

# SCOT Provence Méditerranée

## Diagnostic Territorial

Document de travail

7 octobre 2005



**AU**[dat]



## Comment est construit le Diagnostic territorial du SCOT Provence Méditerranée ?

Le SCOT PM comportera trois documents :

- Un Rapport de présentation, composé d'un diagnostic territorial, d'un Etat Initial de l'Environnement et d'une Evaluation environnementale. Ce rapport dresse le portrait du territoire et annonce le niveau de réponse que doit apporter le SCOT.
- Un projet d'aménagement et de Développement durable qui définit la stratégie de développement et les options choisies d'aménagement de l'aire toulonnaise.
- Un Document d'Orientations Générales qui détermine plus précisément comment les stratégies seront mises en œuvre sur le territoire et dans le temps.

Le présent document constitue le Diagnostic territorial.

Après avoir décrit le contexte dans lequel s'élabore le SCOT PM, il détaille les réponses aux neuf questions clefs posées par le « Livre Blanc ». Il approfondit les éléments de « constats » (examen des dynamiques à l'œuvre et leurs effets) et met en lumière ce qui est enjeu pour l'aire toulonnaise (les points sur lesquels le projet se concentrera et apportera des réponses).

Ce document constitue une synthèse des travaux des commissions du SCOT PM, thématiques et territoriales, et des investissements menés par l'agence. Les éléments, les analyses et les données présents dans ce document proviennent de ces travaux et investissements (cf « Inventaire des études et investissements étayant le Diagnostic Territorial » et l' « Etat initial de l'environnement » en parallèle du Livre Blanc).



# Éditorial

**Pour la première fois, le territoire Provence Méditerranée entreprend une démarche de planification, rompant avec des décennies de croissance sans stratégie globale.**

**Nous percevons tous, tous les jours, les limites du mode de développement que nous avons connu depuis 40 ans. Conscients que les deux prochaines décennies resteront des années de développement important et que les ressources notamment foncières sont maintenant limitées, nous devons redoubler d'exigences dans la recherche de cohérences nouvelles de nos politiques d'aménagement.**

Au-delà des défis du 21<sup>ème</sup> siècle communs à tous les territoires, nous devons préparer notre territoire à faire face aux défis économiques, urbains, environnementaux et sociaux qui lui sont propres.

Les réponses passent par l'élaboration d'un projet exprimant une vision partagée de ce que serait un développement choisi, cohérent et durable de l'aire toulonnaise.

Un développement choisi pour ne plus subir le développement ou les choix des territoires limitrophes. Choisir c'est parfois renoncer à laisser croire que tout est possible ou que le responsable est ailleurs. C'est pourquoi les travaux de diagnostic doivent mettre en évidence les choix qui s'offrent à nous et rendre possible les arbitrages qui s'imposent sur la vocation de certains sites à enjeux.

Le SCoT vise à un développement cohérent grâce à un projet de territoire explicite qui comprend les articulations entre les politiques sectorielles (habitat, économie, transport, environnement, etc.).

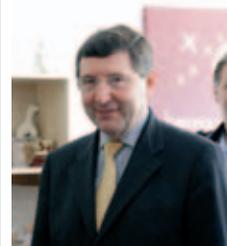
Nous devons aussi développer des cohérences entre les grands investissements collectifs (infrastructures de transport, sites économiques, enseignement supérieur, etc.) et leurs accompagnements. Parfois des cohérences nouvelles seront à rechercher dans le passage des projets.

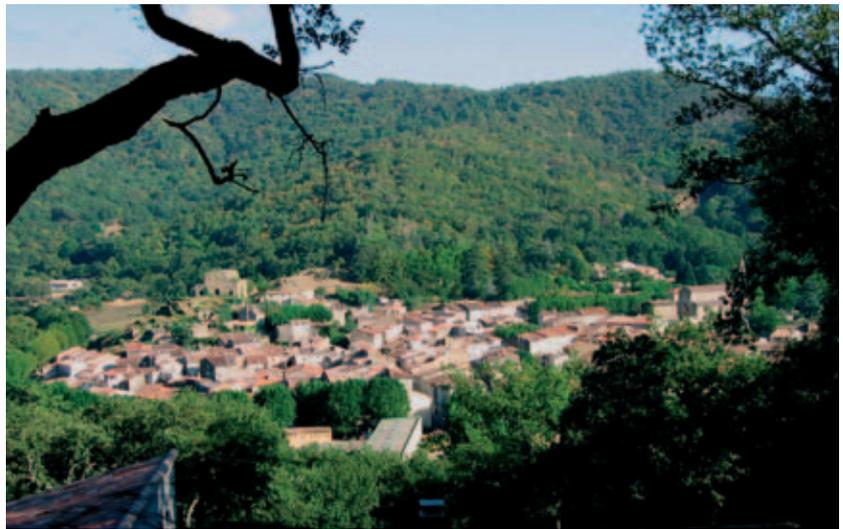
Le développement ne vaut que s'il est durable. En la matière, la prise de conscience est derrière nous.

Le SCoT est l'occasion de traduire nos convictions en faits et de montrer comment ménager notre territoire pour permettre à nos enfants de trouver des ressources équivalentes à celles dont nous jouissons aujourd'hui. Notre projet devra montrer comment chacun des territoires de l'aire toulonnaise peut jouer son rôle et se développer sans reporter les conséquences de ses éventuelles carences sur ses voisins. Même si le SCoT ne peut pas tout, il peut constituer une contribution importante à une plus grande cohésion sociale grâce à une cohérence urbaine et une offre de services notamment de transport renouvelée. En définissant clairement les objectifs et les moyens à mobiliser pour retrouver une offre en logement diversifiée et acceptable (en quantité et en coût), il contribue à réaliser certaines promesses de la République et nous rapproche des objectifs d'un développement maîtrisé et équilibré.

Le sens et l'objet de la démarche d'élaboration de ce premier SCoT ne peuvent se résumer à la production d'un document cadre visant à éviter les incohérences éventuelles. Il doit accroître notre capacité à agir individuellement et collectivement. Au-delà des questions relatives aux dysfonctionnements de nos dispositifs de transport, aux problèmes d'équilibres entre l'Est et l'Ouest ou à la qualité de notre environnement, le diagnostic doit faire valoir, les qualités et les compétences des hommes et femmes de ce pays, le caractère, le charme et l'unicité de leurs territoires. Ces dimensions doivent être appréhendées si nous voulons élaborer des propositions adaptées et apporter des solutions à la hauteur du patrimoine dont nous avons hérité.

**Robert BENEVENTI**  
Président du SM SCoT Provence Méditerranée





# Sommaire



## **INTRODUCTION**

- Les points de départ de la réflexion : les réalités de notre territoire, les fondements de notre projet
- Une méthode qui répond aux préoccupations et aux exigences locales

## **PARTIE I. LE CONTEXTE DE L'ELABORATION DU SCOT PROVENCE MEDITERRANEE**

- 1- La métropole toulonnaise: un contexte méditerranéen
- 2- Un territoire contrasté: grands espaces de nature et espaces à forte intensité d'occupation humaine
- 3- Une démographie basée sur une forte attractivité, un vieillissement de la population, une croissance soutenue du nombre de ménages
- 4- Deux étapes fondatrices du développement de l'aire toulonnaise

## **PARTIE II. CONSTATS ET ENJEUX DE L'AIRE TOULONNAISE**

- 1- Les impasses du développement extensif
- 2- Entre espaces naturels et agricoles exceptionnels et paysages menacés
- 3- Des centralités trop faibles ou mal organisées, un déséquilibre entre l'est et l'ouest
- 4- Le mode de développement basé sur l'automobile : un facteur aggravant la crise du système de transport
- 5- La défaillance de l'offre en logement
- 6- Une économie handicapée par l'absence de stratégie de développement
- 7- Le déficit de rayonnement de l'aire toulonnaise
- 8- Le littoral : une valorisation insuffisante
- 9- Anticiper les conséquences des grands changements annoncés

## **CONCLUSION**



# Introduction

## ■ Les points de départ de la réflexion : les réalités de notre territoire, les fondements de notre projet

Le SCOT s'élabore dans un contexte de forte attractivité. Cette attractivité ne constituerait pas un problème si d'autres facteurs ne venaient pas contrarier un développement durable : raréfaction des ressources foncières, forte consommation de l'espace, saturation des réseaux routiers et autoroutiers, tensions foncières et immobilières, pressions sur certains espaces agricoles et naturels...

Ce premier document de planification à l'échelle de l'aire toulonnaise s'élabore également dans un contexte d'évolution de sa structure économique, de nouveaux rythmes de vie, d'accroissement des risques, de ségrégations sociales et spatiales, de nouvelles formes de gouvernance. Les fortes spécificités et identités du territoire, les exceptionnelles richesses naturelles et patrimoniales, les nouvelles aspirations quant aux espaces de vie quotidiens, au cadre de vie, aux manières d'habiter et aux formes de mobilités constituent des évolutions sociales qui doivent trouver une résonance dans le SCOT PM.

Dans ce cadre, le SCOT doit s'appuyer sur des projets leviers, articuler et mettre en cohérence les grands investissements collectifs:

- les grands investissements sur notre système de transport métropolitain :
  - La LGV PACA. Le SCOT PM s'inscrit dans une période de préparation et d'anticipation de la LGV. Il doit permettre d'anticiper ce rendez-vous en organisant le territoire pour un accueil et une valorisation de la LGV PACA, en minimisant ses impacts, notamment sur l'environnement et sur les espaces agricoles.
    - le deuxième tube permettant l'amélioration des mouvements Est- Ouest et la diminution des trafics dans le centre urbain de Toulon.
    - la mise à 2x3 voies de l'A 57 à l'Est de Toulon
    - le développement d'un système de transports collectifs en site propre (le tramway et à plus long terme des cadencements de TER). Le projet doit anticiper les différents phasages du tramway afin de ne pas aggraver la dissymétrie et le déséquilibre entre l'est et l'ouest.
    - les projets routiers du Conseil général du Var et de l'Etat qui doivent être mis en perspective avec une armature complète des modes de déplacements. Le PDU de TPM doit être articulé avec les politiques de déplacement des autres secteurs.
- la redynamisation urbaine et le renforcement des centralités, notamment avec les grands projets urbains de Toulon et la Seyne.
- les grands équipements
  - Le développement de l'Université

- Le redéploiement des équipements de santé

- le «Projet Rade» qui doit favoriser les synergies entre les collectivités locales, l'Etat, la CCIV, DCN et l'ensemble des industriels, la Marine nationale; entre projets économiques, urbains, patrimoniaux et environnementaux.
- le rapprochement entre l'offre et la demande en logement , notamment dans le PLH de TPM en identifiant notamment les segments du marché sur lesquels l'offre est défaillante sur l'aire toulonnaise.
- un positionnement économique qui s'affirme autour du Pôle de compétitivité et des domaines d'excellence privilégiés de l'aire toulonnaise en définissant une stratégie spatiale.

En outre, le SCOT PM devra :

- prendre appui sur plusieurs pôles structurants et les reconnaître comme éléments « identitaires » importants du territoire ; accompagner l'émergence des nouveaux pôles et gérer des polarités temporaires, tels que les pôles touristiques.
- valoriser les espaces naturels dans un contexte de forte attractivité.
- développer un projet global pour le littoral afin notamment de proposer des modalités d'application intégrées de la Loi Littoral, dans l'objectif de limiter l'insécurité juridique des documents d'urbanisme. Les spécificités maritimes et littorales du territoire doivent être valorisées par un chapitre individualisé sur le littoral et la mer, qui vaut Schéma de Mise en Valeur de la Mer.
- instituer des règles communes de prises en compte des risques naturels et technologiques, de minimisation des impacts produits par l'homme sur l'environnement.
- s'appuyer sur l'identité locale, historique, culturelle, urbaine et villageoise et sur les spécificités des secteurs pour construire un projet de développement durable.
- accompagner « le virage métropolitain » de l'aire toulonnaise, conforter et stimuler son changement d'échelle, sa nouvelle envergure et son positionnement aux échelles européenne et méditerranéenne.



Dans ses principes généraux, la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain, du 13 décembre 2000, énonce que les documents d'urbanisme, dont les S.C.O.T, déterminent les conditions permettant d'assurer (art. L. 121.1)

- *«l'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs de développement durable.*
- *La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transports et de la gestion des eaux.*
- *Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise de déplacements et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toutes natures».*



## ■ Une méthode qui répond aux préoccupations et aux exigences locales

- Répondre à la nécessité d'apporter des éléments objectifs, sur les caractéristiques et les évolutions du territoire.
- Trouver un élan dans les initiatives locales et qui s'inscrit dans les autres démarches planificatrices.
- S'ouvrir sur la région et avec les autres SCOT.
- Renforcer la métropole en synergie avec les pôles varois ainsi qu'avec Marseille et Nice.
- Elaborer un diagnostic partagé et des propositions avec les partenaires du développement local.
- Préparer l'avenir en planifiant les quinze prochaines années.



# 1



## **PARTIE I.**

# **LE CONTEXTE DE L'ELABORATION DU SCOT PROVENCE MEDITERRANEE**



1.

# La métropole toulonnaise : un contexte méditerranéen



## L'aire toulonnaise, troisième pôle démographique du chapelet des métropoles de l'arc méditerranéen français

Avec près de 550 000 habitants, l'aire urbaine<sup>1</sup> de Toulon se situe sur le plan démographique parmi les 10 premières aires urbaines françaises.

Elle constitue le troisième pôle démographique du chapelet des métropoles de la façade méditerranéenne française (après Marseille-Aix et la conurbation Nice Côte d'Azur, mais devant Montpellier).

Elle se situe à 65 km à l'est de Marseille et à 150 km au sud-ouest de Nice.

Ce chapelet des métropoles de l'arc méditerranéen français - qui « pèse » déjà 4,5 millions d'habitants et 1,6 millions d'emplois - s'inscrit comme l'une des premières destinations touristiques mondiales et dispose d'atouts économiques reconnus (électronique, informatiques, technologies marines et sous-marines, technologies et activités de Défense, recherche agronomique, santé et recherche médicale, etc.).

Il constitue un espace de développement majeur, tant sur le plan démographique qu'économique et technologique

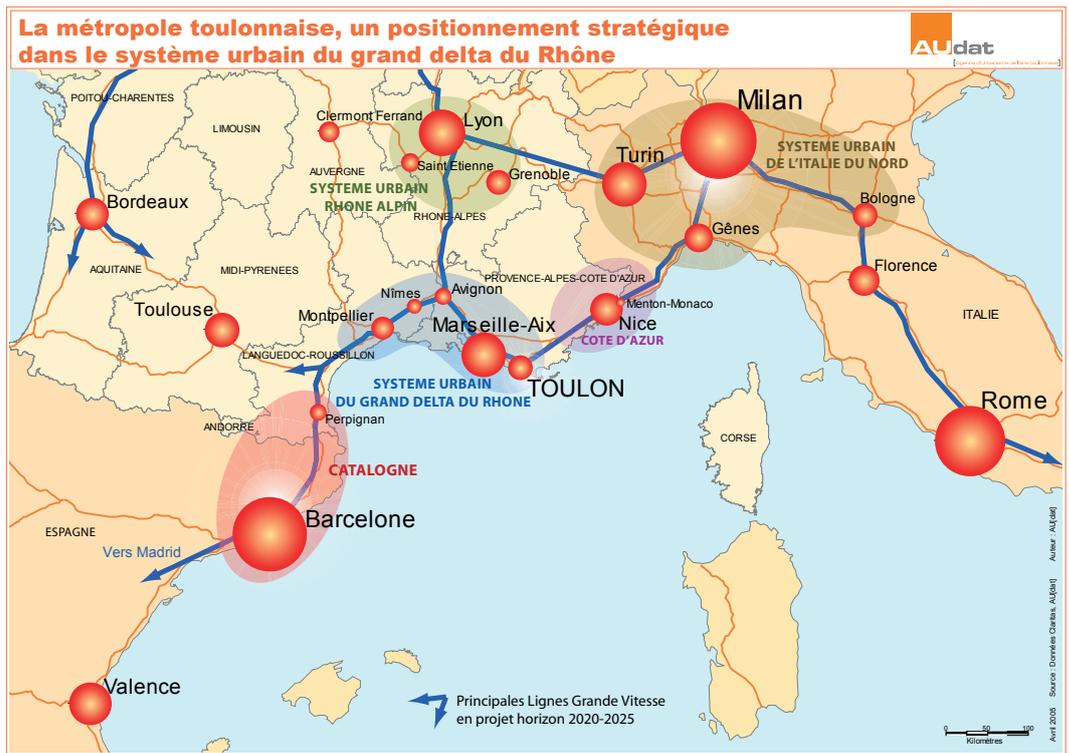
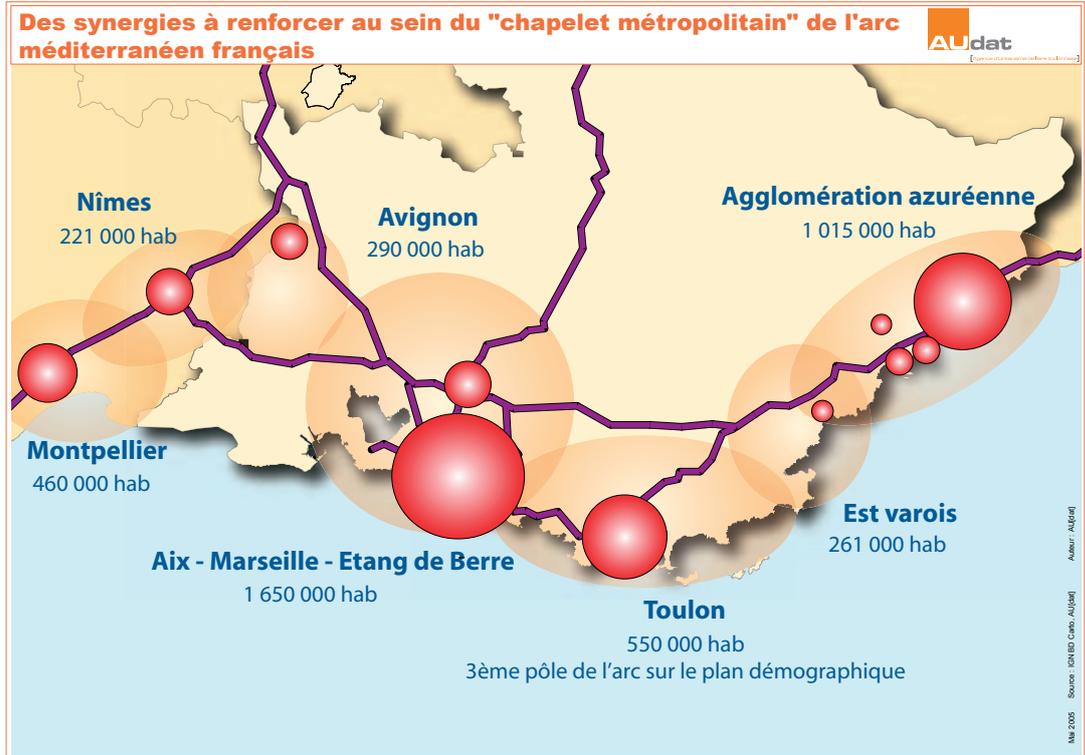
Dans une perspective d'intégration européenne et de mondialisation d'une part de notre économie, le développement des villes du chapelet se fera de plus en plus en synergie, afin de « peser » ensemble au même niveau que les métropoles voisines de Barcelone et Milan.

La structuration d'une ligne TGV «Arc méditerranéen» (projets de LGV Languedoc et de LGV PACA) permettra de mettre en réseau l'ensemble du chapelet des villes et métropoles de l'arc méditerranéen français et de les ouvrir sur les grandes métropoles voisines (Milan, Turin, Gènes, Barcelone, Madrid, ...).

### Les métropoles de l'arc méditerranéen français

	Population	Emploi total	Dont emplois métropolitains supérieur
Montpellier	460 000	172 000	20 000
Nîmes	221 000	81 000	4 000
Avignon	290 000	112 000	7 000
Marseille - Aix (1)	1 650 000	580 000	49 000
Toulon (2)	546 000	177 000	8 000
Est Varois (3)	260 000	78 000	2 000
Agglomération azurienne (4)	1 047 000	417 000	29 000
<b>Total</b>	<b>4 474 000</b>	<b>1 617 000</b>	<b>119 000</b>

(1) Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.



Au cours des quarante dernières années, l'aire toulonnaise a connu un véritable «changement d'échelle» notamment sur le plan démographique.

Les « points forts » de l'aire toulonnaise en matière de rayonnement sont (cf « Réponse de l'aire toulonnaise à l'appel à coopération métropolitaine de la DATAR», mai 2005) :

- le tourisme (45% de la fréquentation touristique varoise soit 33 millions de nuitées),
- son rôle de première base navale européenne en méditerranée (environ 25 000 emplois militaires et civils dépendent directement des activités de Défense dans l'aire toulonnaise),
- l'essor des industries et activités de recherche liées à la mer et à la Défense
- une agriculture à haute valeur ajoutée, tournée notamment vers les filières viticoles et horticoles.

Alors que son système de gouvernance est en pleine recomposition (création des Communauté de communes et d'agglomération et du SCoT Provence Méditerranée), l'aire toulonnaise souhaite renforcer sa dynamique de développement autour d'une stratégie de métropolisation qui s'appuie notamment :

- Sur le Pôle de compétitivité «Mer» de niveau mondial lié aux activités marines et maritimes.
- Sur une ambition universitaire : développer et diversifier l'Université de Toulon et du Var ainsi que les écoles supérieures de commerce et de technologies pour en accroître le rayonnement national et international et mieux capter la population étudiante locale.
- Sur la volonté de diversifier et de mieux capter les retombées de la fréquentation touristique.
- Sur la volonté de mieux structurer son territoire et de valoriser l'espace de la Rade de Toulon.

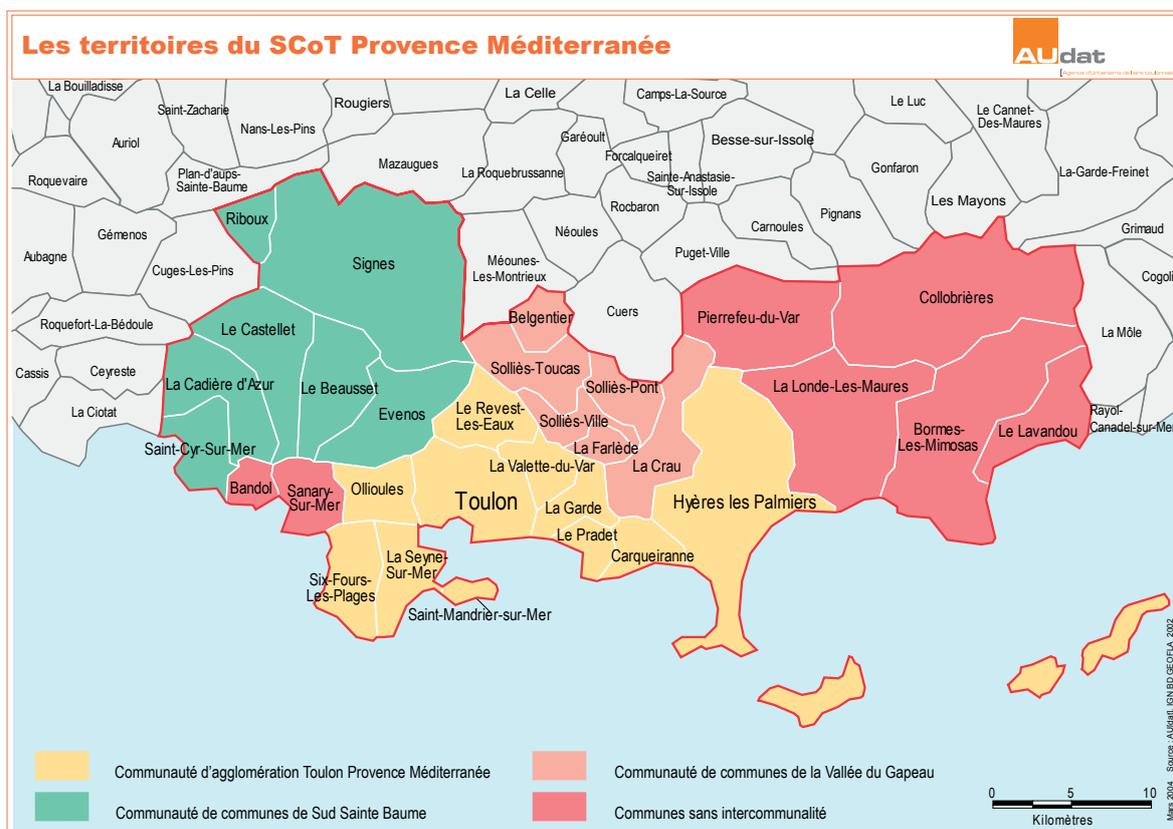


## L'aire du SCoT Provence Méditerranée : un territoire de projet

Elle s'organise en quatre secteurs géographiques, compte 31 communes et associe une communauté d'agglomération (Toulon Provence Méditerranée), deux communautés de communes (Sud Sainte-Baume et Vallée du Gapeau) ainsi que 7 communes qui ne font pas partie d'une structure intercommunale de projet (Bandol, Bormes-les-Mimosas, Collobrières, La Londe-les-Maures, Le Lavandou, Pierrefeu-du-Var, Sanary-sur-Mer).

Au cours des années 1990, les acteurs de l'aire toulonnaise ont progressivement pris conscience de leur « unité de destin » ce qui a favorisé l'émergence d'une dynamique de projet pour un développement choisi.

Cette prise de conscience a débouché sur une véritable recomposition du système de gouvernance territoriale au cours de la première moitié des années 2000.



## ■ Le développement de l'intercommunalité

Dans l'aire toulonnaise, l'intercommunalité de projet s'est développée à partir du début des années 1990 :

- 1994 : création de la Communauté de communes de Sud Sainte-Baume (7 communes, 28 631 habitants et 6 712 emplois en 1999)
- 1995 : création de la Communauté de communes de la Vallée du Gapeau (6 communes, 40 574 habitants et 9 054 emplois en 1999)
- 2001 : création de la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée (11 communes, 392 336 habitants, 141 193 emplois en 1999).

## ■ Une dynamique de projet à l'échelle du territoire Provence Méditerranée

### **Le syndicat mixte SCoT Provence Méditerranée (2002)**

Ce syndicat est chargé de l'élaboration, de l'approbation, de la mise en œuvre et du suivi du SCoT Provence Méditerranée.

Créé en 2002, il regroupe les Communautés de communes de Sud Sainte Baume et de la Vallée du Gapeau, la Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée ainsi que les 7 communes hors structures intercommunales de projet.

### **L'Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise (2003)**

Créée en septembre 2003, l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise traduit la volonté des collectivités locales et de leurs partenaires publics de se doter d'un outil d'ingénierie permanent de prospective, de réflexion et de planification à l'échelle de l'aire du SCOT.

L'Agence est une association « Loi 1901 » dont les membres sont :

- L'Etat
- Le Conseil Général du Var
- La Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée
- Le Syndicat Mixte du SCoT Provence Méditerranée
- Les communes de Bandol, Sanary, Pierrefeu du Var, Collobrières, La Londe les Maures et Bormes les Mimosas aût
- La Chambre d'Agriculture du Var
- La Chambre de Commerce et d'Industrie du Var
- La Chambre des Métiers du Var
- L'Université du Sud Toulon Var

Les missions de l'Agence d'Urbanisme sont définies chaque année dans le cadre d'un « programme partenarial de travail » défini par l'ensemble de ses membres. Sa première mission est l'animation des réflexions et la conduite des études techniques nécessaires à l'élaboration du SCoT Provence Méditerranée. Plus largement, elle intervient sur des sujets qui préparent la mise en œuvre et le suivi du SCoT (construction d'une banque de données pour l'observation du territoire, participation aux démarches de contractualisation, suivi de grands projets d'infrastructure, etc.).

### **Le Comité de pilotage métropolitain et la Conférence métropolitaine de l'aire toulonnaise (2005)**

Les acteurs du SCoT Provence Méditerranée ont décidé d'être candidat à l'appel à projet lancé en juin 2004 par la DATAR sur la coopération métropolitaine. Cette candidature est portée par le syndicat mixte du SCoT PM, TPM et le Conseil général du Var.

L'objectif de cet appel à projet est de susciter une démarche de projet sur des territoires métropolitains élargis, destinée à faire émerger des actions permettant d'accroître le rayonnement européen et international des métropoles françaises. Ces actions pourront faire l'objet d'une contractualisation spécifique avec l'Etat à l'horizon 2007.

La candidature de l'aire toulonnaise a été officiellement retenue le 9 août 2005.

L'élaboration du projet métropolitain est impulsée par le Comité de Pilotage métropolitain de l'aire toulonnaise, qui rassemble l'ensemble des collectivités membres du SCoT Provence Méditerranée (Communautés de communes de Sud Sainte-Baume et de la Vallée du Gapeau, Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, communes de Bandol, Sanary, Pierrefeu du Var, Collobrières, La Londe Les Maures, Bormes les Mimosas et Le Lavandou) ainsi que le Conseil Général du Var, le Conseil Régional PACA et l'Etat.

La Conférence Métropolitaine est l'instance de débat et de réflexions autour de l'élaboration du projet métropolitain. Outre les acteurs membres du Comité de Pilotage, elle regroupe les principaux représentants du monde socio-économique (Chambres Consulaires, Université du Sud Toulon Var, grandes entreprises comme DCN, Conseil de Développement de la communauté d'agglomération).

### **Le Conseil de la Rade de Toulon (2003)**

L'espace de la Rade de Toulon, au cœur de la métropole et de son potentiel technopolitain, fait l'objet d'une démarche de projet spécifique avec la mise en place d'un Conseil de la Rade, regroupant les collectivités locales (communes de Toulon, La Seyne, Saint Mandrier, communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, Conseil Général du Var), les acteurs de la Défense (Préfecture Maritime, DGA, DCN), l'Etat (Préfecture) et la CCI du Var (concessionnaire du port « civil » de Toulon / La Seyne).

Ce Conseil doit définir un schéma d'aménagement-programme global et partagé pour le devenir de la Rade de Toulon qui intègre notamment la pluralité des usages et des fonctions de cet espace stratégique.

## ■ **Un dialogue renforcé entre le territoire, le monde économique et les acteurs de la Défense**

### **Des liens croissants avec les acteurs de la Défense**

Dans l'aire toulonnaise, le secteur de la Défense s'organise autour de quatre acteurs forts :

- La Marine, à travers ses services de commandement et d'unités opérationnelles (Préfecture Maritime, Force d'Action Navale, Aviation Navale, etc.), ses services de soutien (Base Navale, Commissariat de la marine, etc.), et ses centres de formations. Principalement implantée en Rade de Toulon, la Marine exploite aussi la base aéronavale d'Hyères ;
- La DGA (Délégation Générale de l'Armement du Ministère de la Défense), chargée de la définition des programmes d'armement, dispose de 3 sites majeurs dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée (Centre d'Essai de la Méditerranée, Centre Technique des Systèmes Navals et l'Atelier Industriel de l'Aéronautique de Cuers Pierrefeu) ;
- Le Service de Santé des Armées (qui dépend du Ministère de la Défense) gère l'Hôpital d'Instruction des Armées (HIA) Sainte-Anne à Toulon (qui emménagera dans ses nouveaux locaux à l'horizon 2008) ;
- DCN, ancienne Direction des Constructions Navales, est maintenant une société de droit privé à capitaux publics qui pourrait prochainement fusionner avec Thalès. Trois unités de profit sont présentes dans l'aire toulonnaise, principalement autour de la Rade (DCN Service pour le maintien en condition opérationnelle des navires, DCN Combat Management System et DCN division Systèmes de Combats) ; DCN représente le plus gros établissement industriel de la filière en région PACA. Il emploie dans l'aire toulonnaise près de 2500 personnes et génère une importante sous-traitance. Au-delà de DCN, de nombreuses PME/PMI bénéficient des commandes militaires dans l'aire toulonnaise.

Ces mutations du secteur de la Défense ont favorisé un dialogue renforcé avec le territoire (représenté par les collectivités locales mais aussi par le monde économique) qui se manifeste notamment à travers le projet de reconversion de l'ancienne base aéronavale de Saint-Mandrier (porté par TPM), de l'implication de DCN comme leader du Pôle de Compétitivité « Mer, Sécurité et Sûreté, Développement Durable » ou de la participation active des acteurs de la Défense au Conseil de la Rade.

### **La mobilisation du monde économique**

Les acteurs de l'aire toulonnaise se sont mobilisés à partir des années 1990 pour conforter et diversifier le potentiel d'innovation technologique du territoire.

Cette mobilisation se traduit :

- Par la création d'une association de transfert de technologies et d'animation des réseaux scientifiques et industriels (Toulon Var Technologies) ;
- Par la création de «Var Accueil Investisseurs», agence de promotion et de développement économique du Var (financée par le Conseil Général et la Chambre de Commerce et d'Industrie) ;
- Par le développement des écoles supérieures de technologies et des filières technologiques et scientifiques de l'Université ; le regroupement des écoles d'ingénieur.

- Par la prise de conscience de l'existence d'un réel potentiel technologique autour des technologies marines et sous-marines, des activités de Défense, de la mécanique de précision et des systèmes électromécaniques complexes autour de centres de recherche (IFREMER, DGA, Université et Ecoles Supérieures) et d'entreprises (DCN, CNIM, ECA, DORIS Ingénierie, etc.).

Il en résulte une nouvelle dynamique d'organisation des filières économiques, destinée à favoriser les synergies entre les entreprises, les acteurs de la recherche (centres de recherche publics et privés) et de l'enseignement supérieur, notamment autour de la mer et des technologies marines et sous-marines :

- Création de groupements d'intérêt scientifique (GIS) ;
- Développement de contrats de recherche entre l'Université de Toulon et du Var, le secteur Défense (DGA) et l'IFREMER ;
- Valorisation de l'innovation et des interfaces militaire/civil ;
- Emergence d'un groupement d'entreprises dans le domaine du yachting professionnel : l'association « Riviera Yatching Service »
- Reconnaissance officielle par l'Etat du pôle de compétitivité Mer, Sécurité et Sûreté, Développement Durable autour des activités industrielles et technologiques liées à la mer et à la Défense.

