification qui respecte l'identité des villes et villages de la Vallée du Gapeau et qui guidera la localisation des équipements et des services :
- ▼ Pôle de proximité : Belgentier, Solliès-Ville et Solliès-Toucas
- ✔ Pôle de secteur : La Crau, La Farlède, Solliès-Pont
- ✓ Pôle majeur : Toulon, Hyères et le Pôle Est. Ces derniers sont les trois principaux pôles de rattachement pour les équipements et services supérieurs de la Vallée du Gapeau.
- Définir des principes de maillage et de liaisons pour les déplacements doux (marche à pied - vélo) entre les centres et les espaces à vocation résidentielle afin de limiter l'usage de la voiture.

### Assurer un développement cohérent avec l'offre de transports collectifs et qui favorise leur utilisation

Afin de favoriser l'utilisation des transports collectifs, le développement du secteur doit être planifié à travers des principes de cohérence entre urbanisme et transport : où localiser les équipements attractifs (notamment les équipements scolaires), les espaces d'activités et les espaces d'habitat pour véritablement favoriser les transports collectifs.

Il s'agira de procurer des clients réels aux transports collectifs par une bonne localisation de l'urbanisation en se basant sur le principe suivant : l'utilisation des transports collectifs n'est conséquente que lorsque les espaces d'habitat et économiques se situent à proximité des transports collectifs.

- Localiser le développement à proximité des axes et des pôles de transports collectifs.
- Subordonner le cas échéant le développement urbain à la création ou à l'existence de transports collectifs (bus ou cars).
- Urbaniser avec une relative densité pour améliorer la fréquentation et la rentabilité des transports collectifs en offrant aux personnes et aux entreprises la possibilité de se localiser à proximité des transports collectifs et principalement des gares.
- Améliorer l'accessibilité aux gares depuis les quartiers environnants (aménagement urbain, cheminement piéton et pistes cyclables) et depuis les espaces plus éloignés (rabattement sur la gare par des navettes d'autocars (pôles d'échanges), création de parkings relais (parking autour des gares). Il s'agira notamment de préserver et d'utiliser pleinement le potentiel foncier existant autour des gares pour réaliser des parkings relais :
- 3.000 m² potentiels autour du futur arrêt de la Moutonne
- 3.000 m<sup>2</sup> potentiels sur le site des Laugiers autour de la Gare de Solliès-Pont
- Offrir les conditions pour la réexploitation de la gare de La Farlède : favoriser et maîtriser le développement autour du site ; favoriser les liaisons entre la gare, le centre-ville, la zone d'activités du Bec de Canard et les nouveaux quartiers projetés de Pierrascas.

S'appuyer sur cet équipement potentiel pour réorganiser les espaces urbains et économiques aux alentours.



## Mettre à niveau l'offre de transports collectifs pour offrir une alternative crédible à l'usage de la voiture

(Ces points seront développés dans un travail spécifique sur l'amélioration des déplacements dans la Vallée du Gapeau en cours de finalisation).

Le développement d'un réseau performant de transports collectifs est un enjeu fondamental pour les communes de la Vallée du Gapeau.

Ce réseau doit être pensé à un double niveau :

- A l'échelle « métropolitaine », il s'agit d'organiser des liaisons rapides, fréquentes et fiables vers les grands pôles attractifs de l'aire toulonnaise (zone industrielle de Toulon Est et secteur de Valgora Grand Var Université ; centre de Toulon ; centre de Hyères).
- A l'échelle locale, il s'agit d'améliorer la couverture du territoire par les transports collectifs (certains quartiers importants étant peu ou pas desservis) et de faciliter les échanges entre toutes les communes de la vallée.

Au-delà de l'offre de transport, il est important de faciliter l'accès aux arrêts de transports collectifs (cheminements piétons, aménagement de parkings relais).

Augmenter les fréquences ferroviaires, créer de nouvelles haltes (réouverture de la gare de La Farlède, opportunité à étudier d'une halte à la Moutonne) et réorganiser les gares existantes.

- Le développement des dessertes ferroviaires et l'aménagement des gares suppose d'ouvrir un dialogue avec le Conseil Régional PACA, autorité organisatrice compétente en matière de transports ferroviaires, ainsi qu'avec RFF (propriétaire du réseau ferré) et la SNCF pour la création de nouvelles haltes ou leur réorganisation.
- Au regard de la complexité des dossiers ferroviaires et des coûts de mise en œuvre des dessertes et aménagements de gare, l'amélioration de l'offre n'est envisageable que dans une perspective de moyen terme.

• C'est pourquoi il faut, sans attendre, développer parallèlement les lignes de car et améliorer le temps de parcours notamment vers le centre de Toulon

Le développement de ces lignes pourrait être envisagé à l'horizon 2008 (entrée en vigueur du nouveau schéma départemental des transports collectifs).