# Un territoire ouvert, qui entretient d'importantes relations avec ses voisins

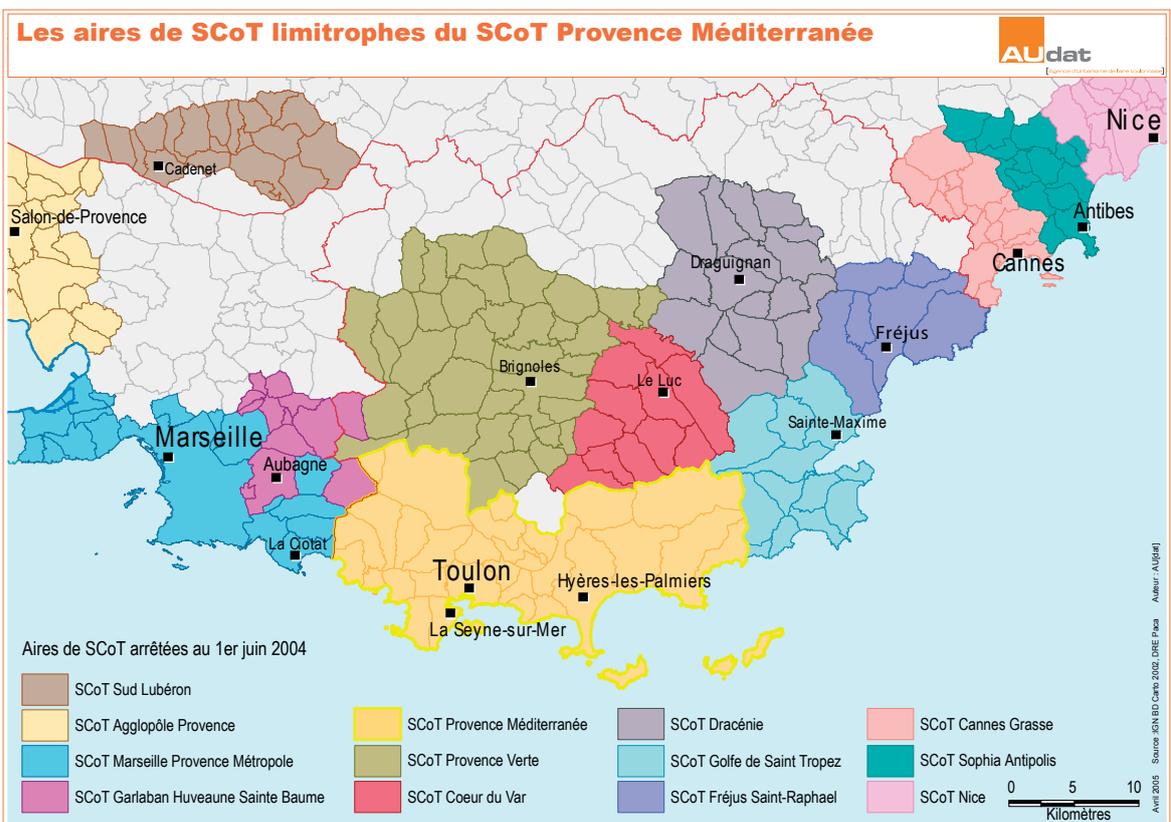
## ■ Une influence de l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille surtout sensible à l'ouest du territoire Provence Méditerranée

On comptabilise d'importants flux de déplacements quotidiens entre l'aire toulonnaise et l'aire de Marseille - Aix - Aubagne. Ces flux traduisent l'attractivité des pôles d'emplois et d'équipement (université, commerces, aéroport) des Bouches du Rhône (La Ciotat, Aubagne, Marseille, Aix, Rousset / Trets).

Ils reflètent également une dynamique résidentielle de périurbanisation où des actifs travaillant dans les Bouches du Rhône choisissent de s'installer dans l'ouest de l'aire toulonnaise notamment en raison d'un cadre de vie attractif.

La question des déplacements et du logement de actifs constitue à ce titre un point important de coopération entre les aires de SCoT Provence Méditerranée, Marseille Provence Métropole et Garlaban - Huveaune - Sainte Baume.

Il faut y ajouter le développement économique (positionnement de l'espace d'activité de Signes au sein du réseau des espaces d'activité de l'ouest marseillais, coopération en matière de nautisme, d'industrie et de recherches liées à la mer).



## ■ Au nord-est du territoire Provence Méditerranée, des territoires pleinement intégrés dans le bassin d'emploi et d'habitat de la métropole toulonnaise

Le sud de la Provence Verte et du Cœur du Var ainsi que la commune de Cuers sont pleinement intégrés dans le bassin d'emploi et d'habitat de l'aire toulonnaise. Ces territoires connaissent un fort développement démographique induit notamment par l'installation d'actifs qui travaillent dans les pôles d'emplois de l'aire toulonnaise. Cette dynamique périurbaine est notamment renforcée par le déficit de production de logements neufs enregistré dans le cœur de l'aire toulonnaise depuis la fin des années 1990. Il en résulte d'intenses flux pendulaires quotidiens qui contribuent notamment à la saturation de l'autoroute A57.

La question des déplacements et du logement des actifs constitue pour ces territoires un enjeu important de coopération inter-SCoT.

## ■ Des grands espaces naturels et agricoles partagés

Le SCoT Provence Méditerranée partage ses grands espaces de nature avec les territoires voisins : leur protection et leur gestion devra se faire en cohérence avec les SCoT limitrophes :

- Le Massif de la Sainte Baume, le Plateau du Castellet et le Massif Nord Toulonnais sont partagés par le SCoT Provence Méditerranée, Provence Verte, Garlaban Huveaune Sainte Baume et Marseille Provence Métropole. Ils offrent de grands aquifères karstiques et des ressources en granulats (cf «Etat initial de l'environnement»).
- Le Massif des Maures est partagé par le SCoT Provence Méditerranée, le SCoT Cœur du Var et le SCoT du Golfe de Saint Tropez. Ce massif concentre d'importants enjeux de gestion (notamment en matière de risque incendie), de mise en valeur et de protection sur ses franges.
- Le « Sillon Permien » (de Hyères et La Crau au Luc) - principal terroir viticole du Var - est partagé par les SCoT Provence Méditerranée et Cœur du Var ainsi que par la commune de Cuers.

## Un territoire contrasté : grands espaces de nature et espaces à forte intensité d'occupation humaine

L'aire toulonnaise s'inscrit dans un cadre géographique très particulier, entre mer et montagne .

Deux grands ensembles montagneux structurent fortement le territoire. Il s'agit :

- De l'ensemble formé par le Massif Nord Toulonnais, le massif du Gros Cerveau, le Plateau de Siou Blanc et le Massif de la Sainte Baume.
- Du massif des Maures et de ses contreforts.

Ces grands espaces de nature connaissent une très faible densité d'occupation humaine, en dehors de quelques noyaux traditionnels (Signes, Belgentier, Collobrières, Evenos) ou d'extensions plus récentes (aérodrome et espace d'activité de Signes - Le Castellet, lotissement de Valcros).

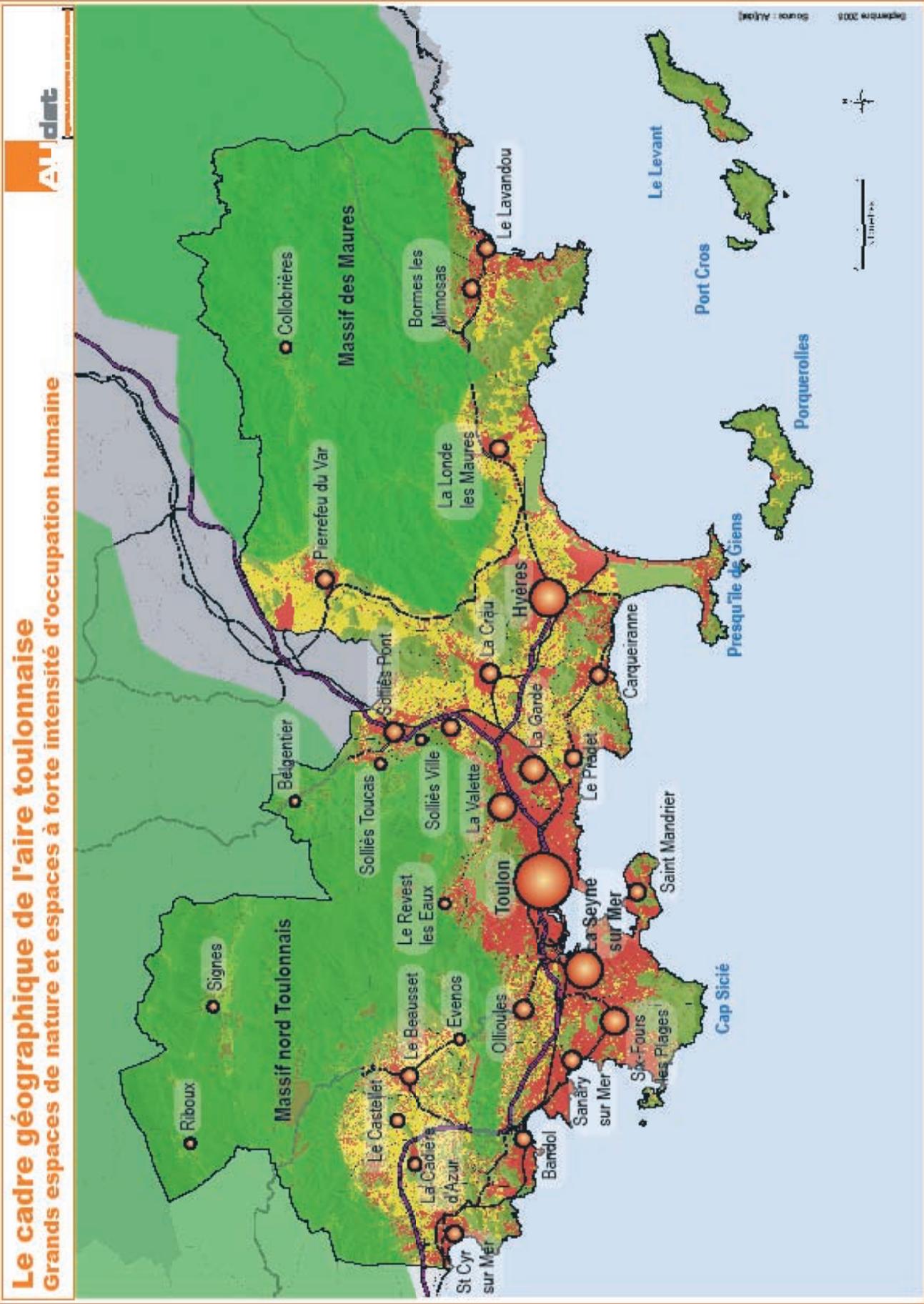
Ils représentent environ 60% de la superficie totale du territoire Provence Méditerranée. L'occupation dominante du sol y est naturelle ou, dans une moindre mesure, agricole.

Inversement, l'essentiel des activités se concentrent sur environ 40% du territoire, dans les espaces à forte intensité d'occupation humaine que sont le littoral, les plaines hyéroises, la vallée du Gapeau ou la plaine du Beausset.

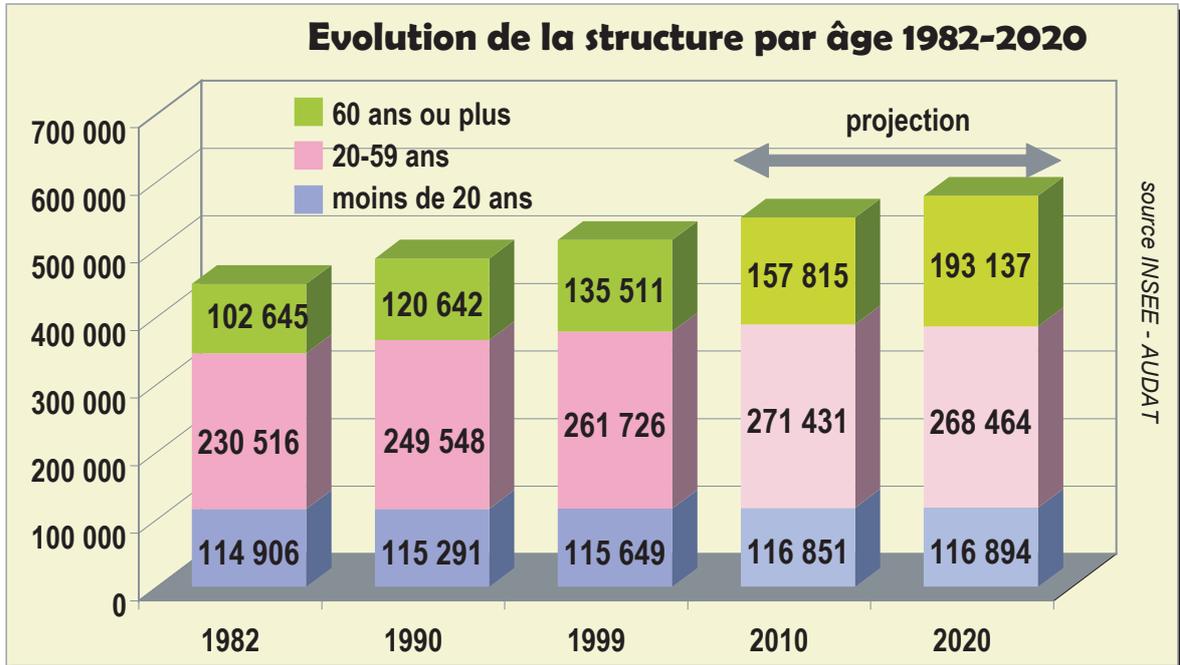
Ces espaces accueillent l'essentiel de l'urbanisation, des grandes infrastructures de transport, mais aussi de l'agriculture « intensive » ou à forte valeur ajoutée (viticulture, maraîchage, arboriculture).

Au sein des espaces « à forte intensité d'occupation humaine », les reliefs ont permis le maintien d'espaces naturels ou faiblement urbanisés qui structurent fortement le paysage, y compris sur le littoral (collines de la Madrague et de la Pointe Fauconnière, Cap Sicié, presqu'île de Saint Mandrier, corniche du Cap Brun, Massif de la Colle Noire et du Mont des Oiseaux, reliefs de la Presqu'île de Giens, Maurettes, Mont Redon et collines de la Bouisse).

Enfin, les Iles (Bendor, Embiez, Porquerolles, Port-Cros et Levant) constituent un élément emblématique du capital naturel et paysager du territoire Provence Méditerranée.



## Une démographie basée sur une forte attractivité, un vieillissement de la population, une croissance soutenue du nombre de ménages



La prolongation des tendances observées durant les années 1990 conduirait l'aire toulonnaise à accueillir 56 000 habitants supplémentaires d'ici 2020. Ces prévisions ne sont que des tendances «naturelles» et ne tiennent pas compte des ambitions exprimées par les élus sur la croissance démographique. Il apparaît cependant nécessaire de les considérer pour mieux préparer l'avenir.

Cela signifierait que chaque année, la population s'accroîtrait de 3 100 habitants, comme ces dernières années (cf «*Quels scénarios démographiques pour le SCOT PM à l'horizon 2020*», AUDAT, Septembre 2005).

### ■ Une croissance qui tirerait sa source presque exclusivement de l'attractivité migratoire

Cet accroissement s'explique uniquement par l'attractivité migratoire. En effet, si elle était fermée à tout échange migratoire avec l'extérieur, la population du SCOT se stabiliserait presque jusqu'en 2020, avec une légère baisse de 4 000 habitants qui s'expliquerait par l'excédent des décès sur les naissances que l'on observe à partir de 2004.

Cette différence montre bien l'impact d'une reproduction de la pression migratoire telle qu'elle s'est exercée de 1990 à 1999. L'enjeu majeur de l'aire toulonnaise réside dans sa capacité à maîtriser et orienter cette pression.

### ■ Une croissance qui se localiserait essentiellement hors du coeur de l'agglomération

Le coeur de l'aire toulonnaise, la Communauté d'agglomération TPM ne progresserait que de 0,2 % par an alors que les autres secteurs augmenteraient de 1,3% par an pour le secteur Est et jusqu'à 1,9% pour la vallée du Gapeau.

Du fait de cette différence de rythme, la progression démographique se concentrerait dans les communes périphériques.

Cette éventualité n'est qu'une prolongation un peu plus accentuée de la tendance suivie par la localisation de la croissance entre 1990 et 1999.

### ■ Un vieillissement accentué de la population de l'aire toulonnaise

Si d'ici 2020, la population pourrait s'accroître de 13 %, seules les classes d'âge de plus de 40 ans progresseraient significativement :

- d'environ 50 % pour les plus de 75 ans (un effectif supplémentaire de 25 000 personnes)
- de plus de 40 % pour les 60-74 ans (36 800 habitants de plus)
- d'un peu moins de 10 % pour les 49-59 ans ( 11 600 en plus).

Au contraire, le nombre des moins de 20 ans pourrait diminuer de 3 % (- 3 300 personnes) et celui des 20-39 ans de 4 % (- 4 700 personnes).

Ainsi les 60 ans ou plus, qui formaient le quart des habitants de l'aire du SCOT en 1999, pourraient en représenter le tiers en 2020. Le groupe des moins de 40 ans ne concentrerait plus que 42 % de la population du SCOT en 2020, contre 49 % en 1999.

Le vieillissement de la population, s'il est général à la France, est plus marqué dans l'aire du SCOT.

### ■ Une croissance soutenue du nombre des ménages

Une croissance démographique de 3 100 habitants supplémentaires par an impliquerait une hausse correspondante du nombre de ménages de 2 300 par an (dus également à la décohabitation et au vieillissement). Ce nombre de ménages atteindrait 269 000 dans le SCOT en 2020. Les 48 700 ménages supplémentaires qui pourraient apparaître d'ici 2020 correspondent exactement au nombre de résidences principales à créer.

## Deux étapes fondatrices du développement de l'aire toulonnaise

Contrairement à de nombreuses métropoles, l'aire toulonnaise n'est pas un centre de peuplement ancien. Cela s'explique par la proximité du littoral, longtemps perçue comme une source d'insécurité (invasions...) et par une situation géographique « périphérique », à l'écart des grandes voies de communications et des villes de l'intérieur (Aix, Brignoles, Draguignan, Grasse ...) qui ont dominé la vie économique et politique provençale jusqu'au XIXe siècle.

Dans ce contexte, la mise en valeur du territoire de l'aire toulonnaise a été largement impulsée par des décisions ou des apports extérieurs : création de la base navale par l'Etat au XVIe siècle, essor du tourisme climatique puis balnéaire dès la fin du XVIIIe siècle, impacts du chemin de fer à partir de la seconde moitié du XIXe siècle qui a permis le développement d'une agriculture intensive et exportatrice tout en confortant l'économie touristique.

La combinaison sur un vaste territoire de ces différentes logiques explique le caractère multipolaire du territoire de l'aire toulonnaise, ainsi que la présence de fortes identités locales.

L'essor de l'aire toulonnaise s'inscrit ainsi dans un processus historique qui a vu le développement de la Provence et de la Côte d'Azur basculer de l'intérieur des terres vers le littoral notamment à partir du XIXe siècle (en lien avec le développement des échanges maritimes, l'essor touristique et l'arrivée du chemin de fer).

C'est à partir des années 1960 que « l'aire toulonnaise » émerge comme une métropole dans le cadre d'un véritable changement d'échelle sur le plan démographique (exceptionnelle croissance de la population), sur le plan de l'attractivité (accession au statut de Préfecture du Var, création de l'Université), sur le plan des échelles de proximité (la généralisation de l'automobile permet l'émergence d'un vaste « bassin de vie » et la mise en réseau de territoires auparavant autonomes). Parallèlement, la base économique locale connaît d'importantes transformations avec le déclin des activités industrielles « lourdes » (construction navale) et le développement d'une filière économique des technologies de la mer et de la Défense.

## Jusqu'en 1960 : Une conquête progressive du territoire

### ■ Un développement qui s'est longtemps réfugié sur les hauteurs, à l'écart du littoral

Entre la chute de l'Empire Romain et le XVI<sup>e</sup> siècle, le développement de l'aire toulonnaise s'est éloigné de la mer, perçue comme une source d'insécurité (invasions mauresques, malaria dans les zones marécageuses).

Quelques agglomérations littorales subsistent, héritées de l'époque romaine (Toulon, Le Brusq). On note également l'exploitation « industrielle » du sel à Hyères dès le XIII<sup>e</sup> siècle.

Dans le cadre d'une économie principalement agricole, le développement s'organise autour de villages perchés et fortifiés, en situation défensive sur les principales hauteurs ou en débouché de vallées (Le Castellet, La Cadière, Evenos, le Bausset (site initial du vieux village), Ollioules, Six-Fours (site initial), La Garde, Solliès Ville, Bormes les Mimosas, Signes).

En d'autres termes, jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle, l'aire toulonnaise apparaît comme un « front pionnier » du peuplement situé sur la marge sud de la zone d'influence des villes de la Provence intérieure.

### ■ L'essor militaire et industriel des villes de la Rade

(à partir du XVI<sup>e</sup> siècle)

Au XVI<sup>e</sup> siècle, le pouvoir royal décide de faire de Toulon une base navale majeure de la Marine française en méditerranée ce qui induit une dynamique de développement démographique et industriel autour de la Rade.

En 1496, Charles VIII fait fortifier Toulon et y implante un chantier naval. En 1595, Henri IV décide de la création du port militaire de Toulon et de l'Arsenal. A la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, Vauban étend le système de fortifications et réalise une série de grands travaux (détournements du Las et de l'Eygoutier pour limiter l'ensablement du fond de la rade).

Le système de défense - complété par Vauban - s'organise autour de la Rade et prend appui sur les principaux sommets qui l'entourent. La Baie du Lazaret et la Presqu'île de Saint-Mandrier fonctionnent comme un avant port qui accueille notamment les navires en quarantaine et l'hôpital naval (ce dernier étant transféré à Toulon au début du XX<sup>e</sup> siècle).

Parallèlement, La Seyne se développe à partir du XVI<sup>e</sup> siècle, comme le débouché maritime de Six-Fours et d'Ollioules. Les activités portuaires civiles sont complétées par des activités de construction navale dès 1691 (ces dernières donnant naissance en 1855 à la Compagnie des Forges et Chantiers de la Méditerranée qui cessera ses activités en 1986)

**Les grandes étapes du développement de l'aire toulonnaise**  
**Au moyen-âge : le développement s'organise autour de villages perchés et fortifiés,**  
**à l'écart du littoral**



**Les grandes étapes du développement de l'aire toulonnaise**  
**Au XVI<sup>e</sup> siècle, l'essor militaire et industriel des villes de la Rade**



## ■ La conquête des plaines (à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle) et les mutations de l'économie agricole (notamment en lien avec l'arrivée du chemin de fer)

A partir du XVI<sup>e</sup> siècle, la sécurisation du territoire (fin des invasions mauresques), l'essor démographique de la Rade et les possibilités d'exportation par la mer favorisent le développement de l'agriculture. Dans ce contexte, l'habitat descend des hauteurs pour conquérir les plaines voire le littoral (débouchés portuaires, villages de pêcheurs).

C'est notamment le cas à l'Ouest où l'essor de la viticulture et de l'oléiculture est soutenu par les possibilités d'exportation notamment depuis les ports de Bandol, Sanary et La Seyne. On assiste à la fondation de nouveaux bourgs et hameaux, autour du Beausset (le site du Beausset Vieux - sur la hauteur - est abandonné au profit du site actuel), de La Cadière (fondation de Bandol puis Saint-Cyr), du Castellet (fondation des hameaux du Brûlat, de Ste Anne du Castellet et du Plan), d'Evenos (fondation du hameau de Ste-Anne d'Evenos), d'Ollioules (fondation de Sanary).

C'est également le cas à l'est, autour de La Garde (fondation du Pradet), de Hyères (fondation de La Crau, Pierrefeu, Carqueiranne, La Londe), de Solliès-Ville (fondation de La Farlède, Solliès Pont, Solliès Toucas), de Bormes (fondation du Lavandou).

L'essor des activités industrielles participe à ce mouvement de conquête du territoire : papeterie de Belgentier, bouchonneries de Pierrefeu et Collobrières (en lien avec l'exploitation du liège), exploitations minières au Pradet et à La Londe (création du hameau des Bormettes), poursuite de l'exploitation des salins hyérois.

La conquête agricole et humaine des plaines sera fortement stimulée par l'arrivée du chemin de fer (seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle) qui permet d'insérer l'agriculture dans les grands courants d'échanges.

On assiste alors au développement de l'horticulture intensive (exportations de légumes et de fleurs coupées), dans les secteurs disposant d'un micro climat favorable et de possibilités d'irrigation (Ollioules, Hyères, Carqueiranne, Le Pradet, La Garde, La Crau, La Farlède, Solliès-Ville, Solliès Pont, ...) mais aussi à l'essor de la viticulture, tant à l'ouest que dans la dépression permienne et sur le littoral est (La Londe, Bormes, etc.).

Le développement de cette agriculture intensive s'appuie sur d'importants courants migratoires notamment d'origine italienne.

## ■ La naissance du tourisme hivernal (XVII<sup>e</sup>), puis estival (XX<sup>e</sup> siècle)

Dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, Hyères devient un pôle touristique de dimension européenne. Ce tourisme hivernal et climatique entraîne l'extension du noyau urbain historique et une première urbanisation des collines. Il favorisera l'essor des activités de santé qui restent encore aujourd'hui un point fort de l'économie de la commune (nombreux centres de convalescence dépendant notamment des hôpitaux parisiens ou lyonnais).

Au XIX<sup>e</sup> siècle, l'arrivée du chemin de fer (qui ne dessert la commune qu'en « antenne ») et l'émergence de villes concurrentes (Cannes, Nice, Monaco - Monte Carlo, Menton, San Remo) provoquent un déclin de l'activité touristique hivernale.

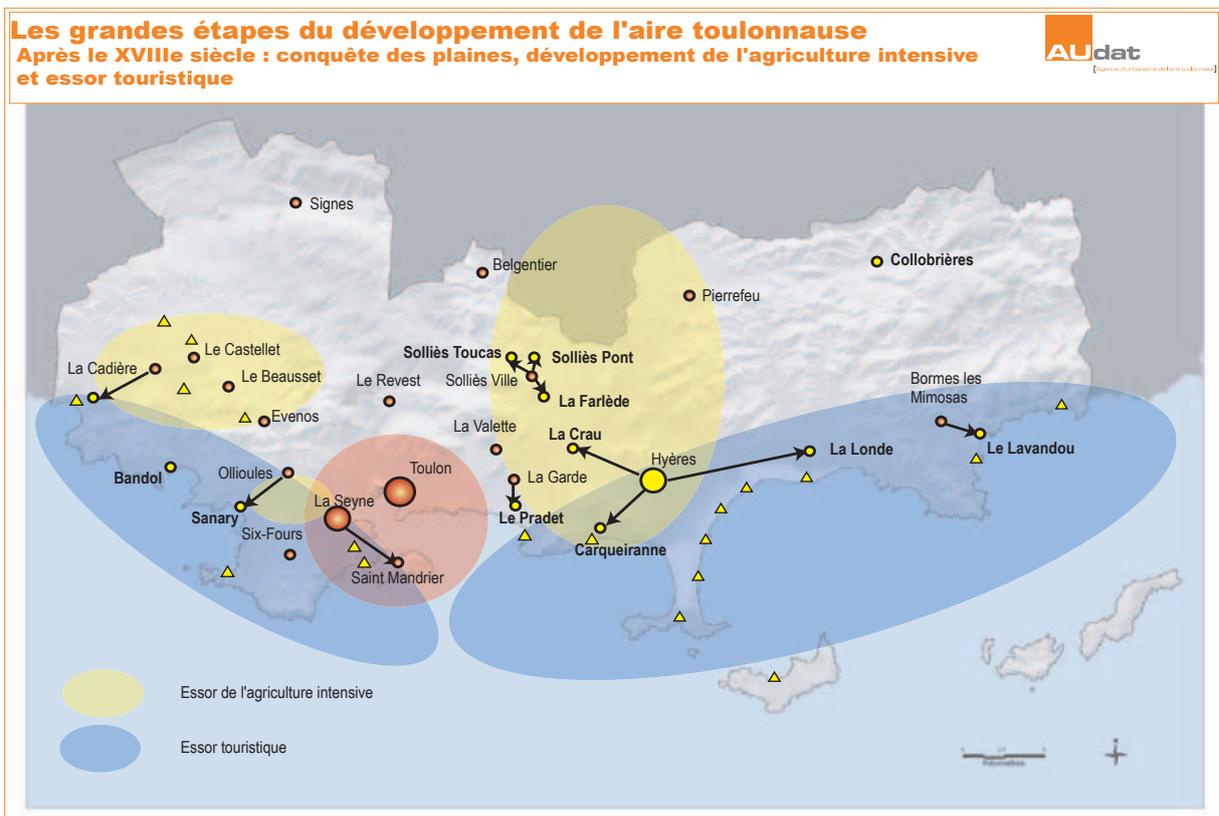
Les centres « à la mode » se situant désormais entre Cannes et San Remo et développent un urbanisme tourné vers la mer (promenade des Anglais à Nice, Croisette à Cannes). Localisé à l'intérieur des terres, le noyau urbain de Hyères ne connaîtra pas cette mutation. Il faudra attendre la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle pour assister à une mise en valeur touristique du littoral hyérois.

L'arrivée du chemin de fer (1859) favorise également l'essor du tourisme hivernal sur le littoral ouest, notamment grâce aux initiatives de Michel Pacha à Sanary et La Seyne (création des Sablettes et de la Corniche Tamaris). Bandol et Saint-Cyr-Les Lecques, jouent également la carte touristique.

Enfin, la création de la ligne métrique des « Chemins de Fer de Provence » (fermée en 1945) reliant Toulon à Hyères et St Raphaël par le littoral favorise l'essor touristique de Carqueiranne, de Bormes les Mimosas ou du Lavandou.

Au cours du XXe siècle, le tourisme devient estival et balnéaire. La hausse du temps libre et du niveau de vie favorisent l'essor des résidences secondaires sur le littoral, notamment à partir des années 1970.

On assiste à une urbanisation du front de mer, autour de bourgs et hameaux préexistants, mais aussi sous forme d'opérations nouvelles (marinas de la Favière, du Port de Hyères). Cependant, les reliefs littoraux (caps et falaises) ainsi que les secteurs de salins et marécages protégeront le littoral d'une urbanisation continue.



## A partir de 1960 : Le changement d'échelle de l'urbain

### ■ Une nouvelle échelle démographique : l'entrée dans le club des aires urbaines de plus de 500 000 habitants

Le territoire du SCOT Provence Méditerranée a connu une croissance démographique exceptionnelle : la population permanente a progressé de 64% entre 1962 et 1999, passant de 313 000 à 513 000 habitants.

Cette croissance démographique est presque entièrement alimentée par le « solde migratoire », c'est-à-dire par les mouvements de population en direction de l'aire toulonnaise.

Ce solde migratoire a lui-même trois origines :

- L'installation de populations inactives (principalement retraitées) attirées par le cadre de vie. Cette composante du solde migratoire se localise principalement sur le littoral (en dehors de Toulon). Elle prolonge la présence des résidences secondaires (leurs occupants ayant tendance à venir s'y installer définitivement une fois arrivés à l'âge de la retraite).
- L'installation de personnes actives qui travaillent dans les Bouches du Rhône. Cette composante du solde migratoire se localise principalement à l'ouest de l'aire toulonnaise. Elle traduit un mouvement de périurbanisation alimenté par l'essor de l'aire métropolitaine marseillaise et souligne l'attractivité résidentielle du territoire.
- L'installation d'actifs attirés par les emplois offerts dans l'aire toulonnaise.

#### La population du territoire Provence Méditerranée de 1962 à 1999

	1962	1968	1975	1982	1990	1999
<b>Population totale</b>	311 633	366 885	408 407	447 881	485 205	512 907

#### Croissance démographique (exprimée en nombre moyen d'habitants / an) sur le territoire Provence Méditerranée

	1962 - 68	1968 - 75	1975 - 82	1982 - 90	1990 - 99
<b>Croissance (nombre d'habitant / an)</b>	+ 9 200	+ 5 900	+ 5 600	+ 4 700	+ 3 100

La croissance a été particulièrement rapide durant les années 1960 et 1970 (+ 136 000 habitants en 20 ans) en raison de deux événements exceptionnels : l'arrivée des rapatriés d'Algérie et l'accession de Toulon au statut de Préfecture en 1975.

Pour faire face à cette croissance, des grandes opérations d'habitat collectif – à dominante sociale – sont planifiées notamment à Toulon (La Rode, La Beaucaire, Sainte Musse, Le Jonquet), à La Seyne (Berthe), à La Valette (La Coupiane) à La Garde et à Hyères (Val des Rougières).

La croissance démographique se ralentit à partir des années 80. En cela, la dynamique de l'aire toulonnaise suit celle de l'ensemble de la région PACA même si des facteurs spécifiques interviennent comme l'impact des mutations économiques (fermeture des chantiers navals de La Seyne en 1986 et réorganisation des activités de l' Arsenal de Toulon durant les années 1990). Par ailleurs, en raison de l'élargissement du bassin de l'habitat, une part croissante de l'augmentation de population de l'aire toulonnaise se fait en dehors du territoire Provence Méditerranée, principalement vers le nord-ouest, Cuers, Cœur du Var, Plateau de l'Issole).

## ■ Une nouvelle échelle de rayonnement en lien avec le développement des fonctions urbaines supérieures

En lien avec ce changement d'échelle démographique, l'aire toulonnaise développe ses fonctions supérieures, accroît ainsi son aire d'influence et devient officiellement la « capitale » du Var.

- Sur le plan universitaire : ouverture d'un département d'IUT en 1968 ; transformation du centre universitaire de Toulon et du Var en Université « de plein exercice » au premier octobre 1979, développement des écoles supérieures de commerce et de technologies notamment au cours des années 1990 ;
- Sur le plan administratif, avec en 1975 le transfert vers Toulon du siège de la Préfecture du Var, des services extérieurs de l'Etat et Conseil Général - initialement implantés à Draguignan.

Ces nouvelles fonctions viennent compléter le rôle de commandement militaire que jouait déjà Toulon.

Cependant, ce changement d'échelle en matière de rayonnement reste à conforter : de nombreux indicateurs soulignent que l'aire toulonnaise n'a pas encore atteint le niveau d'influence que son importance démographique lui permettrait d'espérer (cf. partie 2-A point 7 du présent diagnostic sur « le déficit de rayonnement de l'aire toulonnaise »).

## ■ Une nouvelle échelle de proximité en lien avec la généralisation de l'automobile : l'aire toulonnaise

Avant la généralisation de l'automobile, le développement urbain est relativement dense et compact, autour des noyaux existants. En effet, la mobilité repose essentiellement sur la marche et les transports collectifs ce qui limite les possibilités d'éloignement. L'essentiel de la vie quotidienne se déroule sur une échelle de proximité souvent limitée à la commune.

Le développement des transports collectifs dans la seconde moitié du XIXe siècle (trains et tramways) favorise cependant le développement des migrations quotidiennes de travail vers les centres industriels de Toulon (Arsenal) et La Seyne (chantiers navals), notamment depuis les communes « rurales » limitrophes.

A partir des années 60, dans un contexte de forte croissance, la généralisation de l'automobile et le développement progressif du réseau autoroutier rend possible un éloignement entre lieu d'habitat, lieu de consommation et lieu de travail. L'échelle de la proximité s'élargit fortement avec le développement des facilités de déplacements. L'aire toulonnaise apparaît progressivement comme l'espace de vie quotidien des habitants et les échanges entre communes, voire entre bassins de vie, se développent fortement.

Dans ce contexte, de nombreux espaces – auparavant protégés de la «pression urbaine» par leur éloignement – deviennent attractifs pour le développement de l'habitat, notamment individuel mais aussi de l'activité économique et commerciale.

Il en résulte une intense consommation d'espace, génératrice de pressions sur les espaces agricoles et naturels ainsi qu'un éloignement croissant entre lieu d'habitat, lieu de travail et pôles de services ou d'équipements qui induit d'importants dysfonctionnements du système de déplacements.

## ■ D'importantes mutations économiques

Au cours des quarante dernières années, l'économie de l'aire toulonnaise a connu trois grandes évolutions.

- Un déclin relatif de l'agriculture (sur le plan des superficies exploitées et des effectifs occupés dans ce secteur d'activité) compensé par la spécialisation accrue de certaines portions du territoire dans des productions à très haute valeur ajoutée (viticulture AOC, horticulture).

- Une affirmation de l'économie résidentielle (activités liées directement à la consommation des résidents et des touristes : commerce et services à la personne, BTP, artisanat, etc.) liée notamment à la croissance démographique du territoire et au développement de l'accueil touristique. Parallèlement, l'accession de Toulon au rang de préfecture (1975) favorise le développement des emplois liés au tertiaire administratifs.

- Une mutation des activités industrielles au cours des années 1980 et 1990. Elles passent d'une logique d'industrie de main d'œuvre à une logique d'industrie à haute valeur ajoutée, positionnée sur des créneaux technologiques liés à la mer et à la Défense, qui travaillent en lien étroit avec des centres de recherches publiques et privés, civils et militaires. Cette mutation concerne principalement l'espace de la Rade de Toulon avec la fermeture des chantiers navals de La Seyne (1986) et les restructurations de l'Arsenal de Toulon durant les années 1990.





# 2



## **PARTIE II.**

### **CONSTATS ET ENJEUX 'DE L'AIRE TOULONNAISE**

1.

# Les impasses du développement extensif



## Constats

### Depuis 40 ans : un développement extensif, fortement consommateur d'espace, dans un contexte de forte attractivité

Entre 1972 et 2002, sur le territoire Provence Méditerranée ( cf «*Evolution de l'occupation du sol dans le SCoT PM*», AUndat, Chambre d'agriculture du Var - juin 2005) :

- La population a été multipliée par 1,33, ce qui reflète l'attractivité résidentielle du territoire (importance du solde migratoire dans le bilan démographique total).
- La superficie d'espaces artificialisés a été multipliée par 1,87, passant de 11 800 à 22 000 ha.

- Au sein des espaces artificialisés, la superficie du bâti « civil » (espaces artificialisés hors bases militaires, carrières, infrastructures de transports, et espaces de loisirs) a été multipliée par 2,5, passant de 6 100 à 15 450 ha.

Par ailleurs, l'évolution des superficies artificialisées souligne que :

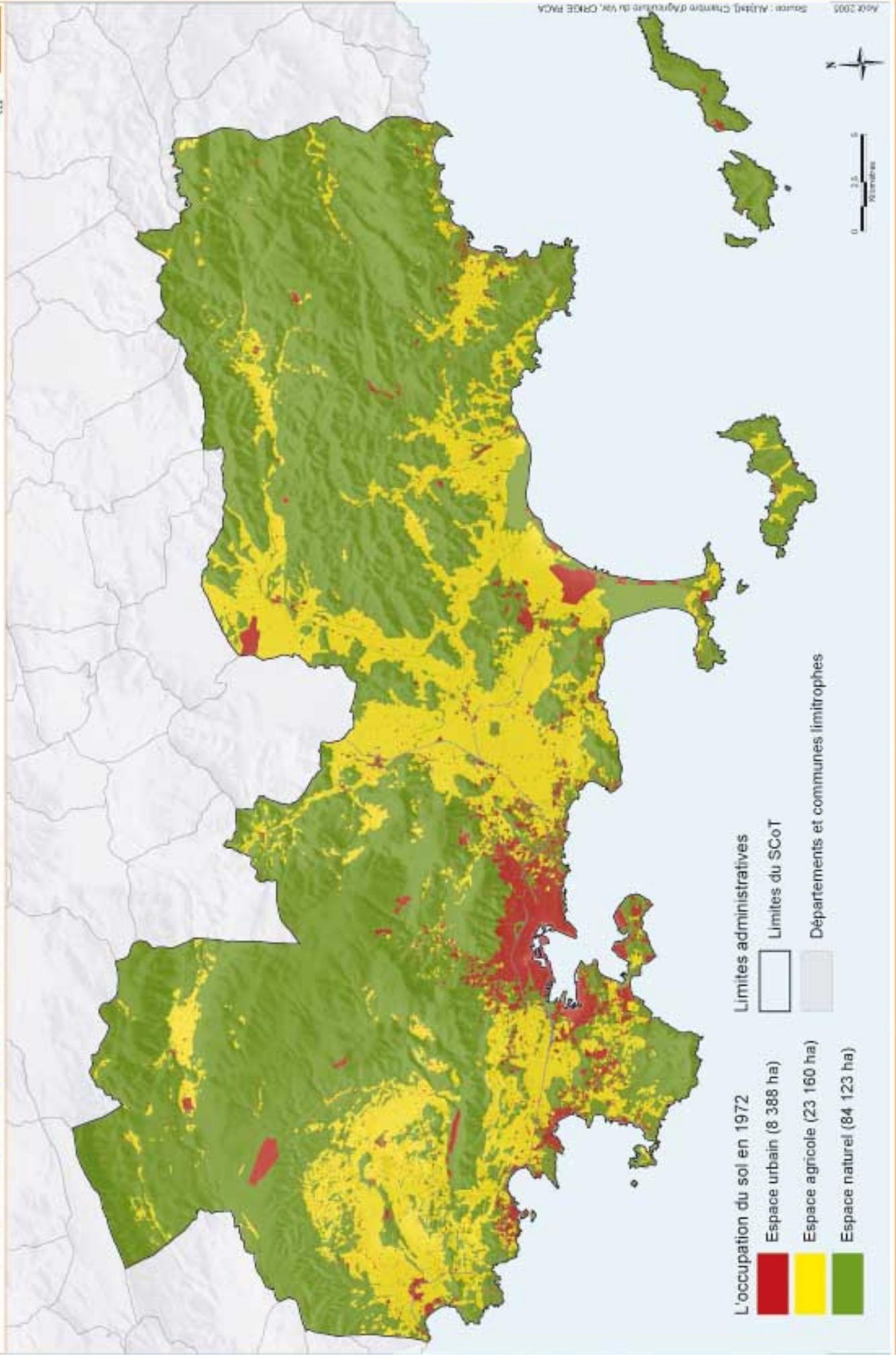
- Les tissus urbains diffus (moins de 10 logements / ha) et semi-denses (entre 10 et 20 logements / ha) représentent presque 70% du total de la superficie gagnée par le bâti civil.
- Les tissus urbains d'activité économique et de grands équipements représentent 17% du total de la superficie gagnée par le bâti civil. En 1972, ce type de tissu était presque inexistant, en 2003, il représente 11% du total des espaces bâtis civils.

#### Evolution des superficies bâties par type de tissus

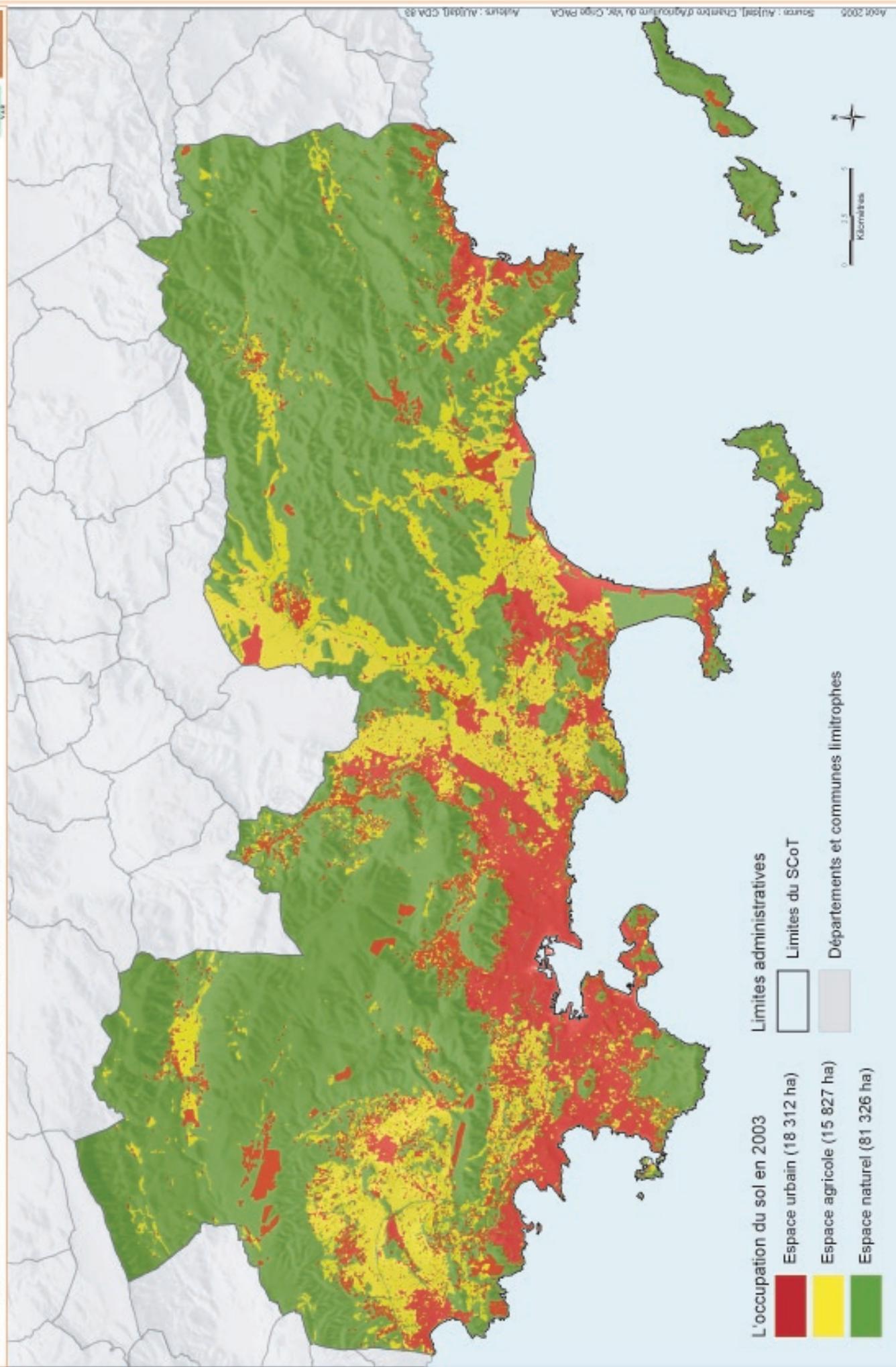
(Hors bases militaires, carrières, infrastructures de transports, espaces de loisirs : golfs, campings, etc.)

	1972	2003	Evolution
Tissus denses	526 ha	692 ha	x 1,32
Tissus collectifs	939 ha	1 938 ha	x 2,06
Tissus semi-denses	2 600 ha	6 566 ha	x 2,53
Tissus diffus	1 885 ha	4 331 ha	x 2,30
Activités économiques, équipements	74 ha	1 654 ha	x 22,35
Autre (cimetières, parkings, etc.)	86 ha	272 ha	x 3,16
Total espace bâti civil	6 110 ha	15 453 ha	x 2,53

# L'occupation du sol en 1972 sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée



## L'occupation du sol en 2003 sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée





## ■ La faible intensité de l'urbanisation, premier facteur de la forte consommation d'espace

Le potentiel d'accueil du développement urbain (activité, habitat, équipements) dépend de trois paramètres :

- Le potentiel d'extension, c'est-à-dire le « foncier neuf » (naturel ou agricole) mobilisable à des fins d'urbanisation.
- Le potentiel de renouvellement urbain, c'est-à-dire le « foncier ou le bâti recyclable » (accueil du développement en optimisant l'usage des espaces déjà urbanisés).
- L'intensité de l'urbanisation, c'est-à-dire l'emprise foncière utilisée pour accueillir chaque nouvel habitant ou chaque nouvel emploi.

Sur le territoire Provence Méditerranée, l'intensité de l'urbanisation est faible.

Chaque nouvel habitant accueilli entre 1972 et 2003 a consommé 780 m<sup>2</sup> d'espace artificialisé<sup>1</sup>. A titre de comparaison, la population installée en 1972 consommait 300 m<sup>2</sup> d'espace artificialisé par habitant (cf «*Evolution de l'occupation du sol dans le SCoT PM*», AUndat, Chambre d'agriculture du Var - juin 2005).

Les tendances récentes soulignent que l'offre neuve privilégie encore largement des formes d'habitat consommatrices d'espace.

Ainsi, les permis de construire qui ne portent que sur une seule maison (« individuel diffus ») sont en augmentation et représentent 50% des logements produits entre 1999 et 2003.

Ce mode d'urbanisation inclut notamment les maisons individuelles sur grande parcelle. Par contre, le nombre de logements collectifs - à priori moins consommateur d'espace - est en diminution sensible et ne représente plus que le tiers des logements construits entre 1999 et 2003.

### Nombre annuel moyen de de logements neufs mis en chantier (par type)

Mise en chantier de logements neufs - nombre annuel moyen	1986 - 1989	1990 - 1994	1995 - 1998	1999 - 2003
Individuel diffus	1 263	1 020	1 089	1 107
Individuel groupé <sup>1</sup>	1 140	667	333	276
Logements collectifs	1 988	1 092	929	789
Total	4 390	2 778	2 361	2 173

Source : DRE - SITADEL

<sup>1</sup> Permis de construire portant sur plusieurs maisons à la fois

## ■ Un potentiel d'extension limité nécessitant une gestion économe de l'espace

En 2002, on peut estimer que le potentiel « théorique » de foncier dans les PLU se limite à 1 600 ha maximum sur l'ensemble de l'aire du SCOT (vocation d'habitat, d'activités et d'équipements confondus).

Cependant, cette disponibilité foncière n'est pas facilement mobilisable et souvent constituée de terrains dispersés. Il existe peu de sites présentant des grandes emprises foncières d'un seul

tenant (donc plus facilement mobilisables pour réaliser une opération d'ensemble)<sup>1</sup>.

Par ailleurs, certains sites sont localisés dans des espaces mal desservis (notamment par les transports collectifs) ou sont situés à l'écart des noyaux urbains existants ce qui peut faire obstacle à leur mobilisation effective, notamment au regard des enjeux de cohérence entre urbanisme et déplacements.

### Estimation de la capacité résiduelle des POS en 2002

	Superficie totale <sup>2</sup>	Superficies artificialisées <sup>3</sup>	Potentiel théorique
Espaces urbanisables ou en attente d'urbanisation « difficilement mobilisables <sup>4</sup> »	12 223 ha	6 957 ha	5 266 ha
Espaces urbanisables ou en attente d'urbanisation « à priori mobilisables »	11 125 ha	9 508 ha	1 617 ha

Source : Carte d'assemblage des PLU 2002 de la DDE 83 et travail AU[dat] / Chambre d'Agriculture du Var sur l'occupation du sol d'après relevé sur photo aérienne 2003.

Le potentiel de 1 600 hectares provient de la superposition des zones d'urbanisation (futures et actuelle) dans les PLU (travail de la DDE 83) avec les espaces effectivement urbanisés (travail AUDAT / Chambre d'agriculture). La différence donne le potentiel « théorique ».

La capacité d'accueil du développement dans ce potentiel foncier théorique dépend fortement de l'intensité de l'urbanisation.

Cette intensité peut être appréhendée sommairement à partir du nombre de m<sup>2</sup> d'emprise au sol nécessaire pour accueillir un habitant supplémentaire (tous types d'usage de l'espace confondu : logement, activités, infrastructures de transports).

En projetant les tendances démographiques actuelles, l'INSEE estime que le territoire Provence Méditerranée accueillera 56 000 habitants supplémentaires entre 2002 et 2020.

- Si le mode actuel de développement extensif se poursuit (780 m<sup>2</sup> par habitant supplémentaire), il faudra mobiliser 4 400 ha pour accueillir cette croissance.

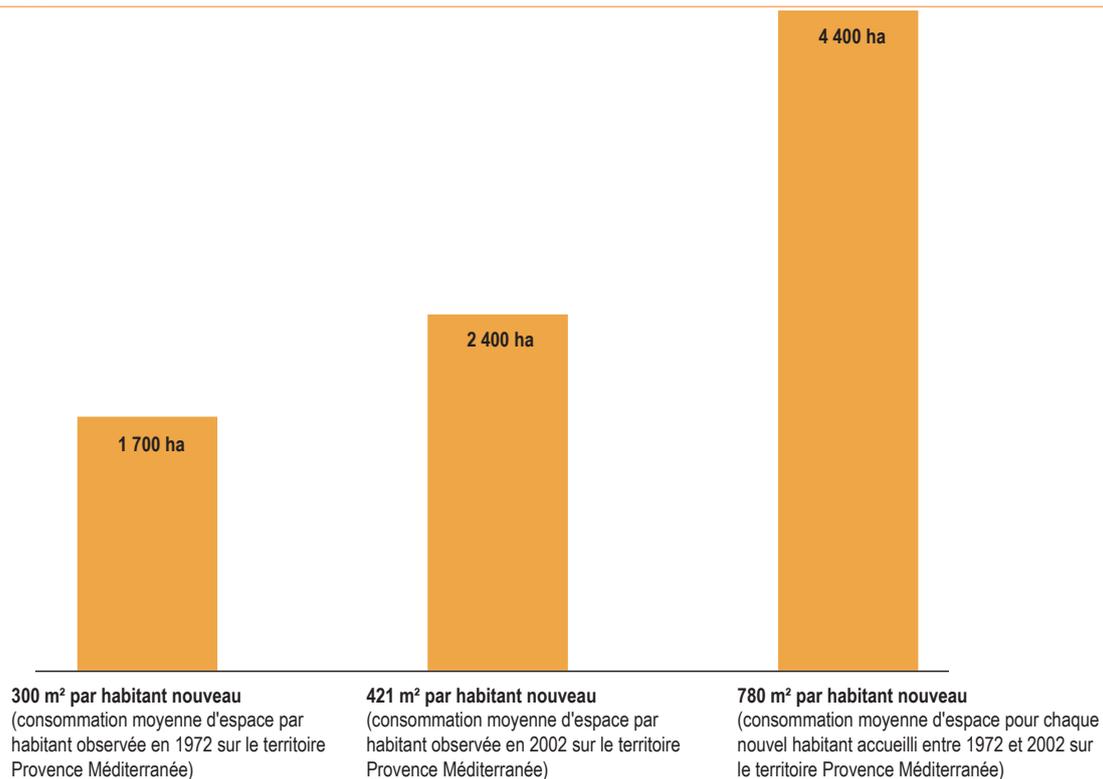
<sup>1</sup> Pour cette raison, l'Audat a identifié des sites et espaces à enjeux, supports prioritaires du développement, en fonction de la pertinence de leur localisation pour favoriser un développement durable (cf « Sites et espaces à enjeux », Audat - juin 2005).

<sup>2</sup> Superficie des zones Na, Nb et U relevée dans la carte d'assemblage des POS de l'année 2002 fournie sur support informatique par la DDE du Var - hors zones militaires, carrières et grands équipements.

<sup>3</sup> Surface des parcelles bâties relevée sur la photographie aérienne de 2002 multipliée par 1,2 pour tenir compte de l'emprise moyenne des voiries.

<sup>4</sup> Espaces de développement diffus situés sur des pentes ou dans des secteurs boisés, espaces dédiés aux activités légères de loisirs, espaces non constructibles inclus dans un périmètre de ZAC achevée, etc.

**La consommation d'espace dépend de l'intensité de l'urbanisation**  
**Estimation de la superficie foncière à mobiliser pour accueillir les 56 000 habitants supplémentaires attendus entre 2002 et 2020**





## ■ Un potentiel de renouvellement urbain non négligeable

Le renouvellement urbain consiste à augmenter le nombre d'habitats et d'emplois qui sont accueillis à l'intérieur des espaces déjà urbanisés notamment par :

- La remise sur le marché de locaux et logements vacants et la transformation des résidences secondaires en résidences principales.
- La rénovation, c'est-à-dire des opérations de « démolition - reconstruction » permettant un changement d'usage et/ou une augmentation de la surface de plancher des bâtiments implantés sur une parcelle.
- La valorisation des dents creuses, c'est-à-dire l'utilisation des « friches urbaines » (sites bâtis qui ne sont plus utilisés) ou de parcelles non bâties enclavées dans les tissus urbains.

La remise sur le marché des logements vacants et la transformation des résidences principales en résidences secondaires représentent un potentiel globalement limité même s'il peut être localement significatif.

Le potentiel de rénovation et de valorisation des dents creuses reste à évaluer plus finement (cf «*La ressource foncière, estimation du potentiel en renouvellement urbain*», AUndat - juillet 2005).

L'AU[dat] a effectué un repérage des « dents creuses » et des parcelles qui présentent un potentiel apparent de rénovation pour les communes de La Seyne sur Mer, Bandol, Collobrières et Carqueiranne.

Sur cet échantillon de communes qui apparaît relativement représentatif pour déterminer globalement le potentiel de renouvellement urbain, ce travail souligne l'existence de capacités significatives d'accueil du développement y compris au sein des espaces urbains centraux ou péri-centraux.

- A La Seyne sur Mer, l'analyse a identifié 41 sites représentant environ 10 ha de dents creuses ou de parcelles présentant un potentiel de rénovation dans le périmètre du « grand centre-ville » (partie la plus dense de la commune située entre

la gare, le quartier Berthe, le centre ancien et le quartier des Mouissèques).

- A Carqueiranne, l'analyse a identifié 17 sites représentant environ 7 ha de dents creuses situés à moins d'1 km du centre-village (champs enclavés dans les tissus urbains et classés en secteur urbanisable du PLU).
- A Bandol, l'analyse a permis d'identifier 2,6 ha de dents creuses et de parcelles qui présentent un potentiel apparent de rénovation dans les tissus urbains les plus denses de la commune.
- A Collobrières, l'analyse a permis d'identifier 1,7 ha de dents creuses (champs enserres dans l'urbanisation) à proximité immédiate du centre ancien.

Il faut également souligner l'existence de potentialités de rénovation et de valorisation des dents creuses à l'intérieur des espaces d'activité économiques liées par exemple à la présence de nombreuses emprises de parking au sol. Certains opérateurs privés valorisent « spontanément » ces capacités : on peut penser à certains centres commerciaux qui ont étendu leur surface de vente en gagnant de l'espace sur leur parcelle grâce à la réalisation de parkings « en silo ».

La mobilisation du potentiel de rénovation et de valorisation des dents creuses dépend beaucoup des politiques d'urbanisme menées par les communes. Deux outils complémentaires sont notamment mobilisables :

- L'urbanisme réglementaire (augmentation des « droits à bâtir »), pour inciter les opérateurs privés à intervenir.
- L'intervention foncière publique (mise en œuvre du droit de préemption urbain) notamment pour restructurer des îlots dont la propriété est dispersée et permettre ainsi la réalisation d'une opération d'ensemble.
- Cette intervention foncière peut être complétée par des programmes d'aménagement urbain : requalification des voiries et des espaces publics, construction d'équipements, etc.

## Enjeux

### ■ Gérer le foncier disponible comme une ressource stratégique à valoriser dans une perspective de long terme ...

Au cours des trente dernières années, le développement a été accueilli presque exclusivement dans une logique d'extension urbaine très consommatrice d'espace, comme si le foncier était une ressource illimitée.

Si ce mode de développement extensif se poursuit, l'accueil des 56 000 habitants supplémentaires attendus à l'horizon 2020 pourrait mobiliser jusqu'à 4 400 ha, ce qui porterait alors atteinte à la pérennité économique des grands bassins agricoles et à la qualité des paysages du territoire Provence Méditerranée (cf. point 2 du présent diagnostic sur les espaces naturels, agricoles et les paysages).

De ce fait, il convient de considérer que le foncier potentiellement disponible pour accueillir l'urbanisation est une ressource stratégique à ne pas « gaspiller » si le territoire veut être à même d'accueillir le développement attendu dans une perspective de long terme sans porter atteinte au capital que représentent les terroirs agricoles productifs et les grands espaces naturels.

Cette exigence est d'autant plus cruciale qu'il subsiste très peu de grandes emprises foncières mobilisables d'un seul tenant et bien localisées (desserte notamment en transports collectifs, proximité des noyaux urbains).

La mobilisation du potentiel de renouvellement urbain et l'optimisation du potentiel stratégique que représentent les grands sites d'extension bien situés supposent une véritable stratégie publique pour gérer dans le temps ce potentiel non infini.

Cette stratégie peut notamment s'appuyer sur la maîtrise foncière publique et une logique d'urbanisme négocié avec les acteurs privés.

### ■ ... en privilégiant des formes urbaines économes d'espace ...

Le potentiel d'accueil du développement dépend fortement de l'intensité d'usage de l'espace, c'est-à-dire de la capacité à favoriser l'émergence de formes urbaines plus économes d'espace notamment au regard de la rareté relative du foncier mobilisable en extension ou en renouvellement urbain (rénovation et dents creuses).

Deux formes d'habitat très présentes dans les opérations neuves sur le territoire Provence Méditerranée contribuent plus particulièrement à la consommation d'espace.

- La maison individuelle sur grande parcelle.
- Les immeubles sur grande parcelle.

Inversement, la maison individuelle sur petite parcelle ou « en bande » (maisons de villes ou de villages) ainsi que l'immeuble traditionnel (aligné sur la rue) sont des formes urbaines plus économes d'espace.

Il faut aussi souligner qu'un lotissement dense (maisons individuelles sur petites parcelles) peut accueillir autant de logements à l'hectare qu'un grand ensemble d'habitat collectif des années 1960.

### ■ ... en valorisant le potentiel de renouvellement urbain ...

Afin de réduire la consommation de foncier « neuf », l'enjeu est aussi d'optimiser les capacités d'accueil du développement dans les espaces déjà urbanisés par une politique active de renouvellement urbain notamment en incitant à la mobilisation des dents creuses et à la rénovation (opérations de démolition – reconstruction permettant d'augmenter les surfaces de plancher accueillies sur une parcelle).

### ■ ... ce qui implique de renforcer l'attractivité résidentielle des espaces urbains

Au cours des 30 dernières années, les espaces les plus urbains ont vu leur population stagner ou baisser, en raison notamment des ménages qui sont allés vivre dans des maisons individuelles « en dehors de la ville » tout en continuant à bénéficier de ses avantages.

Selon plusieurs études menées dans différentes villes françaises au cours des années 1990 sur les motivations de ces ménages :

- Pour 1/3 des personnes, cela correspond à un véritable choix de vie et d'habitat
- Pour 2/3 des personnes, cela correspond à une décision plus ou moins contrainte par l'absence « en ville » d'une offre immobilière et d'une offre de services urbains adaptée aux familles (difficulté à trouver des grands logements à un prix abordable, absence ou difficulté d'accès aux services de garde d'enfants, déficit d'espaces verts, insécurité routière, etc.).

C'est pourquoi l'enjeu est aussi de (re)donner l'envie et la possibilité aux ménages de vivre dans ou à proximité immédiate des noyaux urbains et villageois.

Cela passe notamment par une attention particulière à porter sur l'aménagement des espaces publics, les espaces verts de proximité, l'offre culturelle et socio-éducative et l'offre de logements notamment en direction des familles.

## Entre espaces naturels et agricoles exceptionnels et paysages menacés



## Constats

### ■ Un capital naturel exceptionnel mais fragile

Les espaces naturels représentent 70% de la superficie terrestre du SCoT PM en 2003.

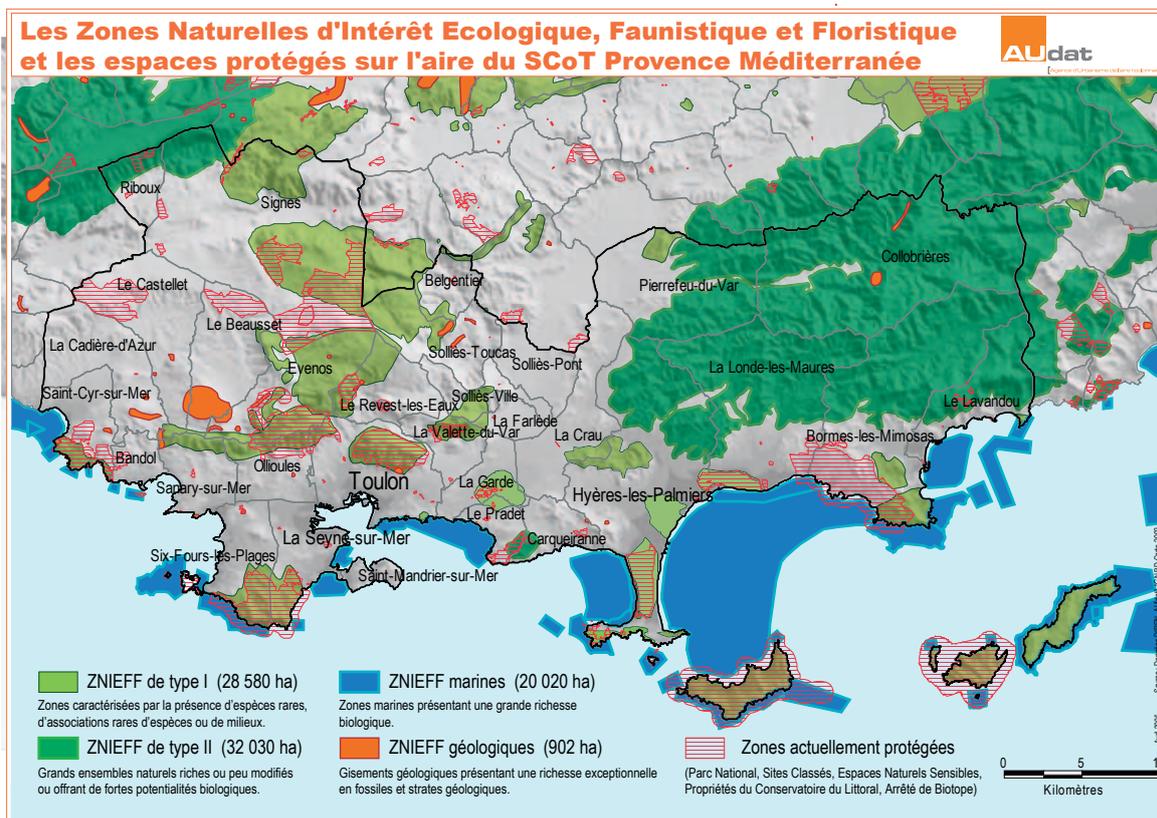
L'aire toulonnaise est très riche sur le plan écologique (46% de ZNIEFF terrestre), et constitue également un cadre paysager reconnu, comme en témoigne la surface d'espaces naturels protégés et en cours de protection.

Si la surface des espaces naturels est restée stable entre 1972 et 2003, certains espaces structurants ont été altérés par l'urbanisation (habitat essentiellement) en particulier sur le littoral et sur les franges des massifs boisés littoraux (diminution de 5 373 hectares au profit de l'urbanisation). Dans le même temps, la déprise agro-sylvicole a entraîné une progression naturelle des espaces boisés, ce qui a permis une stabilité des espaces naturels entre 1972 et 2003 (cf «*Evolution de l'occupation du sol dans le SCoT PM*», AUndat, Chambre d'agriculture du Var - juin 2005).

Les sites protégés de manière forte par l'Etat (Parc National, sites classés par la loi 1930, les propriétés du Conservatoire du Littoral) et par les collectivités locales (Espaces Naturels Sensibles du Conseil Général) concernent essentiellement les espaces littoraux, les massifs nord-toulonnais, les espaces de l'arrière-pays de l'ouest toulonnais et certaines zones périurbaines.

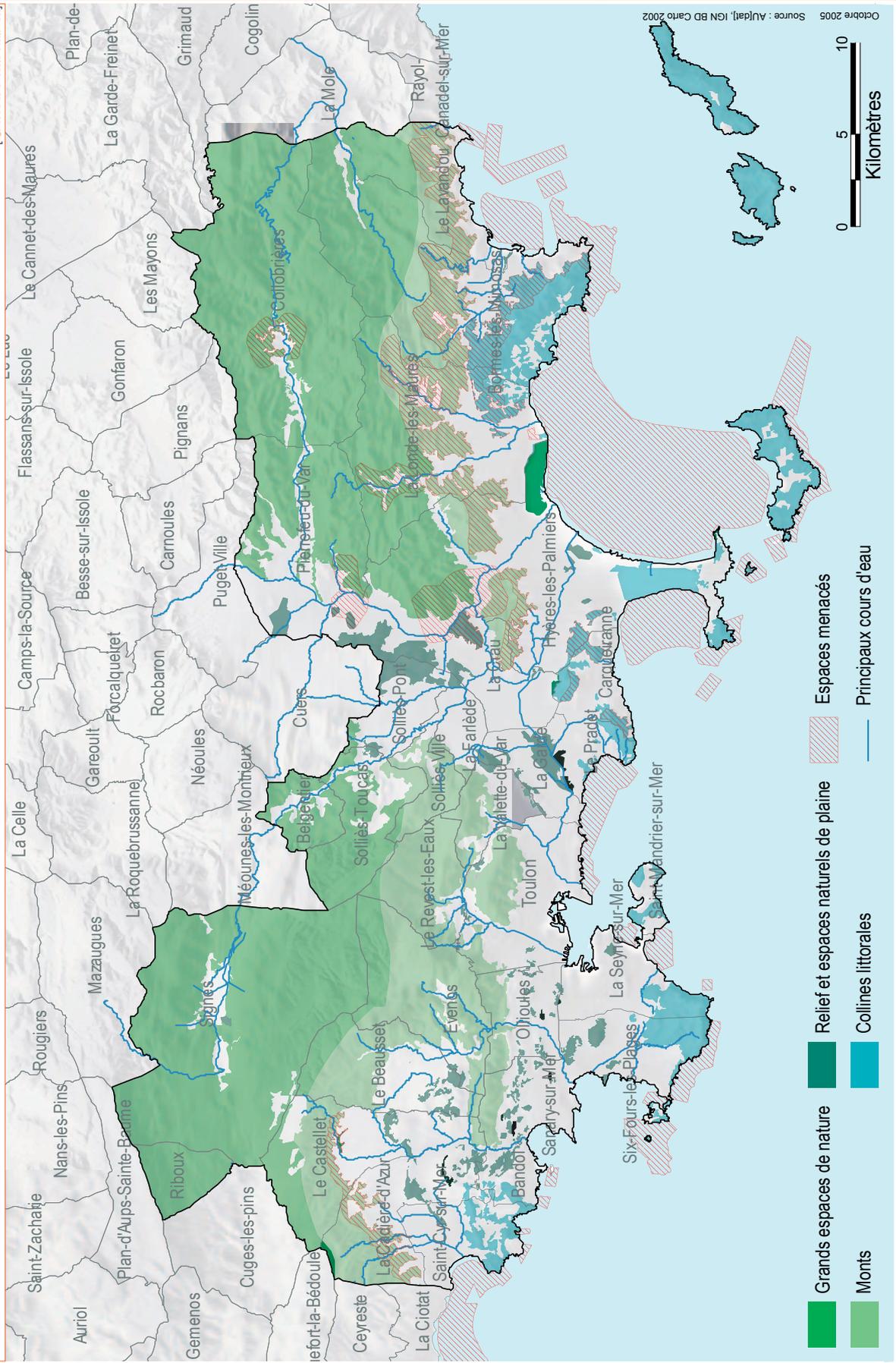
De ce fait, certains espaces comme le Massif des Maures, la forêt des Maurettes, une partie de la Colle Noire et le sud du Massif de la Sainte Baume, alors qu'ils sont reconnus d'intérêt écologique et ont souvent un caractère paysager structurant, ne sont pas protégés de manière définitive. Cependant, la Loi Littoral et les nombreux Espaces Boisés Classés (EBC) ont permis et permettent encore de maîtriser la pression urbaine sur ces espaces, notamment ceux proches du littoral.

Toutefois, certains espaces à forte richesse écologique qui ne sont pas protégés de manière forte, sont menacés soit à cause de la pression urbaine soit à cause des activités et des rejets dus à l'activité humaine (assainissement, eaux pluviales, mouillage...).