Restructurer les lignes de car pour créer des dessertes express vers le Pôle Est et Toulon: qui passent par la zone industrielle et l'université, puis utilisent de l'autoroute pour rejoindre rapidement Toulon

**Développer un système de lignes locales de car se prolongeant vers Hyères** notamment en renforçant les fréquences sur la ligne Belgentier - Solliès-Pont - La Farlède - La crau - Hyères qui pourrait être prolongée jusqu'à l'aéroport.

Faciliter l'accès piéton aux gares et aux arrêts de cars, organiser les stations de correspondances et créer des parkings relais notamment autour des gares pour permettre aux usagers de rejoindre en voiture les arrêts de transports collectifs.

Au regard de l'ampleur des échanges quotidiens entre les communes de la Vallée du Gapeau et TPM, il serait intéressant d'envisager une extension du périmètre des transports urbains (lignes du réseau Mistral) vers la Vallée du Gapeau.

Cette extension du périmètre des transports urbains impliquerait :

- La création d'un « syndicat mixte » associant TPM et les communes / les communautés de communes souhaitant faire partie du nouveau périmètre des transports urbains, dont le but serait l'organisation des transports collectifs urbains.
- La mise en place du « versement transports » dans les communes souhaitant faire partie du nouveau périmètre des transports urbains (taxe assise sur la masse salariale payée par les entreprises d'au moins 10 salariés).

## Requalifier les axes de voirie traditionnels, faciliter l'usage des modes doux et limiter le trafic dans les villages

On ne constate pas d'importants problèmes de circulation dans les communes de la Vallée du Gapeau.

Cependant, certains axes et certains carrefours sont dangereux ou peu commodes pour les automobilistes et surtout pour les modes doux en raison de l'étroitesse des voies par rapport au trafic qu'elles supportent, de la vitesse trop élevée des véhicules ou de l'absence d'aménagements permettant la circulation en toute sécurité des piétons et cyclistes.

L'enjeu est alors de requalifier les axes de voirie traditionnels pour sécuriser les déplacements, traiter les carrefours mal organisés et les sections dangereuses et faciliter la circulation des modes doux (le principal obstacle à leur usage étant souvent la mauvaise qualité et la dangerosité de l'aménagement des routes et des rues).

Par ailleurs, les centres de village sont structurés autour de rues étroites qui sont traversées par des flux significatifs de véhicules « en transit » notamment en raison de l'absence de voie de contournement ou de leur faible utilisation. Cette situation pénalise l'attractivité des centres et représente un danger pour les piétons et les cyclistes.

L'enjeu est alors :

- D'apaiser la circulation dans les centres-villages (création de zones 30 ou d'espaces publics partagés entre piétons, automobilistes et transports collectifs),
- De mieux organiser le stationnement et les livraisons dans les centres-villages (cnotamment pour éviter le stationnement gênant ou illicite devant les commerces)
- Le cas échéant, de créer ou de matérialiser des itinéraires de contournement des centres destinés au trafic local.

Enfin, malgré un contexte à priori favorable à leur utilisation, les modes doux (piétons, vélos) jouent actuellement un rôle très faible dans les déplacements de proximité en raison d'un déficit d'aménagement adaptés et des effets de coupures que représentent les grandes voies de circulation (autoroute, voie ferrée, RD554 sur le territoire de Solliès-Pont et entre La Farlède et La Crau).

Par ailleurs, le manque d'aménagements en faveur des circulations piétonnes pénalise l'usage des transports collectifs car il est souvent difficile voire dangereux d'accéder aux arrêts.

Dans ce contexte, au-delà de la requalification des axes de voirie traditionnels et des centres de villages, l'enjeu est de :

- Sécuriser, améliorer et développer les ouvrages permettant aux piétons et aux cyclistes de franchir les grandes voies de communication
- Développer un réseau de cheminements prioritairement dédiés aux déplacements piétons et cyclistes, notamment en réutilisant le réseau des chemins ruraux existants ou certaines voies de desserte des lotissements (même si la circulation des voitures y serait nécessairement maintenue pour desservir les hameaux et secteurs d'urbanisation diffuse)
- Certains de ces itinéraires pourraient bénéficier d'aménagements légers (signalétique, pose de ralentisseurs) et faire l'objet d'une valorisation touristique (notamment car ils permettent de découvrir des hameaux, des secteurs agricoles ou des espaces naturels remarquables).





Président du SM SCoT : Robert Beneventi

Rédaction : équipe AU[dat] Images : TPM & équipe AU[dat] Cartographie : équipe AU[dat]

Cartographie : équipe AU[dat] Conception et réalisation graphique : Lydia Pascual