## Les espaces naturels menacés sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée

**AUdat**  
[Agence d'Urbanisme du Pays de Provence]



Carte provisoire qui demande d'être affinée

**Ces quatre grands types d'espaces naturels du SCoT PM font l'objet de gestion plus ou moins forte :**

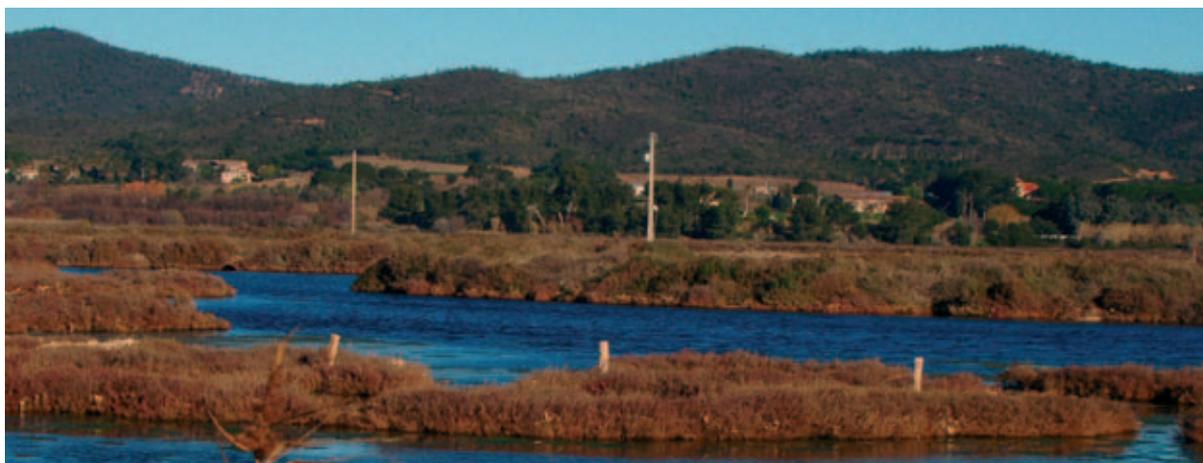
- Les grands espaces de nature, autrefois entretenus par les activités traditionnelles (agrosylvo-pastoralisme), ne font pas l'objet de grands projets de gestion. Leur potentiel (paysagé, social et de loisirs) est sous valorisé.
- Les espaces naturels littoraux, aujourd'hui les plus attractifs, sont de fait les mieux gérés et valorisés à travers le sentier des douaniers et l'ouverture au public des sites emblématiques du littoral. Cependant, malgré une forte valorisation, certains espaces très sollicités sont en danger (pinède littorale de la Rade d'Hyères, les espaces marins de Porquerolles...).
- Les collines à l'arrière du littoral constituent l'arrière-plan paysager de la bande littorale. A ce titre, ce sont autant d'espaces valorisables (points hauts, espaces de ballades à proximité de la ville..). Aujourd'hui, seuls quelques points de vue exceptionnels sont aménagés.
- Les fleuves côtiers, de par leur caractère intermittent et encaissé, ont été oubliés dans le développement et l'aménagement du territoire. A ce jour, aucun fleuve ne fait l'objet d'un plan global d'aménagement et de gestion.

**De nombreuses initiatives locales voient le jour en ce qui concerne la gestion des espaces naturels :**

- Les Espaces Naturels d'Intérêt Communautaires gérés et aménagés par la Communauté d'agglomération TPM : le sentier du littoral de l'agglomération, les salins d'Hyères, le fleuve Las, le domaine de La Ripelle, le Faron.
- Une Opération Grand Site est en cours de réflexion autour de la Rade d'Hyères
- Le Contrat de Baie de la Rade de Toulon.
- Les Espaces Naturels Sensibles du Conseil Général du Var, en particulier le Plan de La Garde amené à devenir un grand parc départemental de nature.
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du Gapeau en cours d'élaboration.
- Le projet de réhabilitation des châtaigneraies de Collobrières.

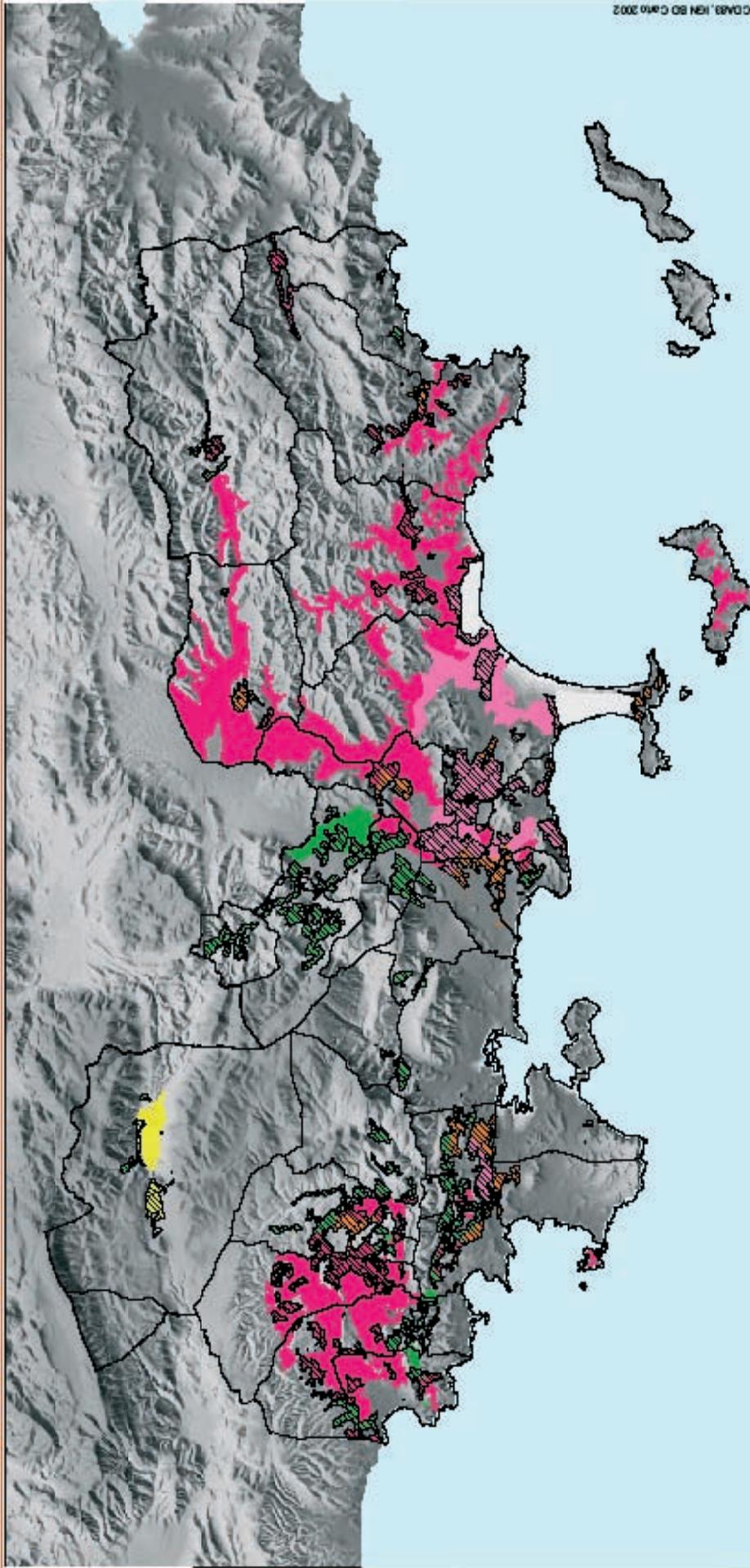
Par ailleurs, la constitution du réseau Natura 2000 (réseau écologique européen destiné à favoriser le maintien de la biodiversité) devrait permettre de trouver un équilibre entre les activités humaines et le maintien de la biodiversité sur 30% du territoire, essentiellement sur les grands espaces de nature du SCoT (cf Etat Initial de l'environnement).

Certains de ces espaces constitueront et constituent déjà le socle d'un futur réseau vert et bleu à l'échelle du territoire.



# Les terroirs du SCoT Provence Méditerranée et les espaces agricoles menacés

**Audart**



- Viticulture et grands domaines
- Horticulture
- Vergers de plaine et sur restanques
- Maraîchage et polyculture
- Agriculture spécifique du bassin de Signes
- Espaces agricoles menacés

Source : Aude, CADR, INRA 2002  
Septembre 2005

## ■ Une forte diminution des surfaces agricoles en dehors des grands bassins viticoles

Les espaces agricoles ont accueilli également une part importante du développement urbain (5 500 hectares), soit 1/5 des espaces agricoles qui ont disparu au profit de l'urbanisation. Aujourd'hui, les espaces agricoles ne représentent plus que 13% du territoire en 2003 (contre 20% en 1972).

Néanmoins, de grands bassins agricoles existent encore sur le territoire du SCoT PM. Ces espaces préservés correspondent souvent aux grandes zones viticoles d'appellation (AOC Bandol, AOC Côtes de Provence) et à certains espaces horticoles (Hyères Est et l'entrée de la vallée de Sauvebonne). Toutefois, l'essentiel des espaces horticoles, pourtant une agriculture à très forte valeur ajoutée (30% de la production française de fleurs coupées), tend à disparaître sous la pression urbaine (bassin horticole au cœur de la pression urbaine des grands pôles du SCoT).

D'autres espaces sont plus fragiles. Aux franges des villes, le maraîchage tend à disparaître (Ollioules, Le Pradet/La Garde, Sanary, ...) dans ces lieux privilégiés de l'urbanisation. Les espaces de vergers sur restanques (oliveraies pour l'essentiel), éléments forts du paysage agricole provençal, se sont considérablement atrophies avec la déprise agricole sur les coteaux. Les vergers de plaine (figues pour l'essentiel, cannes de Provence) sont des terroirs dynamiques.

## Des réflexions sur les productions agricoles emblématiques

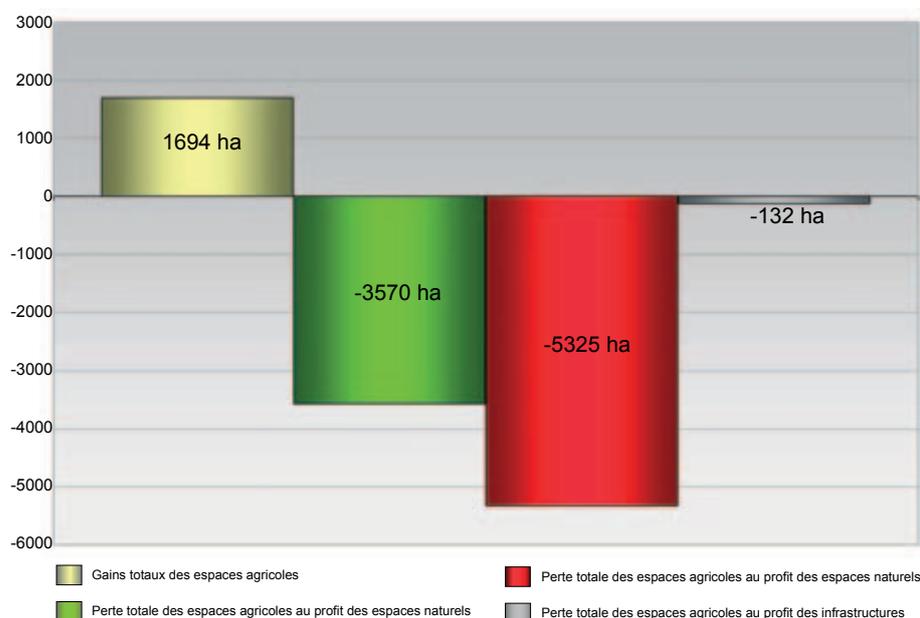
Il existe un travail collectif sur les équipements, structures et services liés à l'horticulture (marché aux fleurs SICA, recherche, lycée horticole, label Filafior/Hortisud...). Cependant, la maîtrise foncière est une des conditions de la pérennité des activités horticoles. C'est dans ce cadre là que la Communauté d'Agglomération TPM et la ville d'Hyères se sont engagées dans une réflexion foncière sur l'espace le plus emblématique de l'horticulture varoise : l'espace horticole des Loubes. Cette réflexion, pour donner toutes ses chances à l'horticulture de se maintenir et de se développer, doit être étendue à l'ensemble du bassin horticole Hyères-La Crau.

Des projets d'appellation par filières sont à l'étude à l'INAO (Institut National d'Appellation d'Origine) sur les espaces de vergers. C'est le cas de l'AOC « figue de Solliès » dans la vallée du Gapeau et de l'AOC « huile d'olive varoise » dans l'ouest de l'agglomération. Cela devraient permettre à terme de valoriser les différents terroirs grâce à un meilleur affichage de la qualité locale et donc de constituer des noyaux agricoles forts.

La viticulture est organisée de manière structurée (communication collective, recherche commune sur le rosé notamment) et reste dynamique avec d'importantes reconquêtes agricoles en projet et des volontés de distinctions dans l'AOC Côtes de Provence (sous appellations Coteaux de La Londe et Coteaux de Pierrefeu). La viticulture est un noyau dur de l'espace agricole.

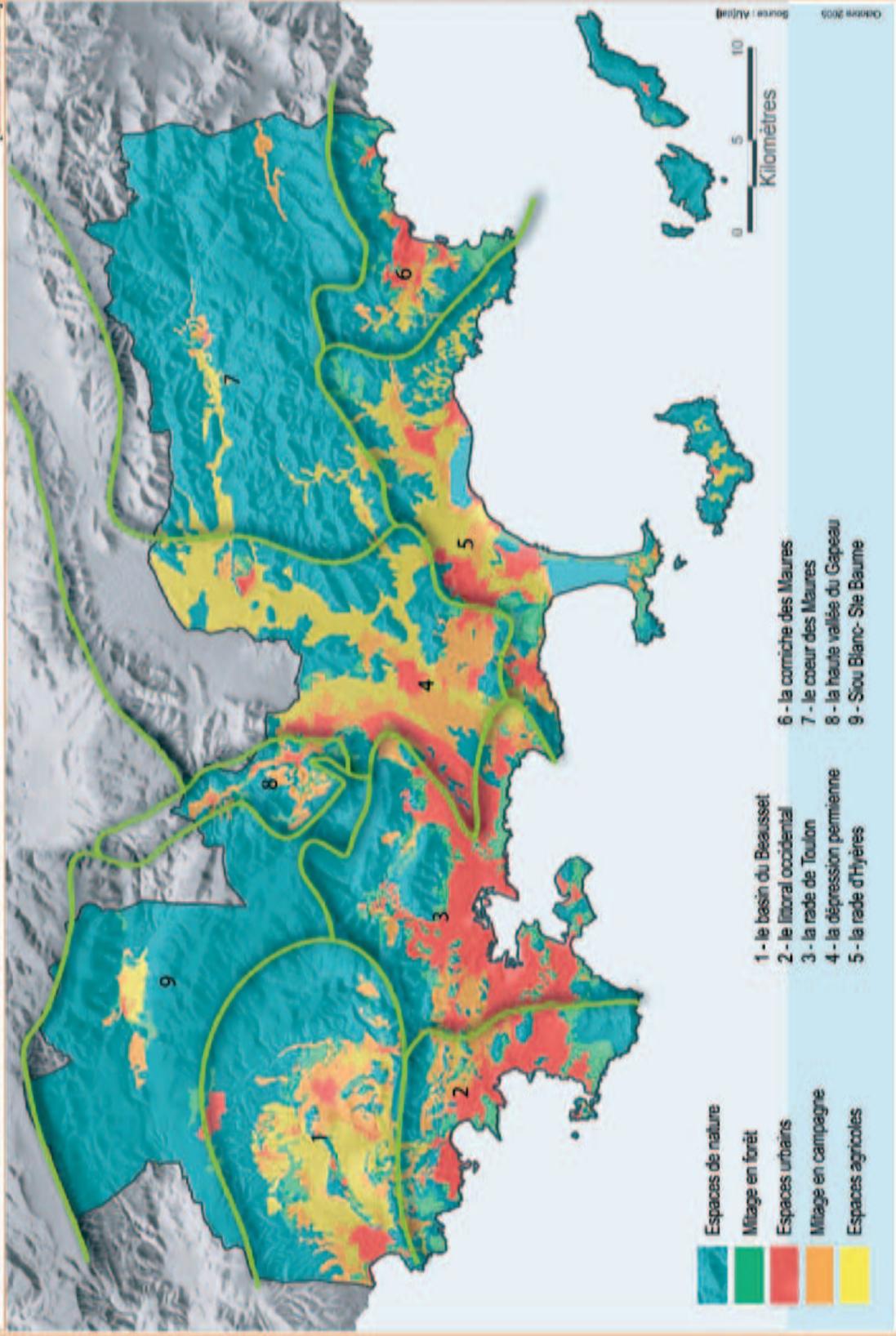
Cependant, le maraîchage périurbain, avec un rayonnement uniquement local, est aujourd'hui le plus soumis aux pressions foncières. Seul certains exploitants réunis en AMAP (Association pour le Maintien de l'Agriculture Périurbaine) affichent une volonté de maintien d'un maraîchage périurbain (vente directe et mensualisée du producteur au consommateur). Cette agriculture locale pour les locaux ne constitue pas encore un noyau dur de l'agriculture.

Evolution des espaces agricoles entre 1972 et 2003



## Les grands ensembles paysagers sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée

**AU dat**



## ■ Un mode de développement qui compromet les qualités fondatrices de l'attractivité du territoire en banalisant ses paysages

Les paysages ruraux, littoraux, naturels et urbains exceptionnels sont à l'origine de la très forte notoriété résidentielle et touristique de l'aire toulonnaise. Les villages provençaux perchés ou de plaine, les hameaux agricoles, le littoral et ses plages, ses espaces naturels préservés, les reliefs et points de vue exceptionnels, le vignoble, les fleurs, une végétation méditerranéenne riche et variée, les vergers sur restanques et en plaine, les bastides et ses alignements, le soleil, la mer sont autant d'éléments paysagers qui expliquent le très fort caractère identitaire et donc la très forte attractivité de ce territoire.

Cette identité est en train de se modifier. Le mode de développement que connaît le territoire est le principal facteur de l'évolution des paysages locaux.

La maison individuelle, les résidences et lotissements fermés, les grands espaces d'activités dédiés à la consommation, aux loisirs ou au travail et les infrastructures routières (autoroutes, voies rapides, routes, mais aussi rond-points, échangeurs) se sont développés en 30 ans et marquent aujourd'hui fortement les paysages.

Ce mode de développement à la fois rapide, extensif, souvent pensé à la simple échelle communale et sans qualité, contribue à effacer la géographie et le patrimoine de notre territoire (cours d'eau bétonnés, terrasses de cultures ébouleées, canaux et roubines comblées, haies agricoles coupées, collines terrassées et déboisées, bastides oubliées, alignements d'arbres abbattus).

Ce mode de développement a non seulement effacé bon nombre d'éléments dans le paysage, mais il concoure également à la standardisation et à la banalisation des lieux. Les lotissements et résidences fermées, les nouveaux espaces d'activités ont pour la plupart été conçus sur le même modèle urbanistique standardisé, sans espaces publics et déconnectés des autres quartiers de la ville, récurrent dans le type de bâti (le néoprovençal pour la maison, la « boîte à chaussures » pour le bâti commercial) que l'on retrouve dans le sud de la France.

Ce développement a contribué à effacer les spécificités et les caractères paysagers très marqués de l'aire toulonnaise en périphérie des villes et villages.



L'urbanisation diffuse, le mitage, est également une des causes de la modification des paysages. Cette urbanisation « hors la ville », c'est-à-dire en campagne ou en forêt entraîne :

- La disparition progressive de certains espaces agricoles et certains espaces naturels, parfois encore structurants.
- La fragmentation des grandes continuités paysagères et écologiques.
- Des entrées d'agglomération très confuses et sans progressivité du naturel vers l'urbain



- L'apparition de paysages d'entre deux : certains espaces ne sont plus tout à fait agricoles/naturels. Sans être véritablement des espaces urbains bâtis, ces entre-deux accueillent un saupoudrage d'habitat et d'activités commerciales et artisanales.
- Un phénomène spéculatif des propriétaires sur certains espaces agricoles dont le devenir n'est pas clairement affiché (spéculation foncière) entraînant un abandon des terres cultivées.

## ■ Une intensification des risques naturels

Au-delà des conditions climatiques et géographiques favorables au risque incendie (climat estival sec et venteux, présence d'essences boisées fortement inflammables), deux phénomènes amplifient ce risque :

- L'augmentation de la combustibilité des massifs par une déprise de l'exploitation de la forêt.
- La multiplication des interfaces habitat-forêt qui accroît le risque de départ de feu (activités humaines) et qui empêche une lutte active efficace (en cas de feu, dispersion des forces de lutte sur les interfaces pour protéger les biens et les personnes).

Au-delà des conditions climatiques et géographiques favorables au risque inondation (épisodes pluvieux rapides et violents, des bassins versants pentus, de petites plaines alluviales anciennement marécageuses), trois phénomènes amplifient ce risque :

- L'imperméabilisation croissante des sols sur les pentes des bassins versants (ruissellement et crue torrentielle) et dans les lits majeurs des cours d'eau (inondation de plaine).
- La présence d'habitat dans les zones soumises aux risques.
- Des aménagements pensés par tronçons sur les cours d'eau et non à l'échelle des bassins versants (pas de gestion globale entre risque et aménagement du territoire).



## Enjeux

### ■ **Afficher une politique claire sur les espaces naturels et agricoles d'«entre-deux»**

Sur ces espaces d'entre-deux, il s'agit de déterminer site par site la politique choisie et voulue de manière claire et sans ambiguïtés :

- soit un développement, organisé et planifié selon les principes édictés dans le projet du SCoT.
- soit une protection et une valorisation de ces sites pour des raisons économiques et paysagères

### ■ **La valorisation et la mise en réseau des espaces naturels**

La préservation de la richesse écologique tout en permettant le développement maîtrisé des activités humaines (sylviculture, pastoralisme, chasse, randonnée pédestre, activités nautiques, pêches, activités portuaires,...) est un enjeu pour les grands espaces de nature.

La mise en réseau de l'ensemble des espaces naturels est permise à travers la valorisation des corridors écologiques, paysagers et d'agrément. Elle passe par :

- La protection des espaces naturels les plus menacés par l'urbanisation (mais non protégés réglementairement).
- La poursuite de la mise en valeur et de la gestion des espaces naturels de bord de mer aujourd'hui les plus convoités et les plus pratiqués.

- La mise en réseau et la mise en valeur des balcons exceptionnels que sont les collines à l'arrière du littoral.

- L'aménagement de fleuves en véritables coulées vertes permettant de lier les « balcons » à la mer, de valoriser et de faire découvrir les espaces traversés (ville, espaces agricoles,...) et positiver les espaces contraints (risques inondations).

### ■ **Une structuration des espaces agricoles pour permettre un nouveau pacte avec les espaces de production**

Ce pacte entre territoire et espace agricole peut permettre de garder et de développer une identité rurale forte en maîtrisant le foncier, en structurant les espaces agricoles et en affichant clairement la vocation de ces espaces.

Pour les terroirs viticoles et horticoles, il s'agit de permettre d'aider l'agriculture industrielle consacrée à la compétition sur les marchés mondiaux. Pour pouvoir développer cette agriculture intensive, il s'agit de définir les limites claires de ces terroirs avec l'urbanisation et organiser un projet économique pour la viticulture et l'horticulture. Une taille critique minimale à ne pas entamer pour garder ces espaces compétitifs doit être définie, notamment pour le bassin horticole Hyères-La Crau. En dessous de cette taille critique, c'est l'ensemble du terroir qui risque de disparaître car son organisation économique deviendrait impossible.

Il s'agit également d'anticiper l'accueil de

nouveaux terroirs labellisés (AOC figue de Solliès en plaine du Gapeau), AOC huile d'olive d'Ollioules (sur les coteaux du Gros Cerveau, du Baou/Croupatier et du Faron), afin de mettre en valeur les terroirs spécifiques du SCoT Provence Méditerranée.

Le développement d'un maraîchage périurbain de proximité aux franges de l'agglomération doit être soutenu afin d'enrichir mutuellement ville bâtie et agriculture et d'améliorer la qualité de vie des citadins. La délimitation précise de ces terroirs permet un projet à long terme pour ces nouveaux jardins à la périphérie de nos villes.

### ■ La maîtrise de la consommation d'espace pour choisir les identités du territoire dans le respect du caractère des lieux.

Il s'agit de rechercher les modalités d'une politique « d'urbanisation » qui tendraient vers :

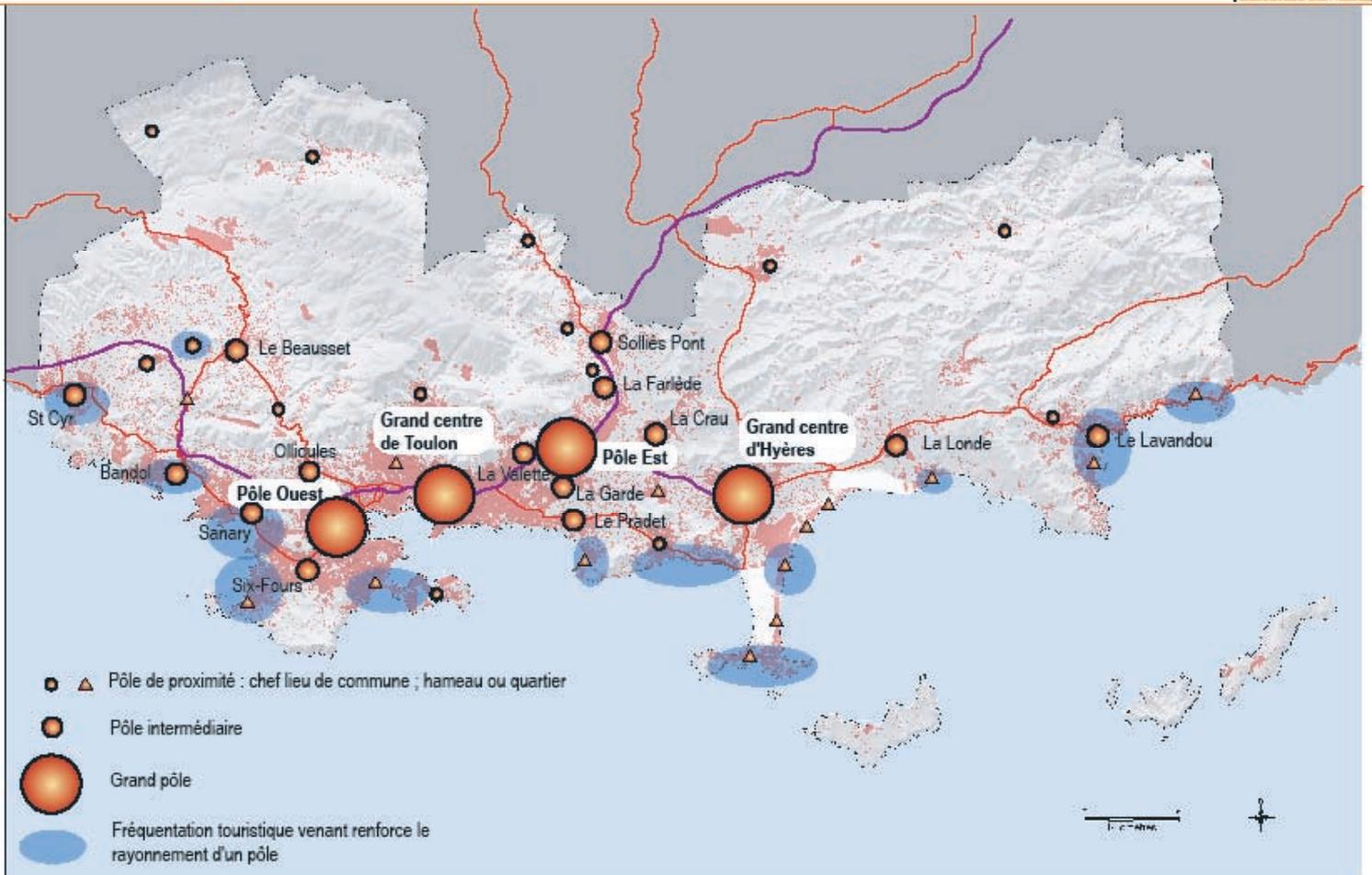
- Une maîtrise maximale des extensions diffuses.
- Une maîtrise maximale de l'urbanisation favorisant les interfaces habitat / forêt.
- La recherche de formes d'urbanisation moins consommatrices d'espaces, moins en rupture avec l'identité urbaine et villageoise des territoires et s'appuyant sur le caractère et l'identité des grands ensembles paysagers du SCoT.
- L'organisation d'une armature de

développement cohérente par des continuités entre les espaces d'extensions et les espaces urbanisés, naturels et agricoles.

- Le contrôle de l'urbanisation sur les espaces agricoles à forte valeur agronomique.
- La prise en compte, pour toute nouvelle urbanisation sur les pentes, des impacts paysagers et les risques induits (inondation et incendie).
- L'organisation, la mise en scène et le traitement paysager des entrées d'agglomération et de ville.

## Des centralités trop faibles ou mal organisées, un déséquilibre entre l'est et l'ouest

### Les pôles attractifs de l'aire toulonnaise Un territoire multipolaire



## Constats

### ■ L'aire toulonnaise : un espace multipolaire

Un espace attractif offre une concentration significative d'emplois, de commerces, de services à la population, de grands équipements. Si l'ensemble des espaces attractifs structurent le territoire, tous n'ont pas le même niveau de rayonnement.

- Les pôles de proximité répondent à tout ou partie des besoins quotidiens sans pour autant offrir une gamme diversifiée de services et de commerces. Il peut s'agir du « chef lieu » d'une petite commune ou d'un centre de quartier offrant une petite concentration de commerces et services.
- Les pôles intermédiaires, de niveau intercommunal (ou communal dans le cas des grandes communes) desservent une population significative et offrent une gamme diversifiée de services, de commerces et d'équipements qui répondent à l'essentiel des besoins courants.
- Les grands pôles proposent une offre commerciale diversifiée et des équipements « rares » (lycées, hôpitaux ou polycliniques, cinéma multi-salle) ou qui peuvent contribuer au rayonnement global de l'aire toulonnaise. Dans certains cas, le rayonnement du pôle attractif est renforcé par le tourisme qui dynamise l'activité commerciale et de loisirs (bars, restaurants, hôtellerie).



### ■ Le déficit d'attractivité des centres-villes, à l'exception des communes les plus touristiques

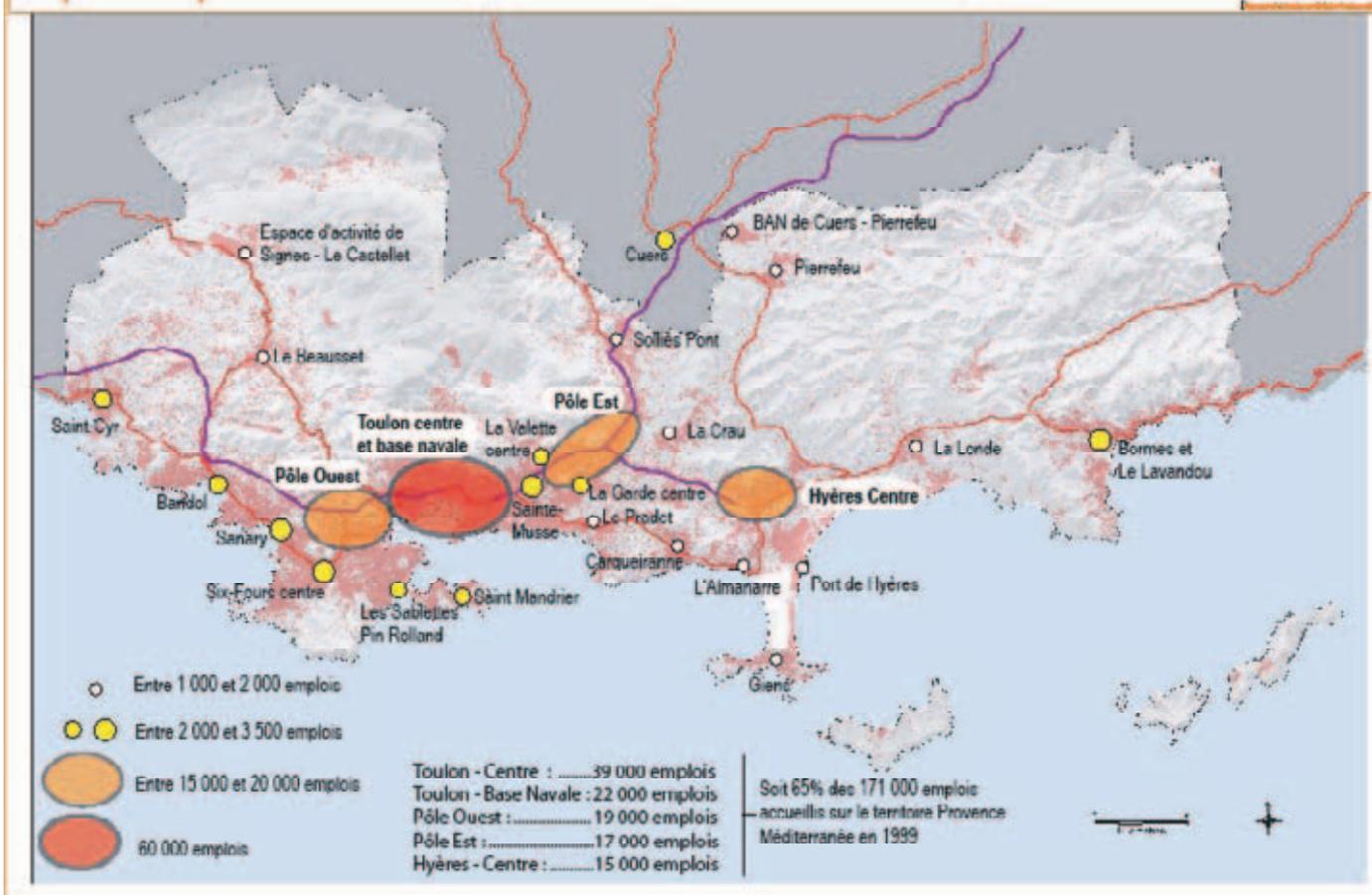
Historiquement, les espaces attractifs sont les centres-villes, centres-villages ou centres de quartier. Ce sont des espaces de forte densité où se mélangent les différentes « fonctions » urbaines (habitat, emplois, commerces et services).

Mais en 30 ans, ces centres ont connu un net déclin de leur attractivité notamment sur le plan commercial et démographique, ce qui renvoie à plusieurs causes :

- Le développement ou la délocalisation de nombreux équipements, commerces et activités économiques en dehors des centres – villes (cf. plus bas).
- La concurrence commerciale exercée par les grandes surfaces périphériques et l'incapacité des centres à diversifier leur offre pour se positionner sur des créneaux spécifiques, qui « font la différence ».
- Le déclin démographique voire économique de certains centres-villes : baisse et/ou paupérisation de la population résidente et difficulté à retenir ou à développer des activités économiques (notamment dans le domaine du tertiaire non commercial).
- Le déficit d'offre de locaux commerciaux et d'activités adaptés aux exigences actuelles. Ainsi, sur le plan commercial, les centres de Toulon, Hyères et La Seyne accueillent beaucoup moins de grandes enseignes nationales que leurs homologues de PACA et d'autres régions françaises.

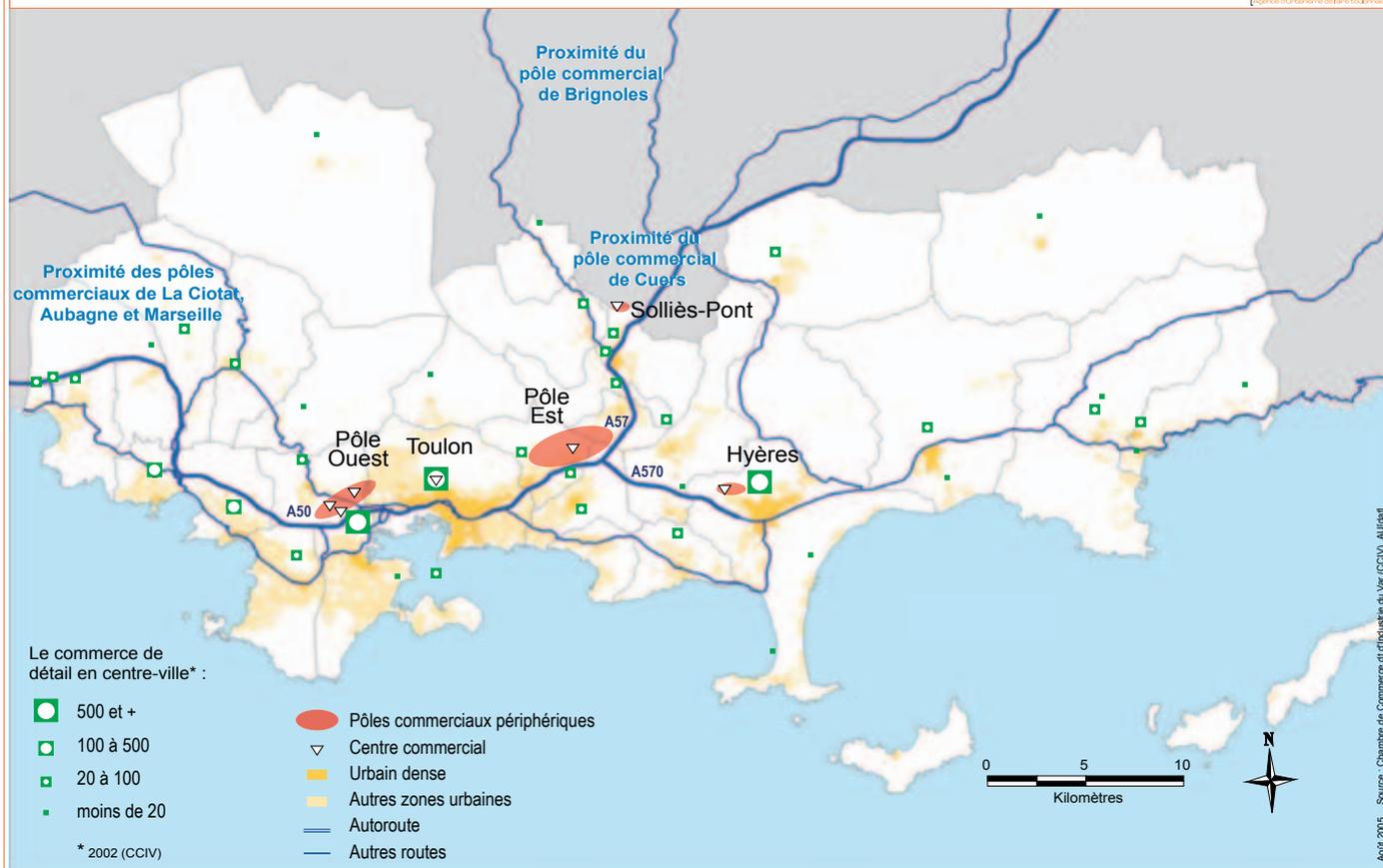
## Les pôles attractifs de l'aire toulonnaise

### Les pôles d'emplois



## Les pôles attractifs de l'aire toulonnaise

### L'armature commerciale



Août 2005 - Source : Chambre de Commerce et d'Industrie du Var (CCIV), AUdat

- Le déficit d'activités de loisir et d'animation culturelle, notamment en soirée
- Le déficit d'aménagement de certains centres-villes : omniprésence de l'automobile, coupures liées aux voies de circulation qui tendent à exclure le piéton de l'espace public, ce qui décourage la « promenade urbaine » génératrice d'achat plaisir.

Seules les communes touristiques échappent largement à ce processus de perte d'attractivité des centres-villes, notamment car leur offre commerciale et de loisirs se développe et se diversifie. Au-delà de l'apport lié à la clientèle touristique, certaines villes littorales parviennent à capter toute l'année une clientèle locale importante grâce à une offre commerciale relativement variée, des conditions de « flânerie commerciale » agréable et à l'ouverture des magasins le dimanche.

### ■ La dispersion des équipements attractifs et le manque de connexions entre les centres historiques et leurs extensions récente

Au cours des quarante dernières années, tous les centres-villes se sont « dilatés » et « fragmentés ». On est passé d'un « petit » centre-ville peu étendu mais très dense en activités à un « grand » centre-ville dans lequel les activités sont relativement dispersées.

En effet, un certain nombre d'équipements structurants (lycées, collèges, poste, supermarché, etc.) se sont créés ou re-localisés en périphérie du centre-ville, notamment pour des raisons de disponibilité foncière.

A l'écart des secteurs commerçants, ces équipements participent mal à l'animation globale du centre dont ils sont souvent isolés par les coupures induites par les grandes infrastructures de transport.

De plus, ils sont souvent installés le long des principales infrastructures routières, « en entrée de ville » voire en dehors des tissus urbains constitués et sont généralement peu accessibles à pieds ou en transports en communs.

Ces nouvelles polarités tendent alors à fonctionner de manière autonome voire concurrentes du centre-ville historique.

### ■ Le développement peu organisé des nouvelles concentrations d'activités économiques et commerciales aux entrées Est et Ouest de l'agglomération

A l'Est, autour de l'A57 sur les communes de La Valette, La Garde puis La Farlède, émerge un nouveau pôle d'activité avec la création du campus universitaire (1969), de la « zone industrielle de Toulon Est » (1970) et le développement de nombreuses grandes surfaces (avec quatre dates clé : l'ouverture du centre commercial Barnéoud en 1971, du centre commercial Grand Var en 1978, du multiplexe cinématographique en 1993 et d'Ikéo en 2001).

A l'Ouest, autour de l'A50, sur les communes de La Seyne, Ollioules et Six-Fours, un contrepoids se structure progressivement en trois étapes : le début des années 1970 avec l'ouverture de deux supermarchés autour du quartier Berthe et le développement de l'espace d'activités de Camp Laurent, la fin années 1980 avec la création du centre commercial d'Ollioules autour du nouvel échangeur de La Beaucaire et les années 1990 / 2000 avec le développement de l'espace d'activités des Playes / La Millone.

On constate à une plus petite échelle un phénomène similaire dans deux autres communes Hyères (développement des activités commerciales autour de l'A570 à l'entrée Ouest de la commune), Solliès-Pont (pôle de grande distribution autour de l'échangeur de Sainte Christine).

Le développement non maîtrisé de ces nouvelles concentrations d'activités économiques et commerciales induit des dysfonctionnements :

- En matière de déplacements : le développement de l'activité commerciale de grande distribution, de grands équipements et l'installation de plusieurs milliers d'emplois autour des autoroutes A57, A570 et A50 renforce la saturation de ces axes d'autant plus que ces « pôles nouveaux » ne bénéficient pas d'un niveau de desserte suffisant par les transports collectifs. Les dysfonctionnements se concentrent également autour des échangeurs qui desservent ces pôles (Camps Laurent et La Beaucaire à l'Ouest, Les Fourches, La Bigue et Pierreronde à l'est).
- Sur l'attractivité des centres-villes : si la concurrence commerciale des grandes surfaces périphériques n'est pas le seul facteur de la dévitalisation des centres, elle y a fortement contribué.

## ■ L'absence ou le déclin des pôles de proximité dans certains espaces

L'armature des pôles de proximité et intermédiaires (qui répondent aux besoins quotidiens) est globalement bien développée dans l'aire toulonnaise.

On constate cependant deux dysfonctionnements :

- Certains nouveaux espaces d'habitat, situés à l'écart des centres existants et fortement peuplés, ne disposent pas de pôles de proximité ce qui démultiplie inutilement les déplacements. Ce problème concerne par exemple les grands secteurs d'habitat nouveaux que sont le domaine de Valcros (La Londe), les espaces d'habitat diffus des collines de La Cadière,
- Certains villages ou centres de quartiers peuvent être menacés par la fermeture de services publics de base (Poste, classes d'écoles primaires) et / ou souffrir d'une dévitalisation de leur activité commerciale.

## ■ Des risques de concurrence entre les quatre grands pôles de l'aire toulonnaise

Actuellement, l'aire toulonnaise tend à fonctionner comme un ensemble de bassins de vie relativement autonomes les uns des autres : césure entre l'est et l'ouest, relative autonomie du bassin hyérois. Cette situation s'explique notamment par les difficultés de déplacement entre les grands pôles du territoire Provence Méditerranée.

Mais les projets leviers en matière de transport (deuxième tube, élargissement de l'A57, tramway, renforcement des TER) devraient contribuer à effacer la césure entre l'est et l'ouest.

De ce fait, les grands pôles perdront en partie leur « monopole » de desserte d'un bassin de vie relativement autonome ce qui risque de renforcer les concurrences déjà observées.

Ce risque est d'autant plus important que les quatre grands pôles de l'aire toulonnaise sont engagés dans une stratégie de renforcement de leur attractivité et disposent d'un potentiel significatif d'accueil du développement.

**1)** Le « pôle Est » 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»).

Il exerce une forte attractivité notamment en raison de son ampleur commerciale (158000m<sup>2</sup> de grandes surfaces en 2003 dont de nombreuses « très grandes enseignes » à fort rayonnement) 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. Le tramway et l'élargissement de l'A57 devraient apporter sur ces points des améliorations significatives.

2) Le « grand centre-ville » de Toulon (centre historique, faubourgs commerçants de Pont du Las, St Jean du Var et du Mourillon, quartiers administratifs de la Rode et Claret / St Anne) ne joue pas son 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 du « Pôle Est » et du « Pôle Ouest », 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 significatif notamment sur le plan de l'emploi et des équipements administratifs et – dans une moindre mesure – sur le plan commercial (notamment grâce au « centre Mayol »).

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).

3) Le « grand centre-ville de Hyères » 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).

Le grand centre-ville de Hyères dispose d'un potentiel de développement qui associe les opportunités de renouvellement urbain dans le centre historique (« 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 / RN98. L'image touristique de la commune et la présence de l'aéroport constituent des vecteurs de renouvellement de l'attractivité.

4) Le « pôle Ouest » 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 dès les années 1970 à La Seyne autour du quartier Berthe et de l'échangeur de Camp Laurent, et à Ollioules autour du quartier Quiez et de l'échangeur de La Beaucaire.

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

L'offre commerciale du « pôle Ouest » est importante (96 000 m<sup>2</sup> de commerces de plus de 300m<sup>2</sup>) mais son profil est « banal » (absence de « très grande enseigne » motrice d'un rayonnement élargi). 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).

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 autour des activités culturelles, ludiques et touristiques, 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 le quartier de Quiez / La Cagnarde).

## Enjeux

### ■ Redynamiser les centres-villes

En dehors des espaces touristiques, les centres-villes ont connu un affaiblissement général de leur attractivité notamment car ils ne sont plus à même d'accueillir de nouveaux habitants, de renouveler leur offre commerciale, d'accueillir de nouveaux équipements et activités, voire de nouveaux emplois. De plus, ils sont souvent pénalisés une qualité d'aménagement des espaces publics qui décourage la déambulation piétonne.

Enfin, les centres-villes ne se limitent plus au périmètre du centre historique ou de l'hypercentre commerçant en raison de la dispersion des équipements.

Dans ce cadre, l'enjeu est de rendre les centres-villes attractifs « à tous les niveaux » (habitat, activités économiques et commerciales, aménagement urbain et accessibilité), notamment en valorisant le potentiel de renouvellement urbain.

Il s'agit également de penser l'aménagement du centre à la bonne échelle (« centre-ville élargi ») : le noyau historique, mais aussi ses faubourgs et extensions récentes. A ce titre, la qualité urbaine des connexions entre les différents quartiers du « grand » centre-ville est un paramètre important.

### ■ Organiser le développement des nouveaux espaces attractifs

De nouveaux espaces d'équipements et d'activités commerciales émergent en entrée de ville et autour des principaux nœuds routiers. Ils peuvent offrir un important potentiel de développement qu'il est stratégique de maîtriser, notamment pour :

- Favoriser les complémentarités et les connexions avec les centres-villes proches (enjeu de penser conjointement le développement des nouveaux espaces attractifs et la redynamisation des centres-villes, notamment quand ces derniers sont géographiquement proches).
- Eviter l'émergence d'espaces qui ne concentrent que des activités commerciales et des équipements (enjeu de penser le développement sur un même espace de l'habitat et des activités notamment pour maîtriser la consommation d'espace - cf. point 1 - et maîtriser à la source la demande de déplacements - cf. point 4).
- Eviter l'émergence d'espaces qui ne sont accessibles qu'en voiture, faute d'avoir prévu « en amont » l'aménagement des espaces publics et la desserte par les transports en communs (cf. point 4).

### ■ 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

Parmi les quatre grands pôles de l'aire toulonnaise, le « pôle Ouest » (La Seyne / Ollioules) et le « grand centre de Toulon » souffrent d'une attractivité insuffisante au regard de leur importance démographique qui leur empêche de jouer pleinement leur rôle.

Le renforcement de leur attractivité doit être pensé dans une logique de complémentarité avec l'offre existante dans les autres grands pôles, d'autant plus que ces derniers disposent également de potentiels significatifs de développement.

L'enjeu est plus largement d'éviter la concurrence entre les grands pôles pour au contraire favoriser une logique de « réseau » d'autant plus que l'amélioration programmée des grandes infrastructures de transports devrait atténuer la césure Est / Ouest dont souffre encore l'aire toulonnaise.

### ■ Renforcer l'armature des pôles de proximité et des pôles intermédiaires

Au-delà de la création de pôles de proximité dans certains espaces de développement de l'habitat qui en sont pour l'instant dépourvus, l'enjeu est de renforcer l'attractivité de certains pôles intermédiaires ou de proximité qui souffrent d'une dévitalisation commerciale ou de la menace de fermeture de certains services publics de proximité.

### ■ Maîtriser la localisation du commerce et des équipements attractifs

Au cours des quarante dernières années, il n'y a pas eu de réflexions d'ensemble pour planifier et maîtriser l'émergence de nouveaux pôles à l'échelle toulonnaise. De ce fait, les équipements attractifs (grande distribution commerciale, établissements d'éducation, collèges, lycées et établissements universitaires, hôpitaux et cliniques, etc.) se sont localisés principalement en fonction des opportunités foncières mais aussi de la proximité des infrastructures routières.

Il en résulte une recomposition majeure de la géographie des pôles attractifs qui n'a pas été souhaitée, planifiée et anticipée / accompagnée : émergence des pôles nouveaux, dispersion des équipements attractifs en dehors des centres villes, localisation principalement pensée en fonction de l'accessibilité automobile qui alimente par ailleurs la saturation du réseau routier.

L'enjeu est alors de définir des règles de localisation des nouvelles implantations d'activités et équipements attractifs (commerce de grande distribution, équipements culturels publics et privés, établissements d'enseignements secondaires et supérieurs, grands établissements de santé, établissements administratifs ouverts au public, etc.).

Ces règles de localisation devraient prendre en compte deux paramètres : la stratégie de renforcement / développement des pôles attractifs, et l'accessibilité des sites notamment par les transports collectifs (cf. point suivant sur les déplacements).

Pour que ces règles de localisation soient effectivement respectées, il sera nécessaire de les accompagner par une intervention publique « stratégique » en matière d'identification et de maîtrise foncière des sites potentiellement intéressants pour accueillir de tels équipements dans les pôles attractifs et à proximité des transports collectifs.

# Le mode de développement basé sur l'automobile : un facteur aggravant la crise du système de transport



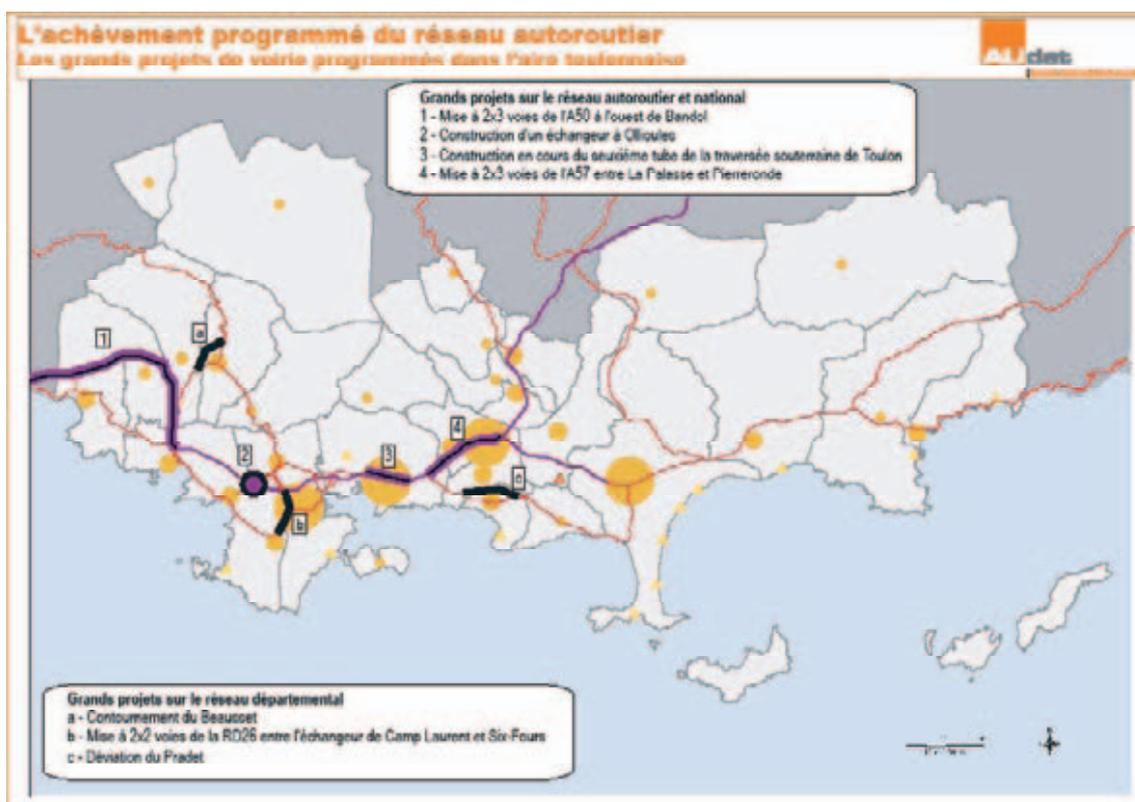
## Constats

### ■ Malgré l'achèvement programmé du réseau autoroutier ...

Si l'on prend en compte le réseau routier actuel et les projets programmés, on peut considérer qu'à l'horizon 2010 / 2015, l'essentiel des espaces habités et des grands sites économiques du territoire Provence Méditerranée se situera à moins de 20 minutes d'un échangeur autoroutier ou d'un axe de voirie rapide.

- Le réseau autoroutier sera complété par l'achèvement de la traversée souterraine de Toulon, la mise à 2x3 voies de l'A57 entre La Palasse et Pierreronde (bifurcation avec l'A570), la construction de l'échangeur d'Ollioules et la mise à 2x3 voies de l'A50 au-delà de l'échangeur de Bandol.

- Les grands axes structurants complémentaires ou de rabattement sur le réseau autoroutier seront renforcés et complétés par la construction du contournement du Beausset (permettant d'améliorer l'accessibilité de l'espace d'activité de Signes), la mise à 2x2 voies de la RD 26 entre l'échangeur de Camp Laurent et l'entrée du centre-ville de Six-Fours et la construction de la déviation du Pradet.

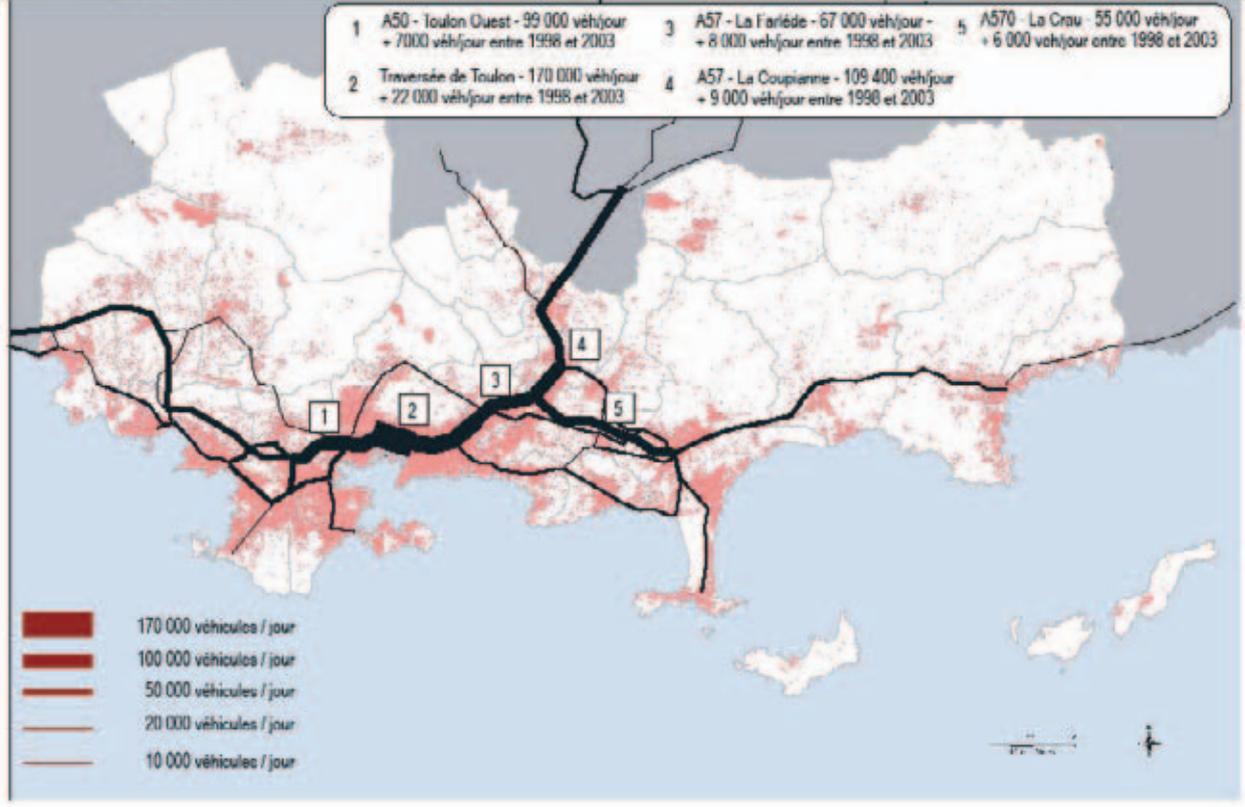


## Le trafic sur les principaux axes routiers de l'aire toulonnaise

Traffic moyen journalier annuel



- |   |  |   |  |   |   |
|---|--|---|--|---|---|
| 1 | A50 - Toulon Ouest - 99 000 véh/jour<br>+ 7 000 véh/jour entre 1998 et 2003    | 3 | A57 - La Farliède - 67 000 véh/jour -<br>+ 8 000 véh/jour entre 1998 et 2003 | 5 | A570 - La Crau - 55 000 véh/jour<br>+ 6 000 véh/jour entre 1998 et 2003 |
| 2 | Traversée de Toulon - 170 000 véh/jour<br>+ 22 000 véh/jour entre 1998 et 2003 | 4 | A57 - La Coupienne - 109 400 véh/jour<br>+ 9 000 véh/jour entre 1998 et 2003 |   |   |



)

## ■ ... l'augmentation continue du trafic routier fait craindre une saturation générale à terme des grands axes de voirie

Plusieurs indicateurs soulignent que l'automobile devient le mode de déplacements dominant, voire quasi exclusif dans l'aire toulonnaise (en dehors des déplacements de très courtes distances qui se font largement à pieds).

- En 1999, il y avait 0,46 voitures par habitant dans l'aire toulonnaise (contre 0,40 en 1990), ce qui est supérieur à la moyenne nationale (0,44 voitures par habitant<sup>1</sup>). Par ailleurs, 70% des déplacements domicile / travail en 1999 se font en voiture.
- Entre 1986 et 1997, dans le cœur de l'aire toulonnaise<sup>2</sup>, le taux d'utilisation des transports collectifs a été divisé par deux, passant de 13% des déplacements en 1986 à 7% en 1997. La part des déplacements effectués à pieds reste stable (environ 30%)

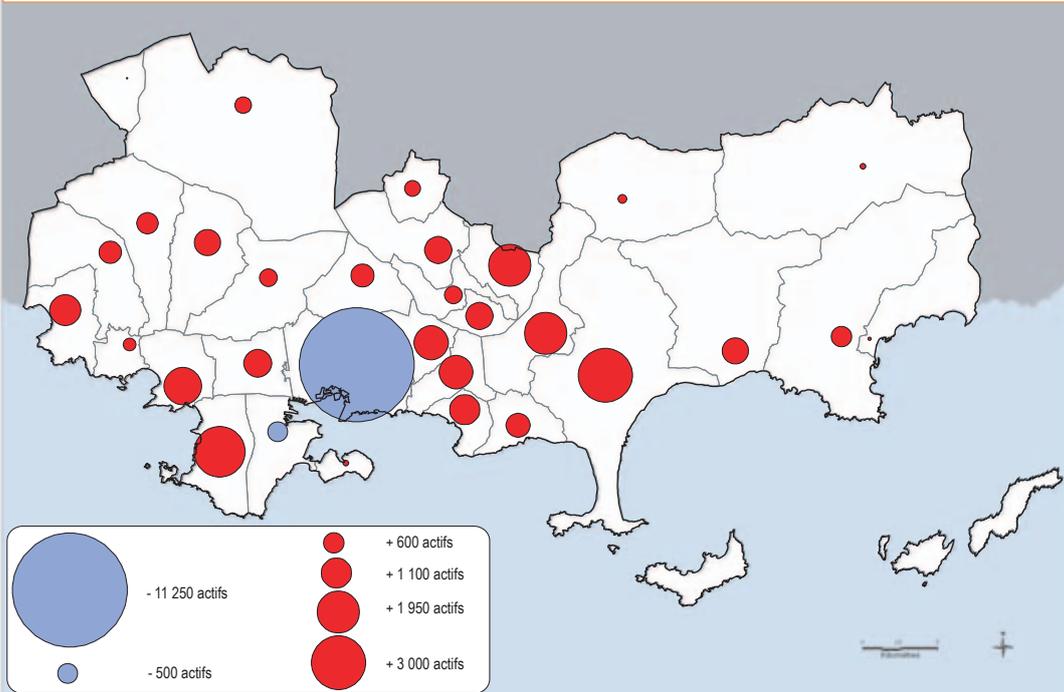
De ce fait, entre 1998 et 2003 le trafic sur les grands axes routiers de l'aire toulonnaise a considérablement progressé. En 6 ans,

- +15% sur l'A57 au niveau de l'échangeur de La Farlède,
- + 12% sur l'A570 au niveau de La Crau
- + 8% sur l'A50 au niveau de l'entrée ouest de Toulon
- + 14% dans la traversée de Toulon (tunnel et voies de surfaces)

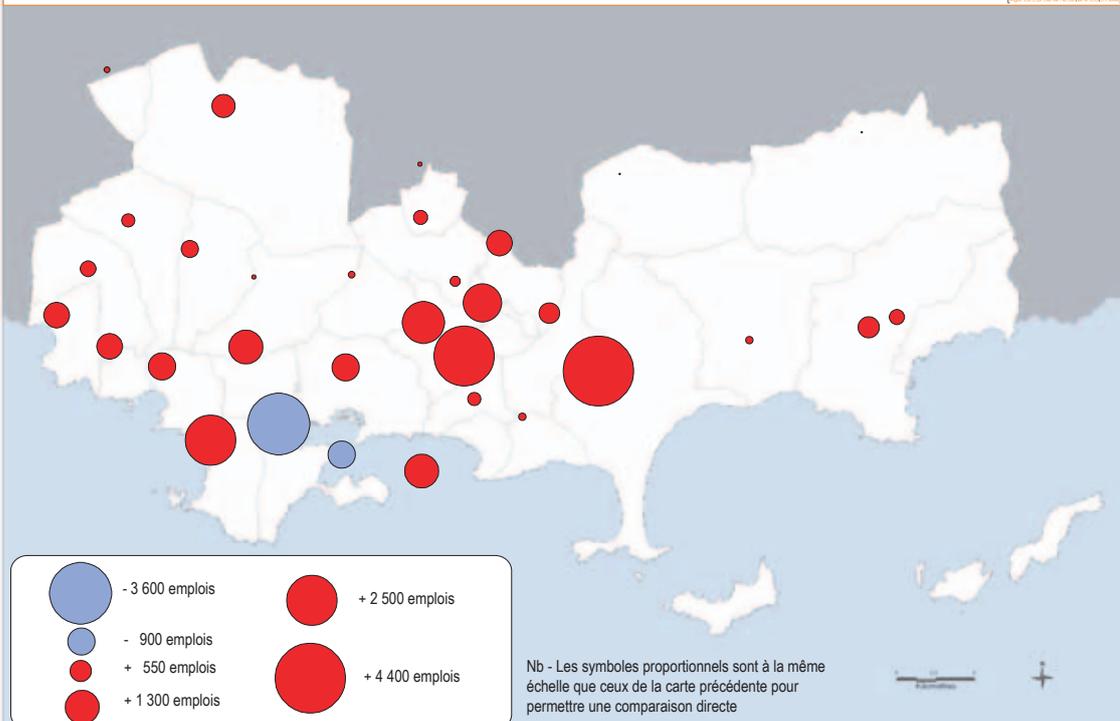
Dans l'état actuel du mode de développement urbain et en l'absence d'investissements complémentaires, les études de trafic «-à long terme» (horizon 2023) conduites par les services de l'Equipement soulignent un risque de saturation quasi-complète du réseau routier de l'aire toulonnaise, même en intégrant les grands investissements mentionnés plus haut.

<sup>2</sup> Communes de Six-Fours, La Seyne, Ollioules, Toulon, Le Revest, La Garde, La Valette, La Farlède, La Crau, Solliès Pont

**Evolution du nombre d'actifs ayant un emploi**  
Période 1982 - 1999



**Evolution du nombre d'emplois**  
Période 1982 - 1999



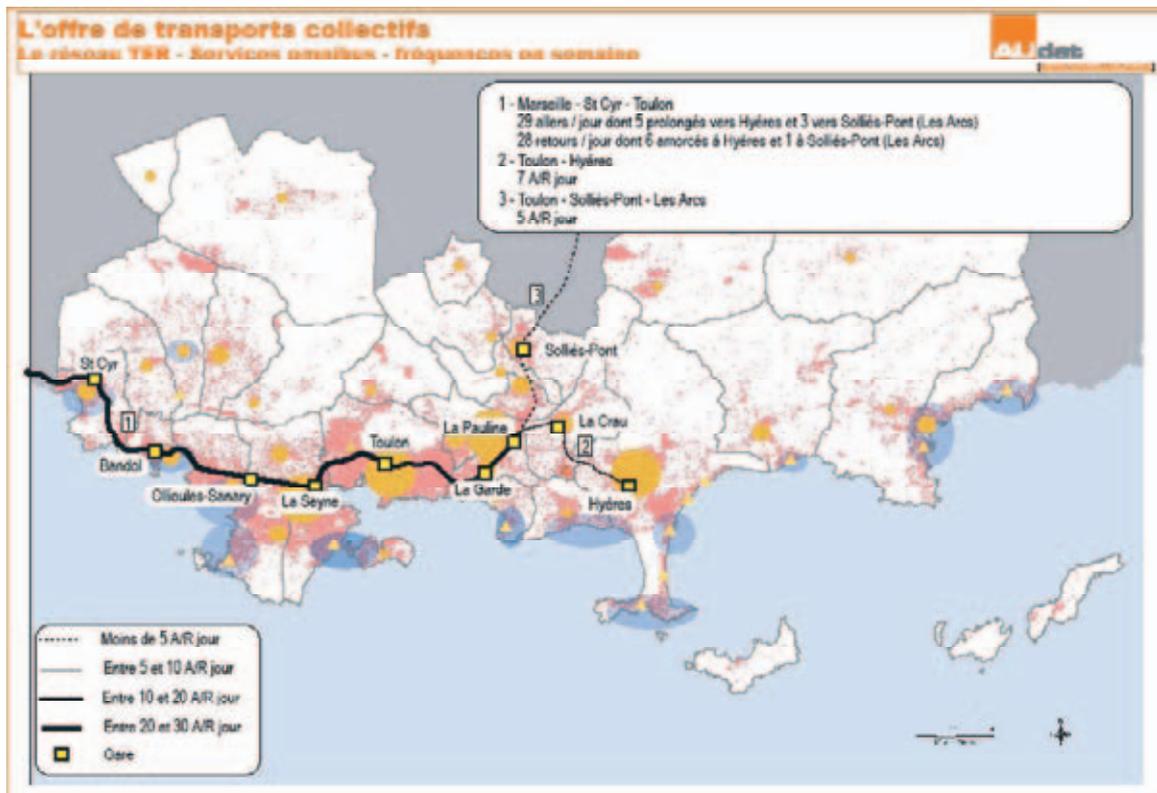
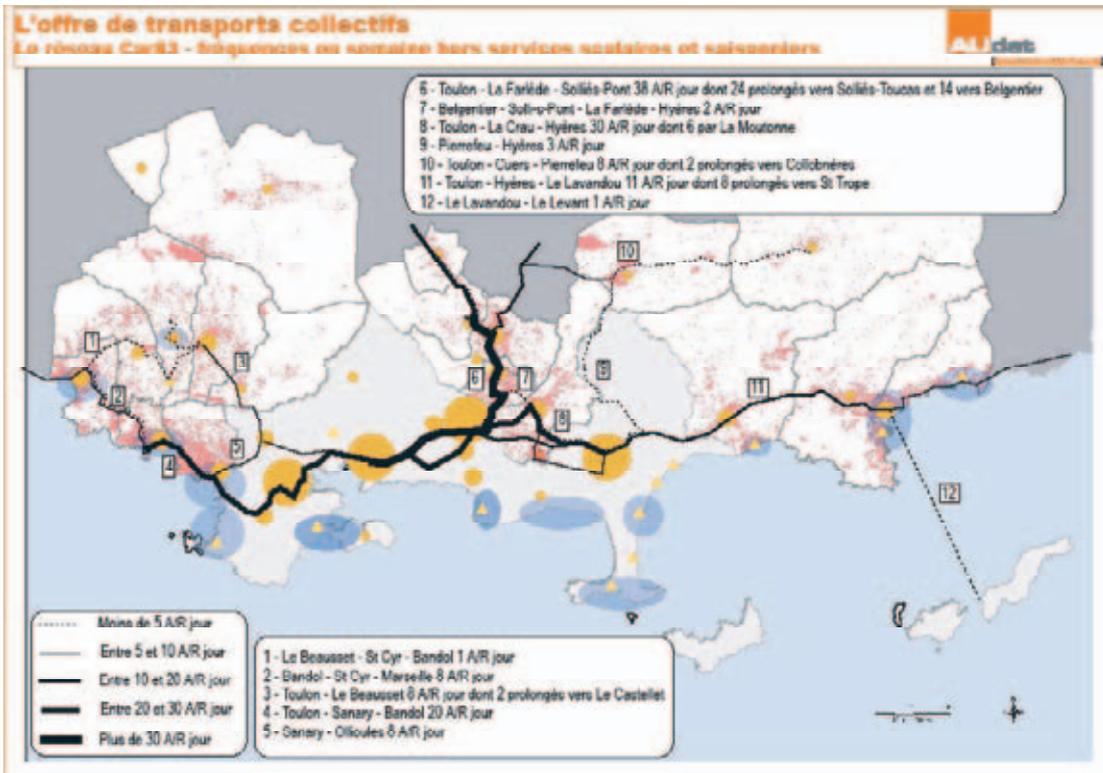
## ■ Un mode de développement qui alimente la croissance des trafics routiers

Si le nombre de déplacements quotidiens par personne reste globalement stable, ces derniers sont en moyenne plus longs et se font toujours plus en voiture. Cette évolution reflète :

- Un mode d'urbanisation qui tend à rendre « obligatoire » l'usage de l'automobile car le développement se localise dans des espaces qui ne sont accessibles qu'en voiture : espaces d'activité autour des échangeurs et des axes autoroutiers, habitat à l'écart des centres-villes et des lignes de transports en communs, dispersion des équipements.

- Un éloignement croissant entre lieux d'habitat et lieux de travail qui alimente la longueur des déplacements. Cet éloignement a été facilité par la généralisation de l'automobile qui a rendu accessible de nouveaux espaces pour l'habitat. Il est de plus en plus contraint par les dysfonctionnements du marché de l'habitat (cf. point 5).

On observe une véritable « fuite » des familles actives qui quittent le cœur de l'aire toulonnaise (tout en continuant d'y travailler) pour aller s'installer notamment dans le nord-est de l'aire urbaine. Cette situation s'explique par l'insuffisance de la production de logements neufs et par des produits immobiliers souvent peu adaptés aux besoins et à la solvabilité des familles à proximité des grands pôles d'emplois et sur le territoire de TPM.



## ■ Une offre de transports collectifs insuffisante et non compétitive face à l'automobile sur les grandes liaisons

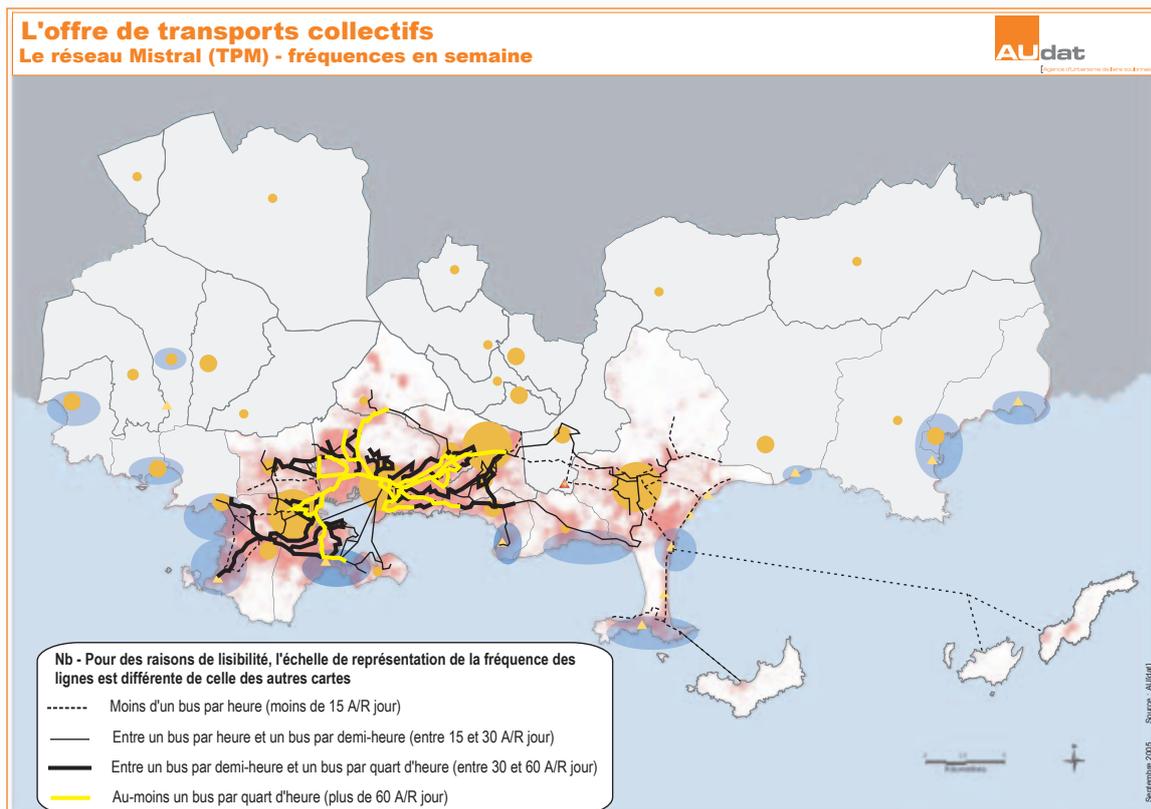
Le réseau de transports collectifs de l'aire toulonnaise ne présente pas un niveau de service à la hauteur des besoins de déplacements :

- Les réseaux de transports collectifs n'ont pas suivi l'évolution de l'urbanisation et des espaces attractifs. L'offre reste largement concentrée dans les communes les plus urbaines. Les lignes sont conçues pour assurer les déplacements vers les principaux centres-villes et desservent mal les nouveaux espaces attractifs qui concentrent pourtant une part significative de l'emploi, de l'offre commerciale ainsi que des équipements.
- Le réseau de transports collectifs ne propose pas de lignes express permettant d'assurer des liaisons rapides, fréquentes et fiables vers les principaux pôles attractifs de l'aire toulonnaise, notamment en raison d'une offre ferroviaire insuffisante, de l'absence de voies en « site propre » et du fait que les lignes de cars ou de bus n'utilisent pas assez les autoroutes pour gagner du temps.
- Le réseau de transports ne s'est pas adapté à l'évolution des modes de vie en terme d'horaires et d'organisation des dessertes. Ainsi, l'offre en soirée (au-delà de 20h00) est quasi-inexistante

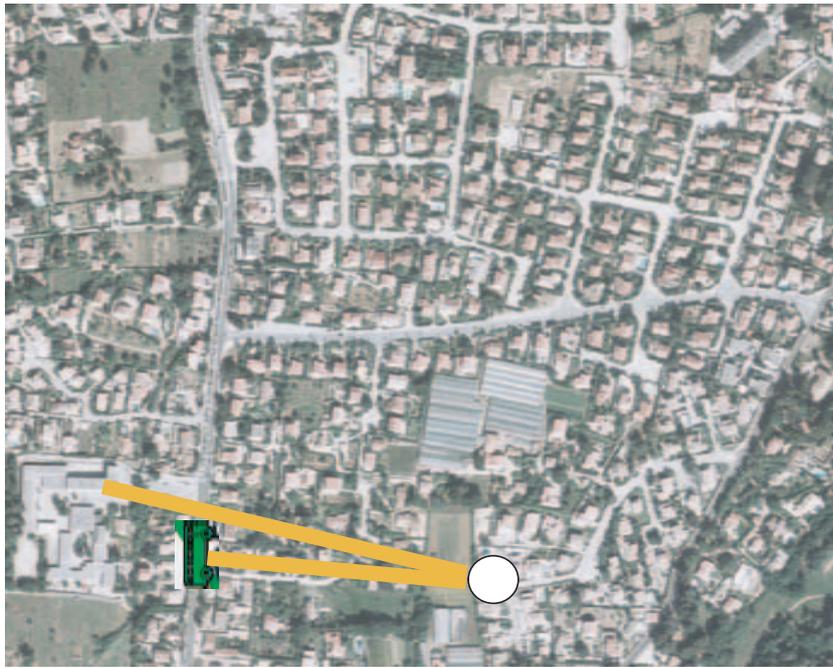
ce qui interdit d'utiliser les transports collectifs pour l'accès aux manifestations culturelles, aux loisirs nocturnes, ou pour le retour au domicile des salariés travaillant en horaire décalés. De même, la desserte en week-end (et notamment le dimanche) est faible y compris à destinations des plages et des centres urbains touristiques.

- L'usage des transports collectifs est souvent complexe. Trois réseaux de transports publics assurent la desserte de l'aire toulonnaise : le réseau « Mistral » (TPM), le réseau CAR 83 (Conseil Général du Var) et le réseau SNCF / TER (Conseil Régional PACA). Il n'existe pas de coordination de l'information, des correspondances et des tarifications entre ces trois réseaux. Par ailleurs, on constate une absence ou une insuffisance de places de stationnement dédiées aux usagers des transports collectifs à proximité des gares routières et ferroviaires, des embarcadères de navettes maritimes et des principaux arrêts de bus / de cars.

Cependant, les autorités organisatrices de transports développent ou souhaitent développer l'offre de transports collectifs tant sur le plan « quantitatif » (nombre de dessertes) que sur le plan « qualitatif » (nouveaux matériels, amélioration des temps de parcours, etc.). Plusieurs projets viendront notamment changer la donne (tramway de l'agglomération TPM, restructuration à venir du réseau d'autocars départementaux, perspectives de développement de l'offre TER).



## Une organisation urbaine qui pénalise la marche



A vol d'oiseau, l'arrêt de bus est à 400m et l'école à 500m de la maison figurée par le rond blanc.



Continuité piétonne manquante (moins de 100 m à créer !)

Mais faute d'un cheminement piéton direct et en raison de l'organisation tortueuse des voies de desserte en cul de sac du lotissement, il faut en réalité marcher plus d'1,2 km pour rejoindre l'arrêt de bus ou l'école.

## ■ Un déficit de maillage et d'aménagement du réseau de voirie « traditionnel » qui favorise la saturation des grands axes et pénalise les déplacements de proximité

Alors que le développement du réseau routier rapide et/ou à forte capacité est en voie d'achèvement, d'importants besoins d'aménagement subsistent sur le réseau de voirie « traditionnel » notamment en matière de maillage, d'insertion urbaine et d'aménagement en faveur des modes doux.

- Le maillage du réseau de voirie vise à offrir une alternative à la concentration des trafics sur quelques axes (généralement saturés) en développant des itinéraires alternatifs destinés notamment au trafic local.

Le déficit de maillage du réseau de voirie traduit que trop souvent, le développement de l'urbanisation n'a pas été accompagné par un réaménagement préalable du réseau de voirie : la déserte se fait alors par d'anciens chemins ruraux rapidement inadaptés à la hausse du trafic ou par des voies en cul de sac desservant les parcelles et les lotissements.

Par ailleurs, on note un déficit ou un sous dimensionnement des voies permettant au trafic local de franchir les voies ferrées, autoroutes, voies rapides et bretelles d'accès, notamment lorsque l'urbanisation se développe de part et d'autre de ces infrastructures.

- La mauvaise qualité d'aménagement de certaines voies peut induire un risque accru d'accidents tout en pénalisant fortement la circulation des modes doux : défauts de signalisation et complexité de l'aménagement de certains carrefours et échangeurs, absence de trottoirs ou d'accotement obligeant les piétons et cyclistes à marcher sur la chaussée, profils en travers « gênereux » qui favorisent une vitesse excessive, etc.

Par ailleurs, la multiplication des culs de sacs et des détours imposés par l'absence de chemins piétons et cyclables tend à « disqualifier » l'usage de la marche sur de courtes distances tout en rendant difficile l'accès aux arrêts de transports collectifs.



## Enjeux

### ■ Maîtriser la localisation du développement, pour agir « à la source » sur la croissance du trafic routier et l'accès aux transports collectifs

La croissance des trafics routiers s'explique notamment par un développement qui se localise seulement en fonction de l'accessibilité automobile. Dans ce cadre, l'enjeu est quadruple :

- Privilégier une localisation du développement des activités de service et de l'habitat à proximité des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs existants ou à créer. Cet enjeu est particulièrement stratégique pour la localisation des grands programmes d'emploi tertiaire et des principaux équipements générateurs de trafic voyageurs.
- Limiter le développement des équipements et activités fortement générateurs de trafic automobile autour des échangeurs afin de limiter la circulation induite sur un réseau autoroutier et des grands axes routiers saturés ou en limite de l'être.
- Conditionner la réalisation des grandes opérations d'extension ou de renouvellement urbain à la réalisation préalable des infrastructures de transports et dessertes en transports collectifs nécessaires pour répondre aux besoins de déplacement générés par le développement.
- Développer l'offre de logements dans le cœur de l'agglomération et à proximité des pôles d'emplois, notamment en direction des actifs et des familles, afin de limiter la déconnexion « subie » entre lieu de travail et lieu d'habitat (cf. également point 5 sur le logement et point 6 sur l'économie).

### ■ Développer un réseau performant de transports collectifs, pour offrir des alternatives à l'automobile sur les grandes liaisons

Au-delà de la question de la localisation du développement, le trafic automobile se développe car le réseau de transports collectifs n'est pas adapté à la demande de déplacements. Dans ce cadre, l'enjeu est de mettre à niveau le système de transports collectifs en prenant appui sur les projets leviers et ambitions des autorités organisatrices :

- Pour que les transports collectifs gagnent des parts de marché face à l'automobile pour les liaisons entre et vers les grands pôles de l'aire toulonnaise, notamment dans les « corridors » où les axes routiers sont les plus chargés.
- Pour que les transports collectifs répondent mieux aux différents besoins de déplacements notamment en dehors des jours et des heures ouvrables, mais aussi à destination des principaux espaces touristiques et des communes actuellement peu desservies.
- Pour que les transports collectifs soient plus faciles d'accès (information, tarification, coordination des dessertes, stationnement : cf. plus bas)

Si le SCoT peut fixer des grands objectifs de desserte, la réponse aux enjeux se jouera dans la mise en œuvre concrète du SCoT et suppose un partenariat étroit avec les différentes autorités organisatrices de transport.

### ■ Organiser le stationnement, pour faciliter l'usage des transports collectifs et maîtriser le trafic aux heures de pointe

De nombreuses études menées à l'échelle nationale et internationale soulignent que la gestion du stationnement est un levier d'action fondamental pour maîtriser le trafic automobile. Plus précisément, l'enjeu est double :

- Offrir des places de stationnement autour des points d'arrêt des principales lignes de transports collectifs (parcs relais) pour faciliter leur usage.
- Maîtriser l'offre de stationnement dans les pôles attractifs et notamment les centres-villes (sous réserve d'une bonne desserte par les transports collectifs) en privilégiant la réponse aux besoins des résidents et des consommateurs (personnes venant faire leurs achats ou utiliser les services du centre) et en limitant les facilités de stationnement pour les actifs venant travailler (afin de les inciter à venir en transports publics).

### ■ Mailler le réseau de voirie, requalifier les axes routiers et maîtriser les vitesses

De nombreux problèmes de circulation sont induits ou aggravés par la concentration du trafic sur quelques axes saturés et par le nombre insuffisant de voies permettant au trafic local de franchir les grands axes de transport (autoroutes, voies ferrées).

Dans ce cadre, l'enjeu est de mailler le réseau de voirie afin de permettre au trafic local d'emprunter des itinéraires alternatifs aux axes saturés.

Plus largement, au regard de leur faible qualité d'aménagement, l'enjeu est de favoriser une requalification des axes de voirie pour :

- Faciliter la circulation des piétons et des vélos (trottoirs, traversées piétonnes, bandes cyclables ou zones 30 permettant un partage de la rue entre tous les modes de transports).
- Maîtriser voire réduire les vitesses de circulation des véhicules (y compris sur les axes autoroutiers pénétrant dans l'agglomération toulonnaise : objectif inscrit dans le PDU de TPM arrêté en 2005), afin de limiter le risque d'accident et les nuisances induites par le trafic (bruit).
- Offrir une qualité d'aménagement de l'espace public qu'est la rue.

# La défaillance de l'offre en logement



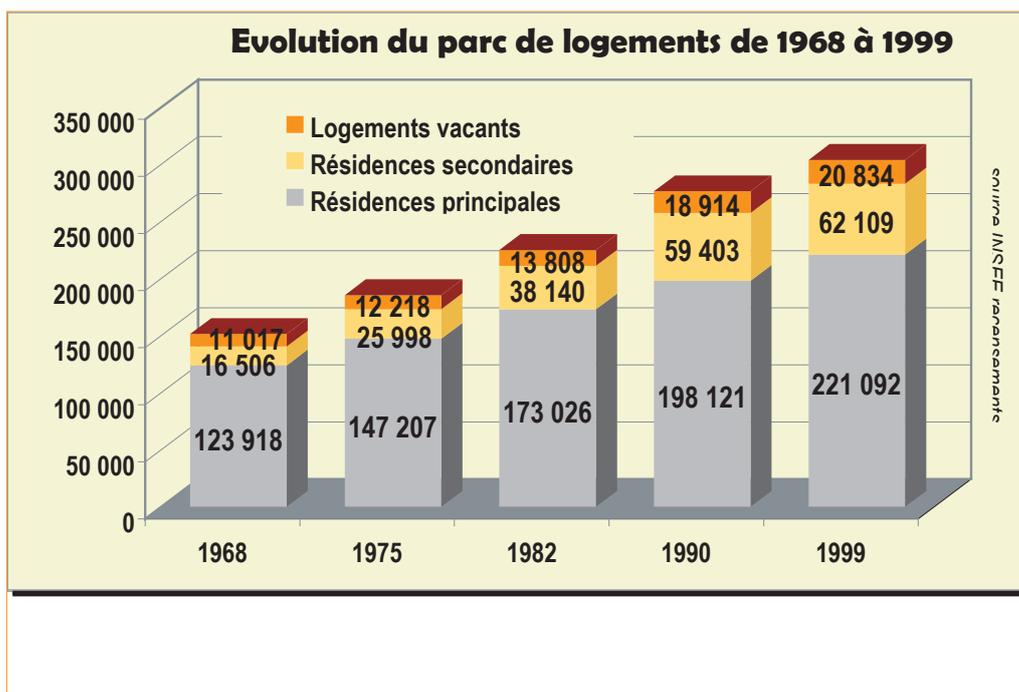
## Constats

### ■ Une offre quantitative en logements insuffisante...

Le territoire a eu à répondre à trois types de demandes : celle générée par une forte pression migratoire exogène, celle engendrée par la croissance endogène de la population (excédent naturel et décohabitation) et celle entraînée par la demande de résidences secondaires. Ainsi, le parc de logements a doublé (+101%) entre 1968 et 1999 et atteint 304.000 unités en 1999. Il est marqué par un poids très fort des résidences secondaires (20% soit 62.000 unités, essentiellement dans les communes littorales touristiques). A titre de comparaison, ce chiffre est trois fois supérieur à celui des logements vacants (20.800), concentrés à 70% à Toulon, la Seyne et Hyères.

La poursuite des tendances démographiques observées dans les années 90 impliquerait un besoin de 2.320 résidences principales par an (soit l'équivalent de 75 logements par an et par commune). En comparaison, de 1999 et 2004, seuls 2.170 logements ont été mis en chantier annuellement. C'est 16% de moins que le rythme de production des années 1990. Ainsi, les rythmes actuels de construction neuve ne couvriraient que les  $\frac{3}{4}$  des besoins en logements si l'on estime que les résidences secondaires ont encore capté 20% de la construction, comme cela a été le cas dans les années 1990.

Certes, les tendances ne reflètent pas exactement la demande réelle mais la hausse des prix immobiliers, la baisse de la vacance et, plus timidement, des résidences secondaires (indiquant des processus de réoccupation de logements) sont autant de signes de fortes tensions sur le marché induit par un déficit de l'offre en logements.

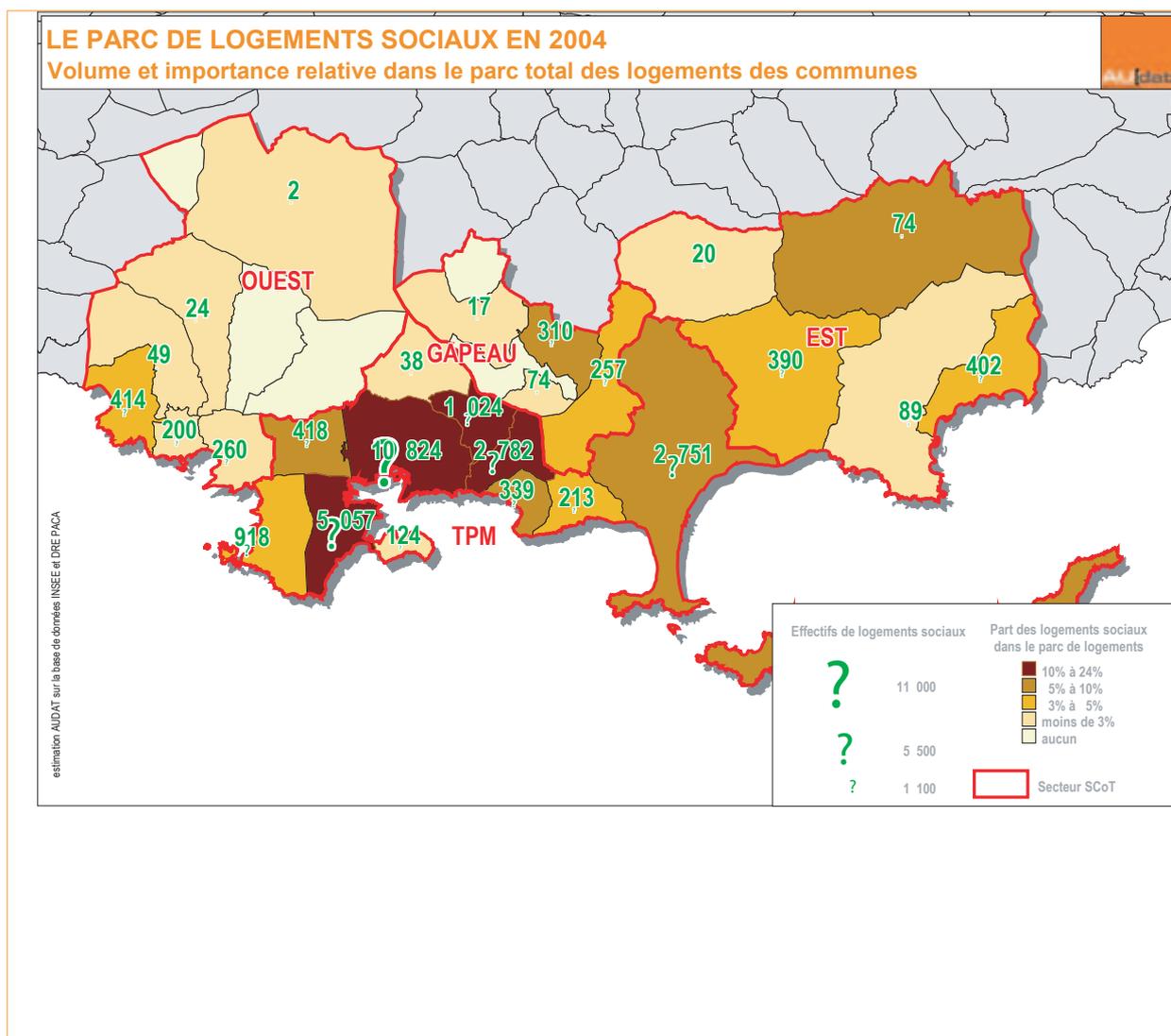


## ■ ...et en décalage avec la solvabilité des ménages

La carence de l'offre est aussi, et de plus en plus, qualitative. Alors que 80% des ménages auraient en théorie accès au logement social, ce segment de parc ne représente que 11% des logements de l'aire du SCoT, avec un manque particulièrement flagrant dans les secteurs périphériques (à peine plus de 4%). Ce déficit ne se résorbe pas : la part dans la construction neuve des logements aidés ne fait que décroître.

Par ailleurs, le marché privé, tant en accession

que locatif, apparaît de plus en plus inaccessible aux ménages locaux, en particulier actifs modestes et jeunes décohabitants. Un exemple : la moitié des ménages vivant dans le SCoT gagne moins de 1.200 euros par mois alors que le prix moyen au m<sup>2</sup> de logements dépasse le plus souvent 2.500 euros, prix presque deux fois plus élevé qu'il y cinq ou six ans. Les prix du marché, dorénavant supérieurs à ceux de l'agglomération marseillaise, tendent à rejoindre les niveaux des Alpes Maritimes. Cette inflation se couple à la disparition du parc social de fait (immeubles vétustes et sans confort) qui, sous l'effet des politiques publiques de réhabilitation, reviennent dans le parc locatif ou de l'accession aux prix du marché.



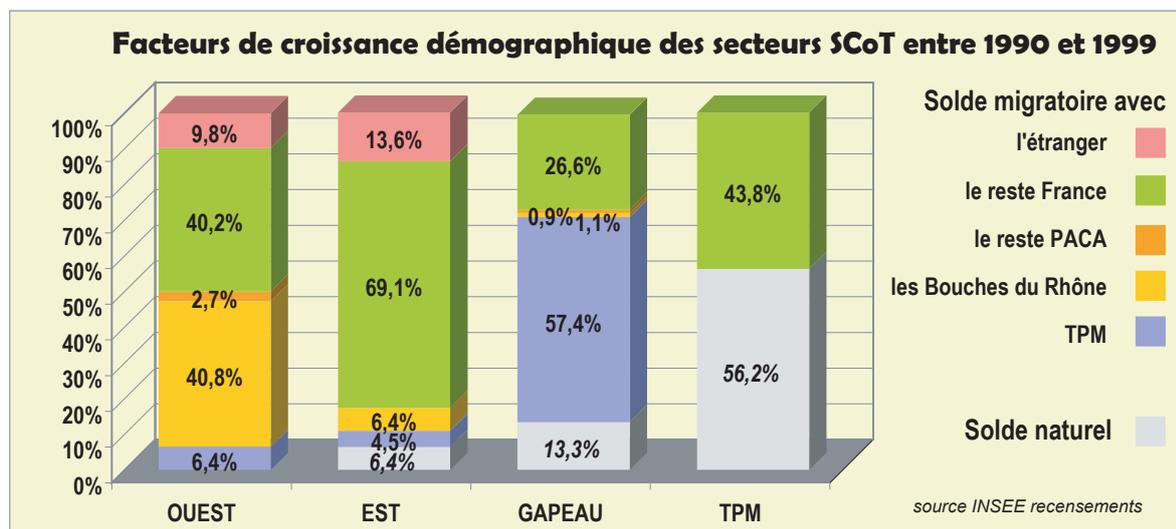
## ■ Un éloignement et une ségrégation socio spatiale qui s'accroissent

La difficile mobilisation du foncier en cœur d'agglomération aboutit à une localisation de plus en plus fréquente de la construction neuve en périphérie : les secteurs Est, Ouest et Vallée du Gapeau recevaient 25% de la construction neuve dans l'aire du SCoT entre 1968 et 1975, 55% entre 1999 et 2003.

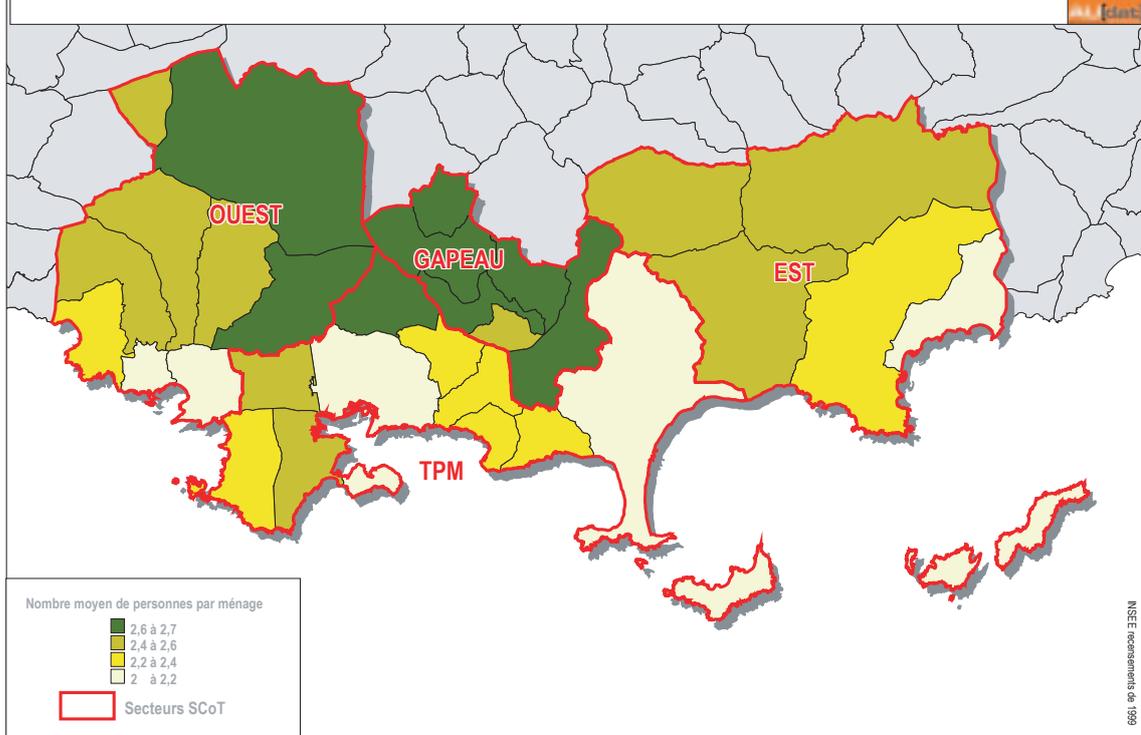
Une part importante de ce flux de construction est captée par les résidences secondaires (20% entre 1990 et 1999). S'ajoute la pression très forte des arrivées extra-régionales (actifs seniors et retraités dans les communes littorales, actifs jeunes et/ou avec familles dans l'ensemble des communes du SCoT), et en provenance des Bouches du Rhône (personnes de toutes les classes d'âges dans le secteur Ouest). Ces arrivants, aux revenus souvent supérieurs à ceux des ménages locaux, créent sur ceux-ci une contrainte forte quant à leurs choix résidentiels.

Ainsi, les familles de classe moyenne du cœur de l'agglomération se relocalisent massivement vers la Vallée du Gapeau et au-delà, vers l'axe Cuers-Le Luc-Brignoles, en raison d'une offre de grands logements trop limitée et à des prix trop élevés mais aussi d'un cadre de vie peu adapté. Les jeunes actifs sont souvent contraints à rester vivre chez leurs parents : 73% des 18-24 ans vivant dans l'aire du SCoT contre 64% dans les autres aires urbaines méditerranéennes. Les plus pauvres des ménages, faute d'une offre accessible en périphérie, restent dans les logements sociaux et le parc social de fait qui subsiste dans le cœur d'agglomération. Les 10% des ménages les plus pauvres ne gagnent pas plus de 3.850 euros par an dans TPM (moins de 2.900 euros à la Seyne et à Toulon) contre 4.300 euros en moyenne dans le SCoT.

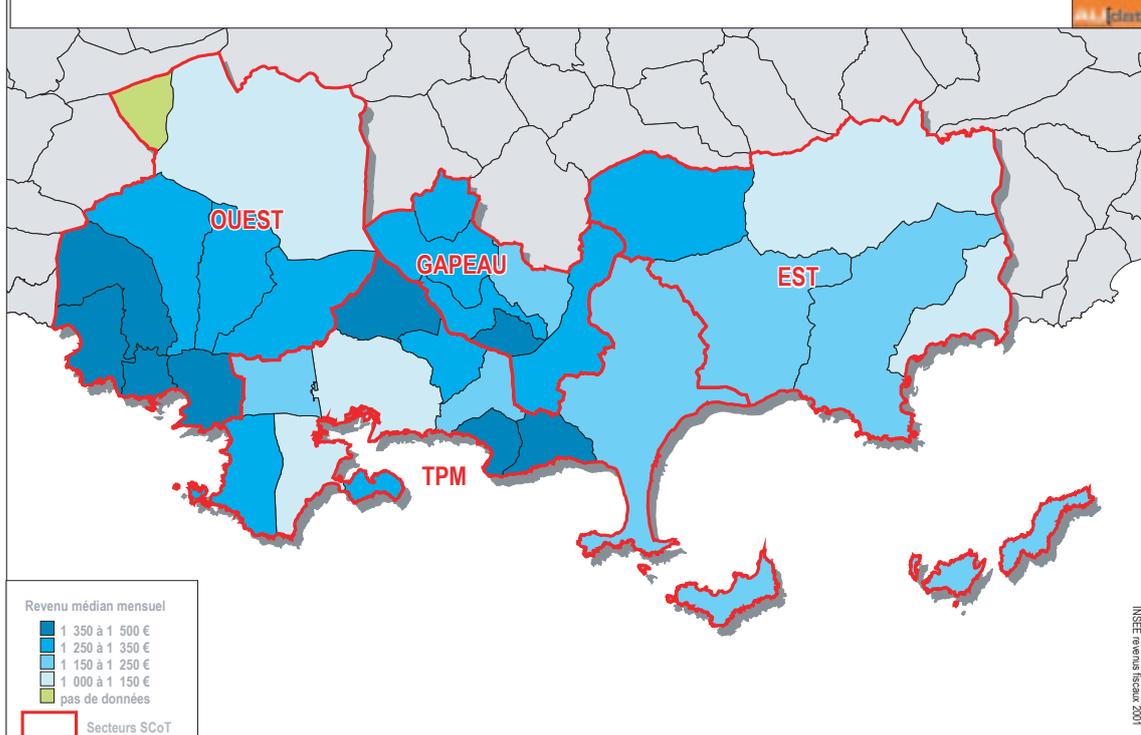
Enfin, ce développement du centre vers la périphérie s'accompagne d'une déconnexion croissante entre la localisation de la création d'emplois (essentiellement dans le cœur de l'agglomération) et la localisation de la croissance démographique, entraînant des déplacements quotidiens de plus en plus longs et coûteux, entre domicile et lieu de travail, lieu d'études ou lieu de consommation.



### TAILLE MOYENNE DES MENAGES EN 1999



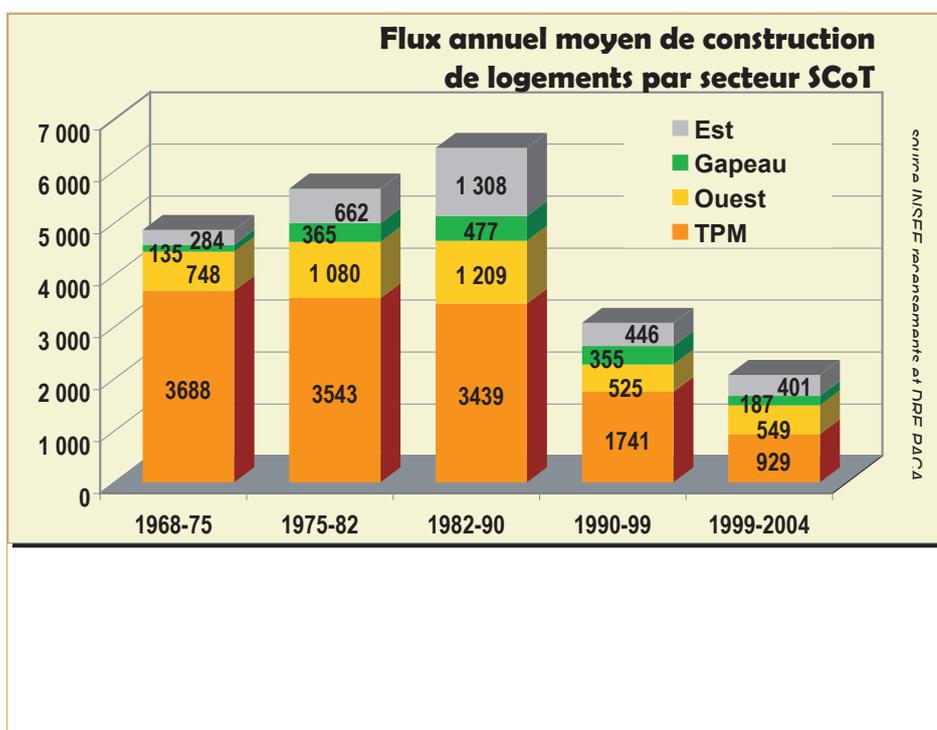
### LE REVENU MEDIAN DES MENAGES EN 2001



## ■ Plus qu'une pénurie, une consommation foncière inadaptée

Cette localisation en périphérie de l'essentiel de la production de logements, la part grandissante des maisons individuelles (60% de la construction neuve) - et parmi elles des programmes de maisons non groupées - et, enfin, la croissance moyenne de la surface des logements signalent la poursuite du mode de développement observé durant les années 70.

Ce mode de production nécessite un foncier important. Or, à la fois parce que ce foncier est de plus en plus éloigné des cœurs urbains et parce qu'il touche des secteurs où les exigences environnementales et agricoles sont plus fortes, il devient de plus en plus difficilement mobilisable comme le montre l'affaissement du rythme de construction et l'envolée des prix fonciers et immobiliers.



## Enjeux

### ■ Accroître la production de logements

La pénurie d'offre est un des facteurs essentiels des tensions sur le marché et des processus de ségrégation spatiale à l'œuvre dans le territoire de l'aire du SCoT. Les tendances démographiques impliqueraient un volume de 2.300 résidences principales à produire chaque année. Un enjeu majeur est la relance de la production de logements.

Les autres ressources, la remise sur le marché des résidences secondaires ou des logements vacants, ne peuvent constituer qu'un appoint (pour des segments de marché particuliers) à ce nécessaire effort de construction neuve, en l'état de la lourdeur et de la lenteur des procédures.

### ■ Définir les ambitions démographiques de l'aire toulonnaise et les produits de logements adaptés

L'attractivité du territoire et les tendances démographiques qui en découlent sont très fortes. Il ne s'agit pas d'inverser les tendances mais de déterminer là où des inflexions sont souhaitables et possibles. Ces inflexions doivent correspondre aux ambitions démographiques du territoire :

- Il s'agit de définir le niveau du recentrage de la croissance démographique vers le cœur d'agglomération.
- Face à l'ampleur du vieillissement, il s'agit de réfléchir au maintien dans l'aire du SCoT des familles, des jeunes actifs mais aussi des ménages modestes .

Les réponses doivent s'articuler à l'offre de logements correspondante, tant en terme de type de produits que de localisation, tirant

partie des potentialités du territoire. Cette offre devra tenir compte de deux paramètres complémentaires :

- la demande en hébergement - collectif ou non - pour personnes âgées dépendantes (la prolongation des tendances démographiques impliquerait une progression de +18.000 du nombre de ménages de personnes de 75 ans ou plus).
- une demande accrue de logements pour étudiants en raison du pari de croissance de l'université de Toulon d'environ 12.000 à 21.000 étudiants.

### ■ Organiser un réseau de sites prioritaires pour l'habitat

Il est indispensable d'identifier les sites supports majeurs pour le développement de l'habitat. Ces sites qui se situeront de façon privilégiée dans ou à proximité des noyaux urbains et/ou proches des pôles d'emploi sont stratégiques pour la mise en œuvre de la réponse du SCoT. Il faut éviter une sous-utilisation des potentiels fonciers (urbanisation en « grignotage » du foncier au détriment d'une opération d'aménagement d'ensemble) et d'une faible maîtrise du contenu des opérations (« droit de regard » insuffisant des collectivités sur le programme du promoteur).

Ce réseau de sites majeurs doit par ailleurs renforcer les quatre grands pôles structurants de l'aire toulonnaise (grands centres-villes de Toulon et de Hyères, pôles Est et Ouest), l'attractivité des centres-villes et le nécessaire rapprochement domicile-travail.

### ■ Tirer pleinement parti du potentiel foncier

Pour ces sites mais aussi pour le potentiel moins stratégique, il convient d'attacher une importance systématique à la réalisation d'opérations de logements optimisant les capacités et la bonne localisation du site sur un plan quantitatif (nombre de logements) et qualitatif (type de logement, formes d'habitat). En centre-ville cela signifie la reproduction (souvent déjà pratiquée) des densités existantes. En extension du tissu urbain existant, cela implique de privilégier des formes d'habitat peu consommatrice d'espace (et donc relativement denses).

### ■ Mettre en œuvre une politique foncière publique active en faveur du logement

La maîtrise de la localisation, du contenu et de la qualité des programmes de logements et l'accélération nécessaire de la production de logements appelle une intervention publique forte des collectivités sur le foncier. Celle-ci doit être de nature à réguler le marché. Ce dernier, en l'absence de politiques foncières communales coordonnées, est aujourd'hui essentiellement guidé par les opérateurs privés.

Cette intervention indispensable et renforcée vaut autant pour les opérations de renouvellement urbain dans les quartiers d'habitat social ou les quartiers anciens que pour les opérations d'extension urbaine. Elle doit être établie dans le cadre d'une stratégie foncière définie à une échelle intercommunale. Cette stratégie devra traduire les besoins en logements en besoins fonciers. Elle organisera un plan d'intervention foncière permettant de mieux maîtriser la chaîne de production du foncier.

### ■ Développer et harmoniser les politiques locales de

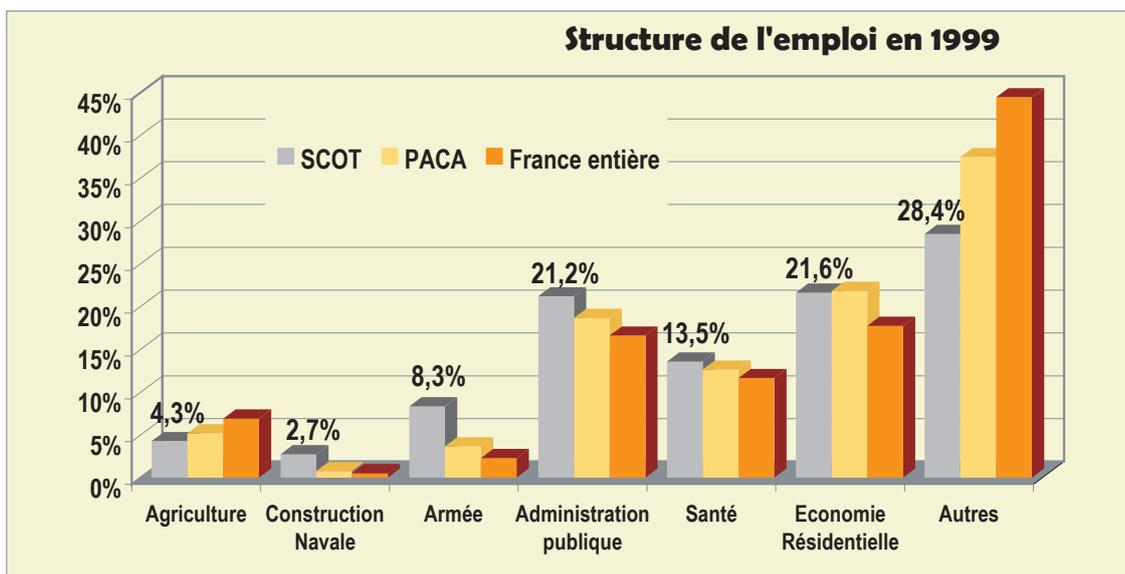
## l'habitat

Tant en cœur d'agglomération qu'en périphérie, des politiques de l'habitat commencent à émerger. Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de TPM a été adopté en décembre 2004. C'est le premier document dans l'aire du SCoT qui formalise les éléments d'une politique intercommunale du logement. Hors TPM, des procédures sont mises en œuvre (OPAH, ...) répondant pour la plupart à des approches sectorielles (traitement du parc HLM, du parc ancien,...) avec encore une réelle difficulté à appréhender la question de l'habitat d'une façon globale et prospective.

En parallèle, des tentatives de créer une offre plus adaptée à la solvabilité des ménages commencent à apparaître avec l'imposition, dans certains programmes en partenariat « public/privé », d'une part de logements locatifs aidés et parfois en accession sociale.

L'ensemble de ces initiatives devront être mise en cohérence pour intervenir efficacement sur le marché du logement du bassin de l'habitat de l'aire toulonnaise. C'est à ce niveau que les réponses qualitatives aux besoins en logement correspondront au défi qu'ont à relever les communes de l'aire du SCoT.

# Une économie handicapée par l'absence de stratégie de développement



## Constats

### ■ Quatre piliers de l'emploi dans l'aire du SCoT...

En 1999, l'aire du SCoT accueillait un peu plus de 170.000 emplois. Depuis, quelques indicateurs partiels montrent une croissance soutenue et continue de cet emploi, comme dans l'ensemble de l'arc urbain méditerranéen, sans pour autant signaler un changement de sa structure. L'économie de l'aire du SCoT repose sur quatre piliers (67% des emplois contre 57% en PACA et 49% en France) :

- un secteur résidentiel et touristique marqué par une forte présence du commerce de détail, des services à la personne et des activités immobilières. Touristes - en et hors saison - comme seniors en fin d'activité ou à la retraite génèrent cette demande supplémentaire qui s'ajoute à celle des actifs locaux.
- un secteur administratif lié au statut préfectoral de Toulon (depuis 1975) qui concentre nombre de services administratifs et éducatifs
- un secteur « santé et action sociale » développé qui trouve son assise dans la forte attractivité qu'exerce l'aire du SCoT envers actifs seniors et retraités, d'où un fort niveau d'équipements et de services spécialisés
- un secteur militaro-industriel demeurant important dans un contexte de reconversion de la composante industrielle DCN et de professionnalisation des Armées.

L'économie du SCoT, fortement orientée vers les services à la personne ou administratifs, se déploie chez des grands employeurs publics ou dans des petites entreprises privées, plus fréquentes qu'en moyenne régionale et nationale. Cette structure spécifique implique un fort retard en terme de fonctions métropolitaines supérieures. L'aire toulonnaise, 10ème agglomération française au niveau démographique, se situe au 36ème rang sur ce thème.

### ■ ... et quelques niches emblématiques

Le secteur productif est peu représenté et se caractérise par des niches particulières :

- La viticulture et l'horticulture concentrent de plus en plus l'essentiel de l'activité agricole. Ces filières connaissent des initiatives visant à les renforcer comme , la démarche de sous-appellation des terroirs « Côtes de Provence » à Pierrefeu et La Londe, le pôle floricole HortiSud, la création des AOC figues de Solliès et huile d'olive d'Ollioules, ...
- L'industrie et la recherche liées à la mer bénéficient aujourd'hui de la labellisation du Pôle de compétitivité « mer » PACA à vocation mondiale. Il concerne dans la région 103 entreprises (50 dans l'aire du SCoT) et 25.800 emplois.

S'ajoutent des entreprises de réparation de la grande plaisance qui s'organisent autour du SPL Yachting Riviera Services. Il regroupe 40 entreprises et 1.600 emplois en PACA. Comme le tourisme, ces activités tirent leur source de la situation littorale du territoire.

### ■ Un risque de raréfaction de la ressource en main d'oeuvre

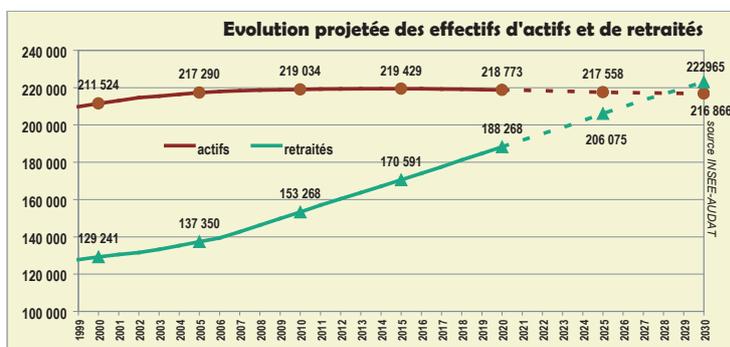
Entre 1975 et 1999, les secteurs hors TPM ont reçu 57% de la croissance démographique mais uniquement 23% de la croissance en emplois. Cette déconnexion croissante signale la difficulté croissante du coeur d'agglomération à accueillir ses actifs. Ceux-ci, en concurrence avec des actifs et surtout des retraités venus de l'extérieur, trouvent à se loger de plus en plus loin avec des coûts de déplacement chaque fois plus élevés.

Si les tendances migratoires observées dans les années 90 se poursuivent, le nombre d'actifs se maintiendrait autour de 219.000 quand le ratio de six retraités pour dix actifs observé en 1999 passerait à neuf en pour dix en 2020 et dix pour dix en 2030. Cette croissance du nombre de retraités pose les questions:

- de la ressource quantitative en main d'œuvre pour tous les segments de l'économie ;
- de la capacité du territoire à prendre en charge la demande de services liée à l'accompagnement du vieillissement ;
- des alternatives en terme de développement économique à une hyperspécialisation vers l'économie de l'accompagnement du vieillissement.

Est, pôle Ouest avec les zones d'activités des Playes, de Quiez, de Camp Laurent, et Signes avec son parc d'activités).

- Des espaces d'activités à la localisation plus diffuse et plus spontanée, adjacents aux espaces cités à l'instant ou se situant hors de toute concentration économique mais profitant d'une bonne accessibilité routière.
- Dans un registre différent, les espaces agricoles cultivés qui occupent 13% de la surface de l'aire du SCOT, essentiellement situés dans les communes hors TPM.



Enfin une catégorie plus difficile à isoler est celle des pôles d'emplois touristiques. Ils se confondent parfois avec certains centres urbains balnéaires (Le Lavandou, Sanary...) ou patrimoniaux (Hyères, Le Castellet...). D'autres sont liés aux plages les plus fréquentées et fonctionnent à plein seulement quelques mois dans l'année.

## ■ Cinq types d'espaces économiques

Les emplois de l'aire toulonnaise se concentrent à 80% dans huit communes (Toulon, La Seyne, Ollioules, Six-Fours, La Garde, La Valette, La Farlède et Hyères) qui, par ailleurs, regroupent 72% de la population totale. Cette géographie se distribue sur 5 types d'espaces :

- Les centres-villes qui regroupent l'essentiel des emplois,
- Les emprises d'emploi militaire (qui accueillent aussi des activités industrielles et de recherche) hébergent dans quatre communes principales (Toulon, Saint-Mandrier, Hyères et Pierrefeu) environ 25.000 emplois soit 13% du total de l'aire du SCOT ;
- Les zones d'activité économique qui ne regroupent qu'un dixième de l'emploi total de l'aire du SCOT mais une part nettement plus importante, au moins le tiers, des activités industrielles et des grandes entreprises. Elles se concentrent dans trois localisations (pôle Est avec le complexe Valgora - Grand Var- ZI Toulon

## ■ Des centres-villes et des pôles récents en forte concurrence...

L'évolution des modes de consommation et la croissance démographique de zones auparavant périphériques ont créé un besoin en surfaces commerciales et artisanales plus grandes et plus accessibles. Ce besoin peine à trouver une offre adaptée en centre-ville ancien. De ce fait, il a trouvé une réponse dans les pôles Est et Ouest et dans des zones plus petites, autour des villes moyennes et petites.

Cette localisation d'une partie de l'offre économique et commerciale s'est faite au détriment de l'attractivité et de la vitalité de certains centres-villes, les plus importants d'entre eux comme Toulon ou la Seyne et ceux les plus proches des grands pôles économiques et commerciaux récents. Seuls ceux bénéficiant de l'appui d'une attractivité touristique forte ont pu maintenir ou développer un niveau d'offre en relation avec leur poids démographique.

## ■ ...et des sites économiques souvent mal organisés et aux vocations mal définies

La plupart des sites économiques dédiés aux activités civiles n'ont pas une vocation dominante claire soit dans leur contenu (industrie, artisanat, services aux entreprises, commerce...) soit dans leur rayonnement (sites d'excellence, zones de rayonnement métropolitain, intercommunal ou de proximité). Cette déficience de lisibilité nuit à l'attractivité économique du territoire en ne permettant pas un affichage clair des vocations économiques des territoires qui le composent.

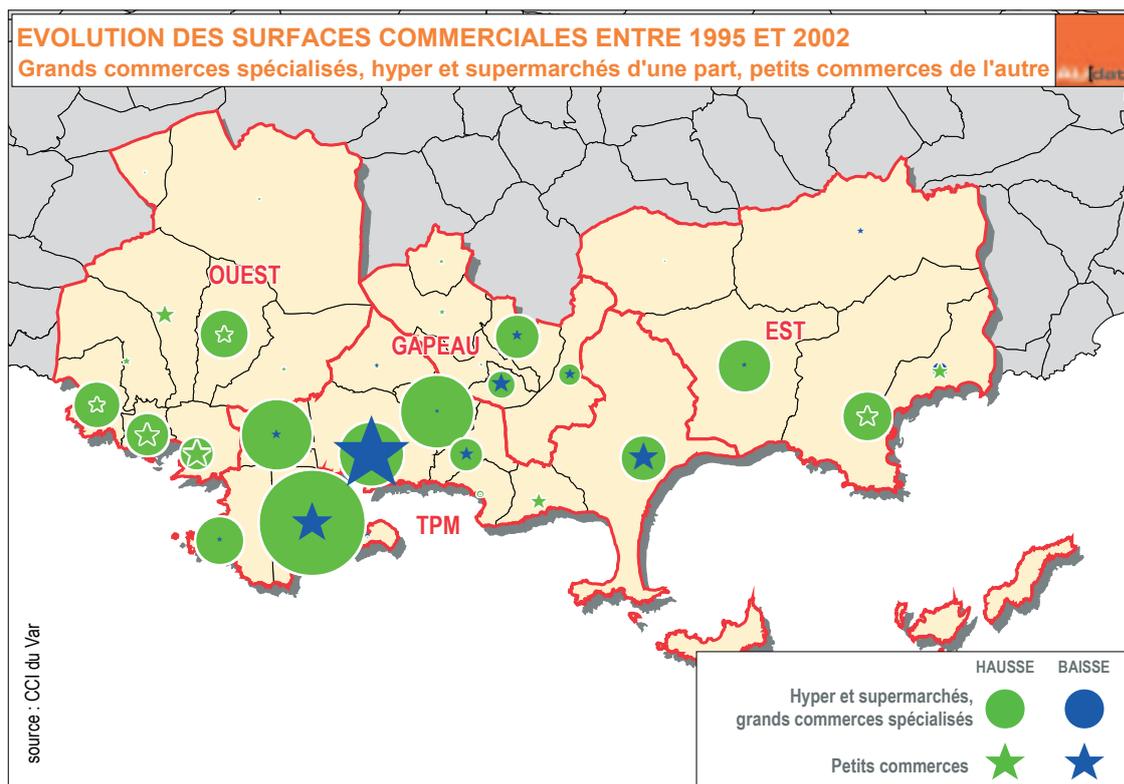
Elle conduit souvent à des implantations peu cohérentes entre différentes activités industrielles ou artisanales. Elle laisse même s'instaurer une concurrence entre activités de production et activités commerciales. Enfin, elle autorise la présence d'activités nécessaires (casses automobiles, entrepôts) dans des tissus urbains comme la Rade alors qu'elles n'y ont pas forcément leur place. Ces sites sont plus propices à des activités à haute valeur ajoutée et/ou demandeuses d'accessibilité plurimodale.

La faible lisibilité des zones d'activité, et des espaces diffus définis plus haut, se combine à une organisation intérieure - aménagement de l'es-

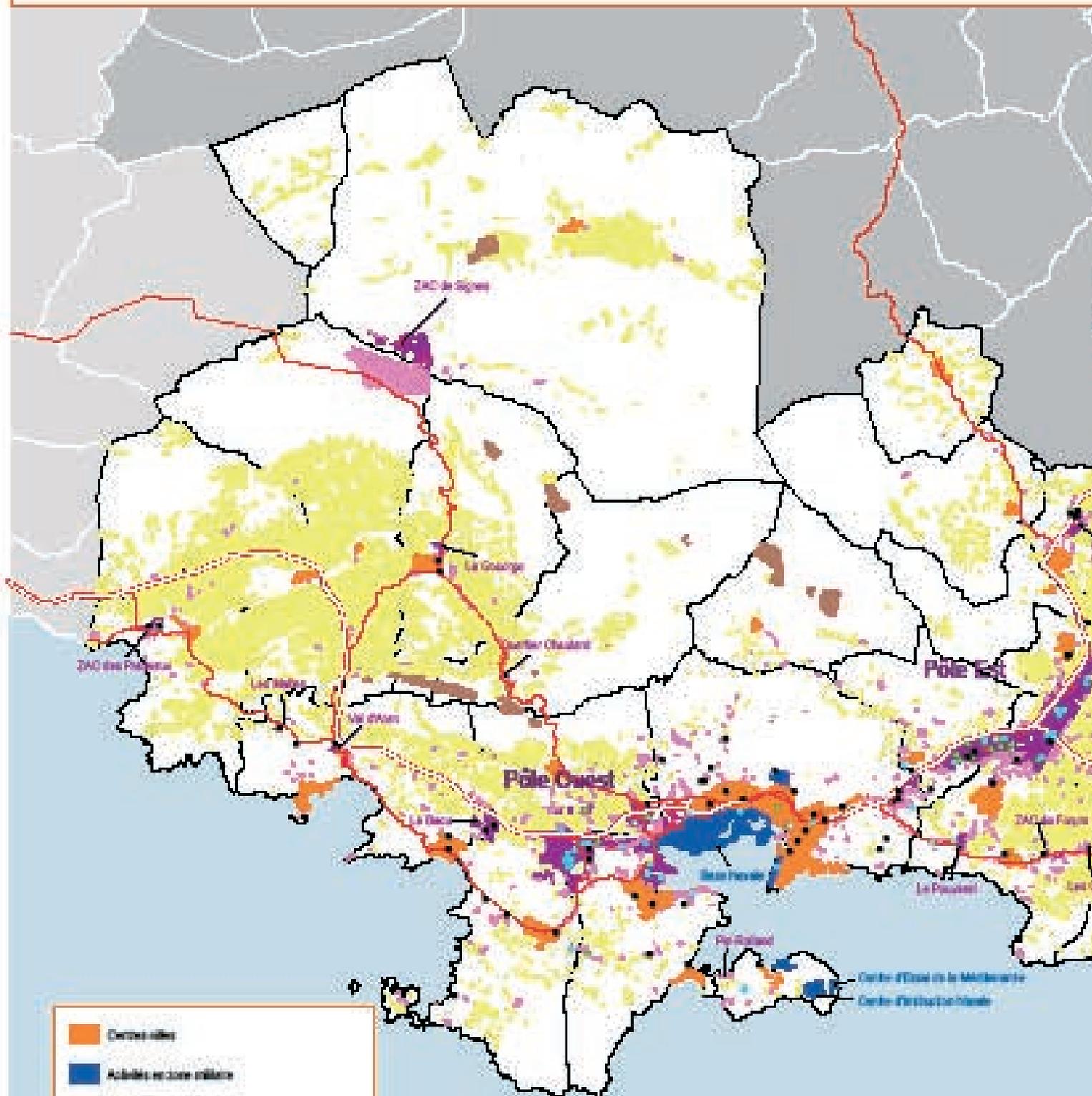
pace, signalisation, réseau de circulation - parfois déficiente (en particulier dans le pôle Ouest). S'y ajoute trop souvent une accessibilité difficile (saturation dans le pôle Est, éloignement de Signes et, de façon générale, manque de transports en commun) et une intégration paysagère très faible. En l'état, l'ensemble pénalisera tout essai de politique cohérente des implantations.

## ■ Des espaces agricoles sous pression

Le territoire urbain de l'aire du SCoT, soumis à une pression démographique intense et contraint par ses espaces naturels terrestres et maritimes, s'est étendu autant en zones naturelles qu'agricoles. Ces dernières tendent à diminuer, surtout au plus proche des tissus urbains. Cependant elles résistent bien en ce qui concerne les surfaces cultivées en AOC : viticulture (Bandol ou Côtes de Provence) ou arboriculture (figes de Solliès). En parallèle, on assiste à une augmentation de la taille moyenne des exploitations viticoles et d'importants investissements matériels (serres...) pour l'horticulture ainsi qu'une progression généralisée du salariat pour l'ensemble de ces entreprises.



# La répartition spatiale de l'activité économique





## Enjeux

### ■ Le SCoT, appui spatial à la stratégie économique du territoire

Le SCoT s'appuiera sur trois axes majeurs pour permettre la mise en œuvre de la stratégie économique du territoire :

- l'accompagnement du développement économique en particulier par:
  - l'estimation des évolutions tendancielles de la population active et sa mise en perspective avec les besoins de l'économie ;
  - une réflexion des localisations respectives du développement de l'emploi et de l'habitat (proximité et/ou accessibilité par les transports)
- la définition des vocations des espaces économiques majeurs et de leurs principes d'organisation.
- la surface, la vocation et la localisation des nouveaux espaces économiques d'importance.

Le SCoT sera le moment de construire une stratégie économique pour ses 31 communes. Celle-ci devra articuler le renfort de ses composantes fondamentales et le développement de ses niches spécifiques.

### ■ Une offre d'habitat adaptée pour les actifs

L'accueil du développement économique passe par l'accueil de sa ressource humaine. Il est donc nécessaire de réfléchir à une offre de logements adaptée aux profils des actifs que l'on cherche à retenir, attirer ou former en terme de taille des logements, de coût et de localisation par rapport aux pôles d'emplois ou aux réseaux de transports en commun.

Cette offre doit aller du logement aidé à l'accession à la propriété afin de correspondre au mieux à la situation financière et au moment du parcours résidentiel des différentes classes d'âge d'actifs qui cherchent à rester à s'installer ou se former dans le territoire.

### ■ Une revalorisation des espaces économiques

Le constat général d'une faiblesse de la qualité des espaces économiques (centres-villes, zones d'activités ou espaces diffus) pose prioritairement la question de la revalorisation des espaces économiques. Elle est de fait un élément essentiel du renforcement de l'attractivité économique du territoire du SCoT. Il s'agit de travailler à :

- une meilleure accessibilité en transports en commun (en particulier pour les pôles Est et Ouest) et routière ;
- une meilleure organisation interne : signalétique, stationnement, existence et entretien des espaces publics, circulation interne (en particulier pour les zones d'activité et espaces économiques diffus) ;
- une plus grande qualité paysagère des aménagements ;
- une amélioration des services aux entreprises (infrastructures numériques, nettoyage, sécurité...) et aux employés (centre de vie, crèches...)
- une offre immobilière et foncière adaptée (avec un effort spécifique pour les centres-villes en termes de locaux commerciaux, tertiaires et artisanaux).

## ■ Une armature de l'espace économique plus affirmée

La réorganisation des espaces économiques doit s'articuler à la nature des espaces économiques existants ou en projet. Celle-ci doit définir pour ces espaces selon leur type :

- son positionnement dans le territoire : local, intercommunal, métropolitain ;
- sa vocation dominante : logistique, industrielle, artisanale, commerciale, tertiaire, mixte;
- ses spécificités : site d'excellence, pôle santé, espace agro-industriel, zone « pôle mer »

Cette grille de lecture des espaces économiques couplée avec la définition des besoins propres à chaque type d'activité permettra de mieux implanter les réponses aux demandes nouvelles de surfaces économiques. De plus, elle donnera un cadre à la relocalisation d'entreprises existantes et permettra d'éviter les doublons, les concurrences inutiles au sein même du SCoT, entre espaces existants et espaces projetés.

## ■ Une articulation entre projet par filière agricole et support foncier

Un projet économique d'ensemble doit préparer le devenir des filières agricoles les plus emblématiques (viticulture et horticulture) et réfléchir à la place de l'agriculture vivrière dans les circuits commerciaux locaux. Il s'appuiera sur le renfort des espaces supports, « bassins-filière », qui passe par :

- la protection des grands espaces structurants en particulier ceux porteurs des activités agricoles les plus emblématiques ;

- une réflexion sur la définition de zones d'activité agricole qui renforceront un meilleur accompagnement de la production (renfort de la filière agro-alimentaire) et permettront une meilleure intégration de l'agriculture périurbaine dans la ville (maraîchage, horticulture)

- un appui à la réorganisation des espaces agricoles périurbains les plus menacés (horticulture, maraîchage) pour les doter d'une surface minimale adéquate et accroître leur efficacité économique ;

- une utilisation du potentiel de reconquête agricole comme ressource foncière pour le redéploiement ou le développement des activités agricoles.

Ces éléments sont constitutifs de la stratégie foncière et spatiale à mettre en œuvre pour le soutien de l'économie agricole, stratégie que définira le SCoT

## ■ Le renforcement des espaces touristiques

Le tourisme doit continuer à être un des principaux supports de l'économie de l'aire du SCoT. Pour cela il faudrait envisager un étalement de la demande touristique dans le temps et dans l'espace en créant une offre plus constante dans l'année et plus diversifiée. Le SCoT peut contribuer à appuyer cette orientation par :

- la localisation et la diversification de l'offre d'hébergement;
- l'accessibilité et la desserte, notamment par les transports en commun, des polarités touristiques existantes et nouvelles ;
- la création et/ou la mise en réseau d'équipements pour le tourisme muséographique, culturel et festivalier.

# Le déficit de rayonnement de l'aire toulonnaise



## Constats

### ■ Une métropole émergente qui peine à affirmer sa place au sein du « chapelet des villes » de l'arc méditerranéen

(cf « Réponse de l'aire toulonnaise à l'appel à coopération métropolitaine de la DATAR », mai 2005)

L'aire toulonnaise a connu une très forte croissance démographique au cours des quarante dernières années. Mais le mode de développement observé, basé sur la pérennisation de l'armée, le statut préfectoral et le développement de l'économie touristique et résidentielle n'est pas vecteur d'image métropolitaine. En outre, la proximité des aires métropolitaines de Marseille et Nice a freiné l'émergence des équipements et des fonctions urbaines supérieures sur le territoire Provence Méditerranée.

Ainsi, selon l'INSEE<sup>1</sup>, l'Université du Sud Toulon Var (créée en même temps que celle de Nice Sophia-Antipolis) peine à « capter » tout son potentiel local. Seulement 48% des jeunes qui vivaient dans l'aire toulonnaise en 1990 et qui étaient étudiants en 1999 étaient inscrits à cette date dans un établissement d'enseignement supérieur de l'aire toulonnaise. Dans l'aire marseillaise, ce chiffre s'élève à 75%.

Cette situation s'explique notamment par l'attractivité qu'exercent les universités d'Aix et de Marseille sur l'aire toulonnaise et le nord-ouest du Var. Par ailleurs, l'est varois est principalement attiré par l'Université de Nice.

De ce fait, l'aire toulonnaise souffre d'un important déficit de rayonnement universitaire au regard de son importance démographique. Elle compte 13 200 étudiants en 2001-2002 (effectifs universitaires et des établissements d'enseignement supérieur), soit 2,34 étudiants pour 100 habitants alors qu'en moyenne, les aires urbaines de plus de 200 000 habitants (hors Paris) accueillent 6,69 étudiants pour 100 habitants.

Ce déficit universitaire induit une absence d'attractivité vis-à-vis des jeunes : les 20 à 24 ans sont la seule classe d'âge dont le bilan migratoire est négatif entre 1990 et 1999.

L'attractivité des Bouches du Rhône est également sensible sur le plan des migrations domicile / travail (attractivité des bassins d'emplois de La Ciotat, Aubagne et Marseille) mais aussi sur le plan commercial (attractivité des centres commerciaux d'Aubagne et de La Valentine), plus particulièrement sur la partie ouest de l'aire toulonnaise.

On constate également d'importants flux résidentiels en provenance de l'aire marseillaise et en direction de l'ouest du territoire Provence Méditerranée.

L'attractivité de la Côte d'Azur s'est notamment traduite par le transfert de certaines activités de commandement vers les Alpes-Maritimes. Ainsi, le journal « Var Matin » a été racheté par le groupe « Nice Matin » et ne dispose plus que d'un bureau local à Toulon. De même, certaines grandes entreprises ont fermé leur direction administrative varoise pour la regrouper avec celle des Alpes-Maritimes (exemple de France Télécom, de la Banque Populaire, du Crédit Agricole, etc.).

Par ailleurs, la conurbation azuréenne polarise l'est varois au détriment de l'aire toulonnaise, notamment sur le plan commercial, universitaire et des déplacements domicile / travail.

Enfin, l'aire toulonnaise se caractérise par un très faible taux d'emplois métropolitains supérieurs (4.7% de l'emploi total en 1999). Ce faible pourcentage s'observe également dans les autres aires urbaines de PACA, mais il est « exacerbé » dans l'aire toulonnaise.

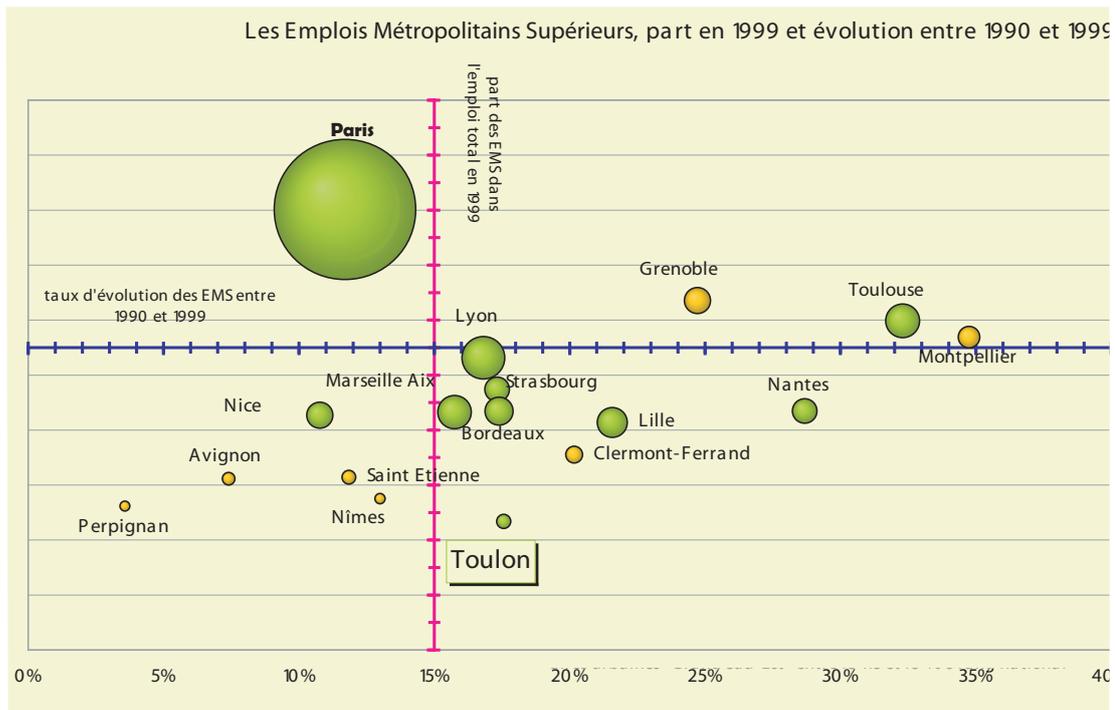
Au-delà des impacts de la proximité de Marseille et Nice, cette situation traduit également l'absence de grandes fonctions de commandement économiques privées notamment dans le domaine de la banque et de l'assurance, du commerce ainsi qu'une sous-représentation des services aux entreprises et des activités de recherche privée<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> « Sud INSEE l'essentiel », N° 55, janvier 2003.

<sup>2</sup> La notion d'emploi métropolitain supérieur telle que définie par l'INSEE n'intègre pas l'emploi public (à l'exception des enseignants chercheurs des universités et du CNRS). De ce fait, les emplois supérieurs liés à la Défense (commandement, formation et recherche militaire) ne sont pas pris en compte, ce qui explique en partie le faible classement de l'aire toulonnaise en matière d'EMS.

Ce déficit d'emplois métropolitains supérieurs contribue également au déficit de rayonnement européen dont souffre l'aire toulonnaise. Ainsi, l'étude comparative de la DATAR sur le rayonnement européen des villes<sup>3</sup> de plus de

200 000 habitants de l'Europe des 15 souligne que l'agglomération de Toulon (au sens INSEE) fait partie des villes « dont le niveau européen est presque complètement absent<sup>4</sup> ».



## ■ Une « grande accessibilité » relativement dépendante de l'offre existante dans les métropoles voisines

La grande accessibilité fait référence aux moyens de transports qui relient l'aire toulonnaise aux autres grandes métropoles nationales et euro-méditerranéennes.

Sur le plan autoroutier, le territoire Provence Méditerranée bénéficie d'une desserte correcte

depuis 1991 (achèvement de l'A57 vers Le Luc et l'A8), même si elle est pénalisée par la saturation induite par le développement des déplacements domicile / travail et à destination des grands pôles commerciaux qui ont émergé aux entrées est et ouest de l'agglomération.

Sur le plan ferroviaire, l'aire toulonnaise se situe sur l'axe Marseille – Nice – Vintimille. Elle bénéficie d'une offre TGV intéressante vers Paris (7 A/R jour avec un temps moyen de parcours de 4h05) grâce au prolongement de dessertes depuis Marseille. Toulon bénéficie également de 7 A/R jour TGV ou Corail vers les autres villes de Provence amorcées au départ de Nice.

<sup>3</sup> DATAR / Maison de la Géographie de Montpellier, Les villes européennes, analyse comparative, 2003

<sup>4</sup> L'étude de la DATAR sur le positionnement des villes européennes définit 7 classes de villes selon l'intensité de leur rayonnement européen. L'agglomération de Toulon (au sens INSEE) est située dans la 7<sup>ème</sup> et dernière classe, caractérisée par une « quasi-absence du niveau européen ». A titre de comparaison, l'agglomération de Cannes-Grasse-Antibes se situe dans la classe 6, les agglomérations de Nice et Montpellier se situent dans la classe 5 et l'agglomération de Marseille se situe dans la classe 4. L'objectif de l'aire toulonnaise pourrait être de passer de la classe 7 à la classe 6 et ainsi rejoindre un niveau de positionnement conforme à son importance démographique.

L'agglomération de Toulon est classée dans la 3<sup>ème</sup> classe pour le critère « nombre de nuitées touristiques » et dans la 2<sup>ème</sup> classe pour le critère « évolution de la population sur la période 1950 – 1990 ».

A l'horizon 2020, le projet de LGV PACA vers le Var et les Alpes-Maritimes viendra radicalement changer la donne des proximités ferroviaires sur l'arc méditerranéen. Le projet permettra de répondre à plusieurs objectifs : accélération des liaisons nationales et internationales à destination du Var et des Alpes-Maritimes, développement de liaisons rapides entre les métropoles de PACA et de Languedoc (Nice - Toulon - Marseille - Avignon - Montpellier), libération de capacités sur la ligne historique Marseille - Vintimille pour y développer le TER.

L'aéroport de Toulon-Hyères (exploité par la CCI du Var) s'appuie sur le potentiel touristique (bassin hyérois et Golfe de Saint-Tropez) et des coûts d'exploitation maîtrisés pour développer des liaisons « low cost » vers l'Europe du Nord et l'accueil de l'aviation d'affaires.

Cependant, son développement reste fragile car très fortement dépendant de la stratégie (et de la santé économique) des compagnies aériennes . De plus, la proximité géographique et la variété de l'offre internationale des aéroports de Marseille Provence et de Nice Côte d'Azur limitent le potentiel de développement et le bassin de chalandise de l'aéroport de Toulon Hyères .

Enfin, l'aéroport - situé à Hyères - reste difficile d'accès par la route (saturation des voies d'accès en période estivale en raison du trafic se dirigeant vers la Presqu'île de Giens) et par les transports collectifs (absence de desserte en site propre malgré l'existence d'une voie ferrée actuellement fermée au trafic voyageur).

**L'aérodrome du Castellet** (contrôlé par le groupe privé « Excelis S.A. ») souhaite se positionner comme un site majeur pour l'accueil de l'aviation d'affaires en PACA. Le groupe a réalisé d'importants investissements de modernisation de l'infrastructure et de l'aérogare pour se mettre aux standards internationaux.

**Le Port d'intérêt national de Toulon** s'étend principalement sur deux sites : Toulon (à proximité immédiate du centre-ville) pour l'accueil des ferries et de la croisière et La Seyne (sur le site de Brégaillon) pour l'accueil du trafic fret et du Ro-Ro (Roll-on et Roll-off).



La croisière, les ferries, le mer routage, le trafic Ro-Ro et l'accueil de la haute plaisance sont des niches porteuses de développement comme le souligne quelques succès récents (installation en 2001 de la compagnie Corsica Ferries, création en 2004 de la première « autoroute de la mer » française entre Toulon et Rome, arrivée de Dockwise - société qui assure le convoyage des grands yachts entre les Caraïbes et la Méditerranée...).

Le développement des activités maritimes souffre aujourd'hui d'une mauvaise organisation de l'interface entre le port et la ville, qui permettrait notamment de mieux tirer partie des retombées économiques de la croisière et faciliter le fonctionnement du terminal ferry.

Il devra tenir compte du nouveau mode de gestion du port induit par la Loi de Décentralisation adoptée en 2004.

## Enjeux

### ■ Soutenir le développement du pôle mer et des filières high tech grâce à une offre territoriale adaptée

Le succès de la candidature du pôle de compétitivité « Mer, Sécurité et Sûreté, Développement Durable » - reconnu de dimension mondiale - souligne que l'aire toulonnaise dispose d'un réel potentiel de développement technologique et industriel notamment autour des activités liées à la mer et à la Défense. Par ailleurs, l'aire toulonnaise offre de nombreux points d'appui pour des filières d'excellence régionale porteuses de rayonnement économique au plan régional et national (optique-photonique, aéronautique, ...)

L'enjeu est fort de l'organisation d'une offre territoriale adaptée aux besoins des entreprises de ces filières « high tech » et en particulier de celles du pôle « mer ». Il s'agit notamment d'organiser un réseau de sites d'activités dédiés pour tout ou partie aux activités industrielles et de recherche liées à la mer, offrant un environnement urbain et économique (immobilier d'entreprises, services aux entreprises ; offre de formation....) d'une très grande qualité et générateur d'attractivité économique.

### ■ Accompagner le développement universitaire

Les acteurs locaux souhaitent donner à l'aire toulonnaise un rayonnement universitaire à la mesure de son importance démographique afin de mieux satisfaire les besoins de formation des habitants de la métropole, du Département du Var ainsi que la très forte demande d'étudiants extérieurs, notamment étrangers.

La réalisation de cet objectif pourrait se traduire par un doublement de l'effectif universitaire d'ici à 2020. Cela passe par un élargissement et une diversification de l'offre de formation autour de filières « généralistes » et de filières spécialisées en lien avec les domai-

nes d'excellence économique de la métropole (la mer, la santé, le tourisme).

Pour cela, l'Université du Sud Toulon Var et la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée ont défini un « schéma universitaire » qui prévoit l'extension et le redéploiement géographique de l'Université et des Ecoles Supérieures de Commerce et de Technologies sur deux sites principaux : le centre-ville de Toulon (filières juridiques, sociales et d'affaires) et le Campus de La Garde (filières scientifiques et technologiques).

Le SCoT devra organiser l'accompagnement du développement universitaire par une offre territoriale adaptée : définition des sites potentiels futurs de développement de l'offre formation supérieure (au-delà du campus actuel et du centre-ville de Toulon), définition des sites les mieux adaptés à l'accueil de logements étudiants, amélioration de l'accessibilité des sites universitaires notamment par l'offre de transports en commun, anticipation de l'impact du repliement de l'université en centre-ville de Toulon sur le fonctionnement urbain et le marché du logement...

### ■ Positionner l'aire toulonnaise grâce à des grands programmes générateurs de rayonnement européen

Contrairement à beaucoup d'autres métropoles françaises et européennes, l'aire toulonnaise ne dispose pas de grands équipements ou de grands programmes vecteurs d'image internationale comme un bâtiment récent réalisé par un architecte prestigieux, un grand musée ou un grand équipement de loisir de type aquarium.

Ainsi, l'aire toulonnaise est la seule métropole française qui ne dispose pas d'un site économique prestigieux de type technopole ou sont implantées (de manière sélective) des activités de recherches publiques et privées et des entreprises tournées vers les hautes technologies.

De même, et contrairement aux autres grandes villes de PACA, l'aire toulonnaise ne dispose d'aucun programme phare en matière de bureaux capable de répondre à la demande d'implantation de grandes entreprises.

Par ailleurs, l'aire toulonnaise ne dispose pas de structure d'accueil de niveau international, que ce soit sur le plan de l'hôtellerie (faible nombre d'hôtels 3 et 4\* qui sont par ailleurs localisés dans des espaces touristiques, à l'écart des grands pôles d'emplois) ou des congrès et grandes manifestations (les équipements existants – Palais Neptune à Toulon, Casino de Hyères ou espace Hélios sur l'île des Embiez – ne disposent que de salles de moyenne capacité).

Le territoire Provence Méditerranée ne dispose pas non plus de structure de type « lycée international » (contrairement à des métropoles comme Toulouse, Nice ou Grenoble) – alors que le renforcement des coopérations internationales en matière de défense maritime génère la présence de cadres étrangers qui pourraient être demandeurs.

Enfin, la question du logement des actifs constitue un frein pénalisant le développement des entreprises (y compris dans le domaine des hautes technologies) et des activités publiques et privées de recherche (cf. point 5 sur le logement).

### ■ Valoriser le potentiel métropolitain et technopolitain de la Rade de Toulon

L'espace de la Rade de Toulon, au cœur de la métropole, constitue par l'importance et la pluralité de ses fonctions (militaires, portuaires, économiques, urbaines, culturelles...) ainsi que ses qualités environnementales et paysagères, un espace levier et stratégique pour le rayonnement métropolitain de l'aire toulonnaise.

La Rade accueille notamment une part importante des activités économiques et de l'outil industriel support du pôle de compétitivité Mer. Elle pourrait être le lieu d'accueil d'un grand programme générateur de rayonnement européen.

La Rade fait l'objet d'une démarche de projet spécifique avec la mise en place d'un Conseil de la Rade, regroupant les collectivités locales, les acteurs de la Défense, l'Etat et la CCI du Var. Ce Conseil doit définir un projet partagé d'aménagement de cet espace en pleine mutation intégrant la pluralité de ses usages et fonctions.

### ■ Inscrire l'aire toulonnaise dans le futur réseau TGV de l'arc méditerranéen

La localisation de la future gare TGV de l'aire toulonnaise et la qualité de ses connexions avec le réseau de transports collectifs métropolitain sont des enjeux fondamentaux pour que le territoire Provence Méditerranée tire pleinement partie de la future LGV PACA. Le risque est notamment qu'une gare TGV trop excentrée induise une marginalisation de l'aire toulonnaise en raison d'une accessibilité difficile et trop longue depuis les grands pôles du territoire.

Quelle que soit la solution qui sera retenue, le projet de LGV PACA aura des impacts environnementaux et agricoles importants (notamment dans l'aire toulonnaise) qu'il conviendra de minimiser et de compenser.

## Le littoral : une valorisation insuffisante



## Constats

Le littoral est l'élément phare de l'image de l'aire toulonnaise et le premier facteur de son attractivité.

### ■ Le Littoral, l'espace le plus convoité de l'aire toulonnaise

Le littoral concentre la plupart des centres urbains les plus importants de l'aire toulonnaise. Il est le lieu d'une forte concentration humaine : 40 % de la population résidente permanente du SCOT vit sur une bande littorale de 800 mètres.

L'espace littoral, qui représente près de 300 kilomètres de linéaire, est une composante à part entière du territoire du SCOT PM. Le littoral est l'élément fondamental du dynamisme touristique, un espace majeur de l'accueil du développement et de la population résidente.

La pression foncière sur le littoral ne s'est pas relâchée, même après la promulgation de la Loi « Littoral » puisque 40 % des logements construits dans le SCOT de 1990 à 1999 l'ont été dans une bande littorale inférieure en moyenne à 800 mètres.

Ce même espace concentre plus de 82 % des résidences secondaires du périmètre du SCOT, soit plus de 50 000 logements, ce qui équivaut à un potentiel de près de 100 000 habitants supplémentaires. Ce taux considérable de résidences secondaires favorise une forte spécialisation de ce territoire en faveur des populations inactives (touristes ou retraités).

Sur une bande de 300 mètres à partir du linéaire côtier, qui correspond seulement à 5 % de la surface totale du SCOT, se concentre, en 2003, près de 15 % des espaces urbanisés du SCOT.

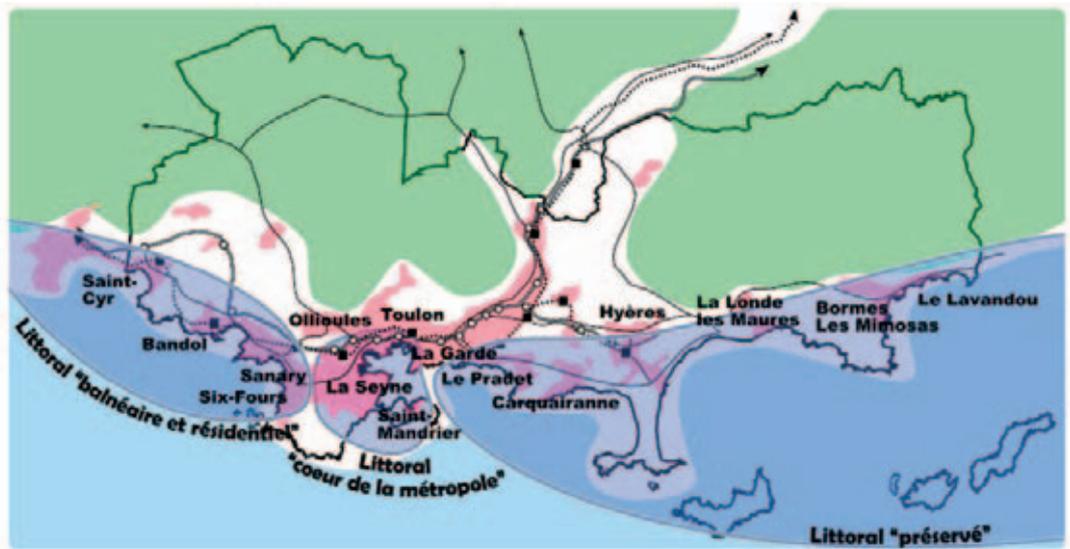
Le processus d'urbanisation du littoral est toujours à l'oeuvre : sur une même bande de 300 mètres, 40 % de la surface se trouve urbanisée, contre 16 % pour l'ensemble du SCOT. En 1972, seulement 28 % de cette bande était alors urbanisée : 756 hectares (soit une progression de 30 %) ont ainsi été gagnés sur les espaces agricoles et naturels.

### ■ Des espaces naturels littoraux relativement bien préservés

Cependant, malgré l'augmentation des surfaces urbanisées, générale au littoral français, et malgré une pression foncière toujours prégnante, près des deux tiers du littoral du SCOT sont encore préservés et composés de sites et d'espaces exceptionnels, supports majeurs du rayonnement de l'aire toulonnaise.

Leur remarquable biodiversité, les contrastes paysagers et la présence de vastes espaces naturels, font de ce littoral un élément emblématique du territoire du SCOT et un composant majeur de la qualité du cadre de vie local.

	Bande littorale de 300 mètres	SCOT
Espaces naturels	56 %	70 %
Espaces agricoles	3%	14 %
Espaces urbanisés	41 %	16 %



## ■ Un littoral composé de trois grandes entités

L'espace littoral est constitué de trois entités, aux enjeux spécifiques, qui se distinguent par des critères paysagers, sociaux, urbains, économiques et géomorphologiques .

### - Le littoral « résidentiel et balnéaire »

Une particularité de ce littoral est qu'il accueille un chapelet de stations balnéaires ouvertes sur le mer.

Il s'agit des quatre stations touristiques balnéaires de Six-Fours, Sanary, Bandol et Saint-Cyr. Elles s'inscrivent dans une plus vaste entité qui s'étale de Cassis jusqu'au Cap-Sicié et qui constitue l'interface des deux aires métropolitaines toulonnaise et marseillaise.

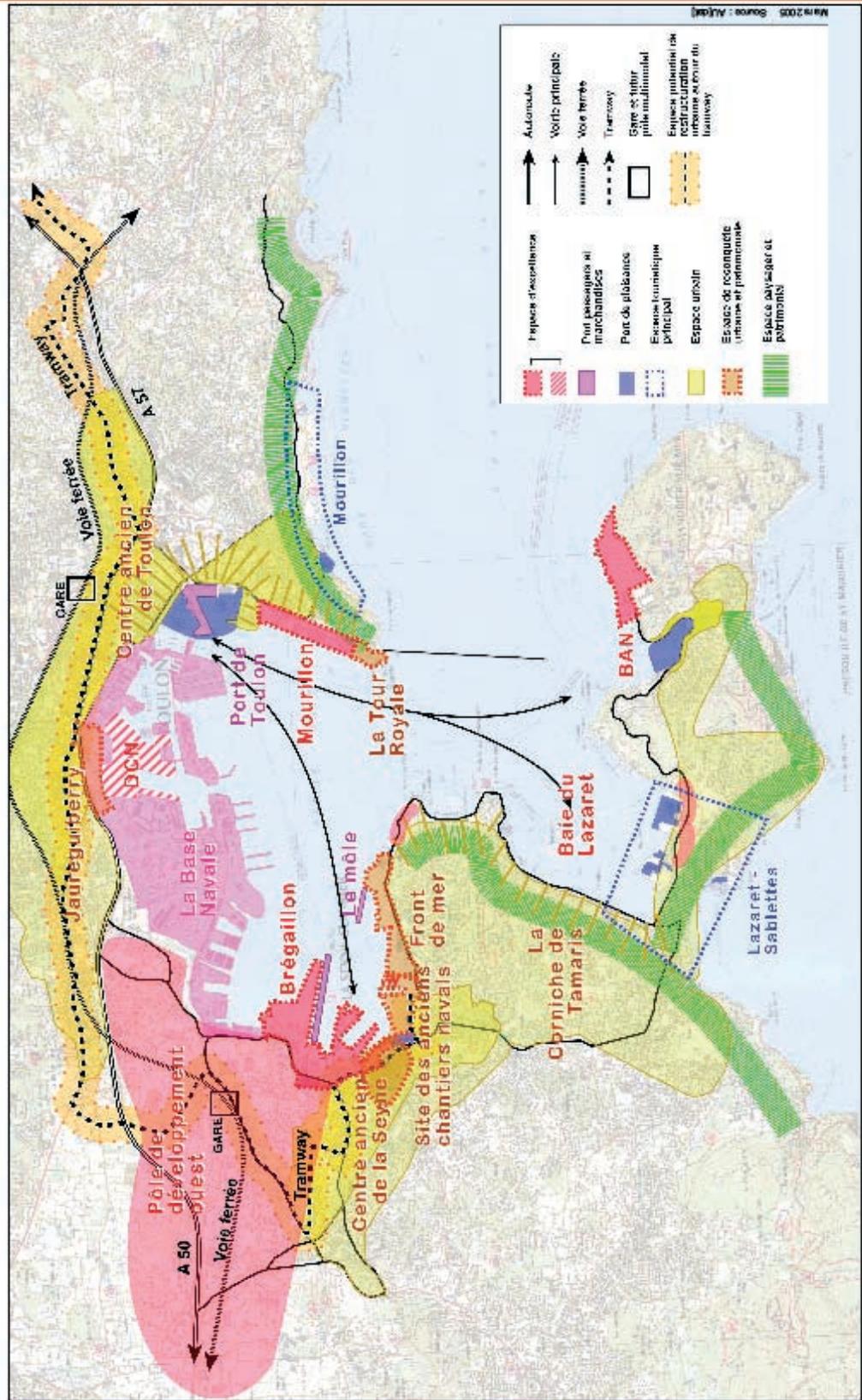
Cette double influence ajoute à l'attractivité balnéaire historique une forte pression résidentielle, liée aux phénomènes de périurbanisation induits par les deux agglomérations voisines.

L'urbanisation du secteur est ouverte sur la mer. Le front de mer est ponctué de centres urbains, relativement actifs toute l'année, qui connaissent une forte fréquentation touristique durant la période estivale et de loisirs durant les week-ends. Entre ces centres, le littoral est fortement mité.

Le littoral ne connaît pas d'importants espaces naturels de fortes emprises, hormis les alentours de la calanque du Port d'Alon et de la pointe Fauconnière et du Cap-Sicié. Les coupures naturelles existantes sont d'autant plus structurantes qu'elles sont rares.



## Les composants de la rade sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée



## -Le littoral « cœur de la métropole » : la Rade

Ce secteur est composé des deux villes les plus importantes du Var, la Seyne-sur-Mer et Toulon, et de Saint-Mandrier. Il s'agit d'un espace essentiellement urbain, industriel et militaire.

Le littoral est ici support d'activités économiques autres que celles liées à l'hébergement touristique et aux activités balnéaires : Base Navale, construction et réparation navale, commerces et marchandises, transports de passagers dans le Port d'Intérêt National de Toulon, activités liées au Pôle « Mer », activités présentes dans les centres urbains.

La quasi-totalité de la bande littorale est urbanisée, laissant ainsi très peu de marges de manœuvres pour le développement par extension de cet espace. L'évolution de cet espace ne peut se baser que sur le fort potentiel en renouvellement qu'il offre, par recomposition, par mutations des espaces, par changement des vocations.

La partie nord de la rade souffre d'une faible ouverture de la ville sur la mer, accentuant ainsi le déficit d'urbanité. L'accès au littoral à partir des deux cœurs urbains de la métropole est rare et en tout cas peu lisible, quand il n'est pas impossible du fait des impératifs de sûreté liés à la présence de la Base Navale. Le Projet Urbain de la Seyne-sur-Mer (chantiers navals) tend à ouvrir la ville sur

la Rade en opérant des opérations de reconquêtes du front de mer et de construction e logements.

De manière générale, la Rade, n'est pas vécue comme une liaison mais comme une « rupture » entre les centres de Toulon et de la Seyne. L'espace situé autour de Lagoubran constitue une « périphérie » des deux villes et non pas une jonction. De plus, les potentialités de développement des liaisons en transports maritimes et de création de liens physiques le long du littoral (promenade urbaine) et des remparts de la Base Navale sont importants et ne sont valorisés pleinement.

La baie du Lazaret est moins densément urbanisée. L'ouverture sur la mer est ici existante mais pas valorisée à la hauteur de son potentiel. Cet espace, qui accueille du tourisme, est un élément patrimonial fort, un lieu « magique » et emblématique du cadre de vie du cœur de la métropole.

La rade est aujourd'hui au centre des politiques de développement territorial de l'aire toulonnaise (Projet Métropolitain, Contrat d'agglomération, Pôle de compétitivité). Elle est un espace en pleine rénovation et requalification, au centre des projets engagés (projets urbains de la Seyne sur Mer et de Toulon) de reconquête, de renouveau urbains et économiques qui visent à lui redonner une fonction centrale dans la métropole toulonnaise.

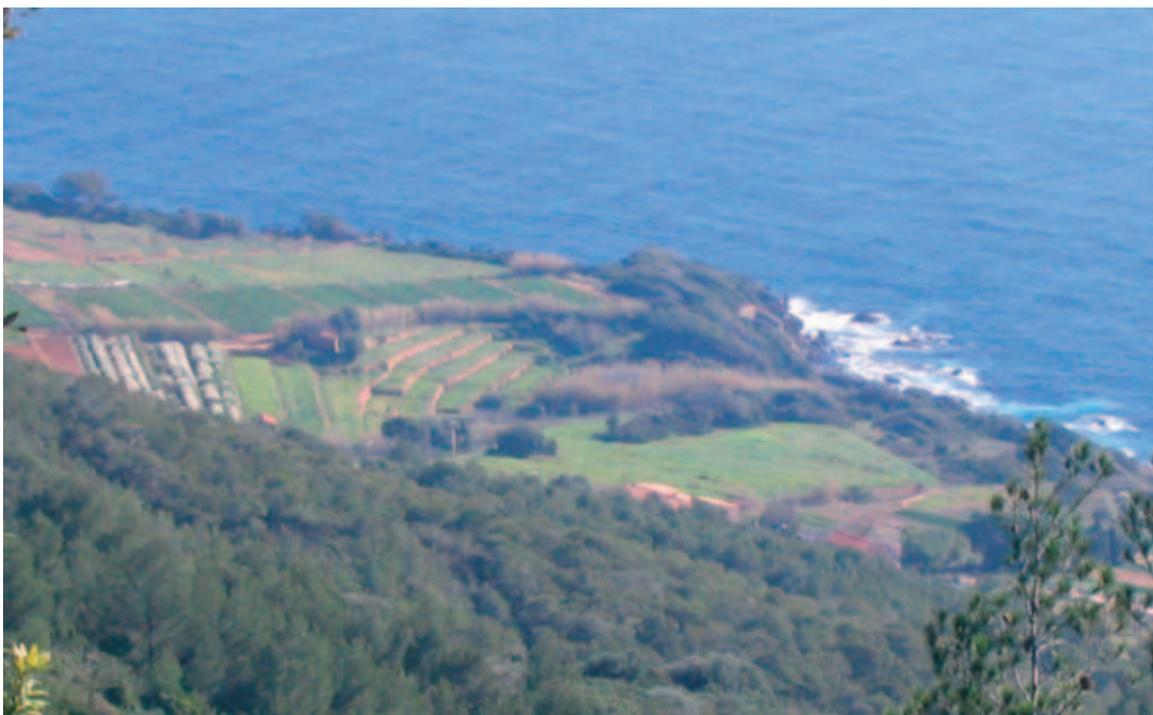


## - Le littoral « préservé »

Ce littoral est composé des espaces qui s'étalent du Cap Brun jusqu'au Lavandou. Ce secteur se divise en deux sous-ensembles :

Le premier comprend la côte du Cap Brun jusqu'à l'Almanarre, à Hyères. Malgré la présence de nombreux espaces urbanisés, le linéaire côtier lui-même est relativement préservé. Il s'agit ici d'un littoral marqué par d'importants espaces naturels, comme celui de La Colle Noire. De plus, les principaux centres urbains (Le Pradet, Carqueiranne et Hyères) ne se situent pas sur la côte, ce qui a assuré en partie sa préservation.

Le deuxième sous-ensemble est constitué des espaces qui s'étendent de la presqu'île de Giens à la Corniche des Maures et comprend les îles de Porquerolles, de Port-Cros et du Levant. Principalement composé d'espaces naturels, il comprend donc les sites côtiers naturels les plus exceptionnels et emblématiques du SCOT, vecteurs majeurs de l'attractivité touristique. De leur pérennité et de leur qualité dépend en grande partie l'attractivité de l'aire toulonnaise. Il s'agit donc d'un littoral relativement bien protégé et donc peu soumis à des pressions foncières en comparaison avec les autres ensembles.



## ■ Des usages du littoral parfois contradictoires

Outre l'accueil de logements, le littoral est un espace support pour de nombreuses activités qui peuvent avoir des besoins soit complémentaires, soit contradictoires.

En premier lieu, l'activité touristique engendre une empreinte écologique importante sur le littoral : surfréquentation des sites, suréquipement nécessaire (port de plaisance, hôtel, camping, infrastructures routières...). En parallèle, cette activité dépend du degré de préservation des littoraux, notamment en terme de qualité des eaux de baignade, qui souffrent de leur importante exploitation saisonnière. Des conflits d'utilisation sont engendrés par ces besoins contradictoires.

De la même manière, les espaces que requièrent les activités ludiques sont souvent difficilement conciliables avec les besoins d'une eau marine de bonne qualité et en surfaces maritimes d'un secteur primaire marin (pêche, aquaculture), en perte de vitesse mais encore présent.

Le développement du littoral demande en contrepartie des complémentarités avec les espaces terrestres, principalement dans le domaine portuaire : les activités (y compris industrielles) implantées sur les espaces portuaires du Port d'Intérêt National de Toulon nécessitent des espaces supports dans un « hinterland proche », en relais avec les sites portuaires (surtout Brégaillon). Ces espaces ne sont pas mis en valeur dans ce sens, notamment pour relocaliser des activités non-portuaires pourtant présentes dans les espaces portuaires.

Les ports-à-sec nécessitent également des complémentarités entre littoral et espaces terrestres, pour répondre en partie au décalage de plus en plus important entre offre en port en eau et demande en matière de plaisance. A ce jour, il n'existe pas de politique visant la cohérence des localisations des ports à sec et permettant une offre portuaire globale de plaisance en liens avec les ports en eau.

## ■ Des politiques littorales sans projet global et trop sectorielles

Le littoral est le support de projets qui ont leur logique propre, par secteurs d'activités, en général établis à l'échelle communale, et sans vision globale. La politique portuaire (création et extension de ports), les politiques touristiques, d'habitat, de qualité des eaux ne sont pas planifiées en fonction de besoins collectifs ou en fonction de projets déjà programmés ou engagés.

A contrario, le Contrat de Baie est un exemple de prise en compte d'un contexte et d'actions globaux, à l'échelle d'une entité géographique cohérente.

En parallèle, le littoral connaît une abondance de réglementations et un empilement d'outils (SAGE, SDAGE, Contrat de baie, politiques portuaires, politiques touristiques...) qui ont chacun une utilité et une logique propre, mais qui ne produisent pas forcément une synergie des actions engagées ou projetées.

De la même manière, la loi « Littoral » du 3 janvier 1986 n'a pas permis d'établir les bases d'un projet global du littoral, conciliant protection, valorisation et développement. La politique du littoral, du fait de la complexité des enjeux (forte attractivité, particularités du Domaine Public Maritime...), est plutôt source de conflits et de contentieux : les visions communales ne permettent pas forcément la justification de certains projets. De ce fait, et plus que pour d'autres espaces, les projets sur le littoral sont emprunts d'insécurité juridique.

## Enjeux

### ■ Passer d'une vision juridique du développement littoral à une vision de projet : pour un « projet du littoral ».

Seul un « projet du littoral », global à l'échelle du SCOT, spécifique à cet espace, peut permettre une véritable pérennisation des espaces naturels et un développement harmonieux des espaces urbanisés.

Cela favorisera en outre une plus grande sécurisation juridique des projets littoraux en clarifiant l'application des dispositions de la Loi Littoral, notamment en ce qui concerne les espaces à préserver (L 146-6 du Code de l'urbanisme).

Le « projet du littoral » constituera un cadre de référence pour les différents décideurs publics en ce qui concerne les décisions d'urbanisme (PLU – permis de construire), mais aussi pour les décisions relatives aux usages du Domaine Public Maritime, terrestre et marin (création de port, concessions de plages, etc...).

### ■ Mettre en place un outil adéquat de gestion intégrée du littoral : le Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM)

Le devenir du littoral ne peut se projeter sans planification des espaces terrestres concomitante à une planification de l'usage des espaces maritimes.

La mise en place d'une stratégie de gestion globale des espaces terrestres et marins, commune entre les acteurs publics concernés et en concertation avec les acteurs privés, apparaît comme une nécessité. Pour cela, la portée du document de planification spatiale qu'est le SCOT ne semble pas suffisante.

Le Schéma de Mise en Valeur de la Mer semble, à ce titre, un document adapté aux problématiques littorales, marines et

maritimes. La Loi sur le Développement des Territoires Ruraux de janvier 2005, précise que « lorsqu'un SCOT concerne des communes littorales, il peut valoir SMVM ». « Dans ce cas, les dispositions correspondantes sont regroupées dans un Chapitre individualisé au sein du SCOT ».

Son objet est de fixer les orientations fondamentales de la protection, de l'exploitation et de l'aménagement du littoral. Sa valeur ajoutée par rapport au SCOT est qu'il permettra de réglementer les usages de la mer et favorisera l'application des modalités de la Loi « Littoral ». Plus précisément, il déterminera :

- Les caractéristiques du milieu marin et les conditions pour améliorer sa qualité
- L'utilisation des espaces maritimes et terrestres
- La vocation des secteurs : les secteurs de développement et les espaces bénéficiant d'une protection particulière (espaces naturels et coupures d'urbanisation...)
- La localisation des équipements, notamment portuaires, futurs et la programmation de leur extension ou de leur création.

### ■ Relâcher la pression sur le littoral en identifiant et en organisant des espaces terrestres support du développement littoral

Espace restreint, le littoral sera pourtant le lieu où la pression foncière due à l'attractivité du SCOT s'exercera avec la plus grande vigueur. En ce sens, les complémentarités avec la zone rétro-littorale doivent être favorisées afin de localiser dans des espaces situés à l'arrière du littorales, des activités qui n'ont pas un besoin direct à la mer. Il s'agit d'encourager les complémentarités entre la terre et la mer.

Les ports à sec permettent de relâcher la tension dans les ports en eau issue de la forte demande de places de bateaux de plaisance. Le « Pôle Ouest », situé entre Brégaillon, la Beaucaire à Toulon et l'échangeur d'Ollioules-Sanary est un exemple d'espace support aux activités portuaires de la Rade : les capacités de développement du Port d'intérêt National de Toulon dépendent en grande partie des capacités de déploiement et de redéploiement de certaines activités dans un « hinterland proche ».

De la même manière, certains espaces proches ou éloignés du littoral (naturels et agricoles comme les espaces agricoles et les collines boisées des Maures ; villages perchés comme Bormes les Mimosas ou le Castellet ; collines...) ont un rôle fondamental pour l'attractivité de la bande littorale. Ces éléments identitaires situés dans l'arrière-pays font partie du paysage et de l'identité du littoral et font partie d'un « circuit touristique » dont le littoral est le premier élément. Il s'agit d'augmenter les capacités d'accueil dans l'arrière pays pour limiter la pression foncière et la surfréquentation du bord de mer.

Enfin, le littoral est très peu accessible par les transports collectifs à partir des pôles multimodaux et des centres urbains, ce qui favorise une utilisation majoritaire de l'automobile pour se rendre sur les sites littoraux, accentuant notamment son engorgement et la consommation de l'espace par la présence de nombreux parking.

### ■ Réduire le déséquilibre entre résidences secondaires et résidences principales

Ce déséquilibre tend à donner une importance trop grande à la vocation d'accueil du tourisme à certains espaces littoraux.

La prédominance des résidences secondaires sur la bande littorale engendre des effets pervers sur la vie quotidienne des actifs résidents permanents : le marché du logement se trouve démunie de logements locatifs ou en accession, en lien avec la solvabilité des actifs. De plus, certains services ne sont pas assurés en dehors de la période estivale car l'animation de certains centres urbains est fortement contrastée entre été et hiver.

Plus généralement, la part importante des retraités au fort pouvoir d'achat dans les migrations vers l'aire toulonnaise aggrave les prix du foncier et de l'immobilier. Sans politique de développement de logements accessibles aux actifs, ce phénomène va particulièrement s'accroître sur la bande littorale.

# Anticiper les conséquences des grands changements annoncés



## Constats

L'évolution de notre société implique une grande diversification des rythmes quotidiens, ce qui remet en question l'adaptation de notre cadre de vie. Face aux effets de la transformation du travail et de la famille, les problèmes d'organisation se multiplient, les inégalités se creusent, mais des opportunités économiques se profilent.

### ■ Accès aux services : les actifs sont pénalisés

Avec l'allongement des temps de parcours domicile-travail, les actifs se trouvent pénalisés dans leur accès aux services. Quand la journée de travail s'achève, la plupart des administrations sont fermées, les centre-villes sont « éteints » (commerces fermés) et les loisirs se font rares : la qualité de vie s'en ressent.

De plus en plus de gens travaillent tôt le matin ou tard le soir, les week-ends ou encore la nuit. Cette tendance répond à une dynamique de consommation à toute heure, dont l'horizon est le « 7 jours sur 7 », « 24 heures sur 24 ». Les horaires de services publics, en particulier ceux des transports en commun, ne sont absolument pas adaptés pour ces personnes là.

Cette inadaptation du cadre de vie est manifeste en ce qui concerne les problèmes de garde des enfants. En France, 63% des ménages d'actifs qui ont des enfants en bas âge recourent à une garde rémunérée. Une réalité d'autant plus sensible dans l'aire toulonnaise, où les pôles d'emploi périphériques sont dépourvus de crèches.

Il devient nécessaire d'adapter les horaires de travail avec ceux des services et de favoriser la localisation de certains services dans les pôles d'emploi.

### ■ Quelle prise en compte du vieillissement de la population ?

Dans l'aire du SCOT, à tendance stable d'ici 2020, la population de 60-74 ans augmentera de 40% (37.000 personnes en plus des 83.000 dénombrées en 1999) et de 50% pour les 75 ans ou plus (25.000 personnes en plus des 52.000 recensées en 1999). Les personnes de 60 ans constituaient un quart de la population en 1999, elles en représenteront le tiers en 2020.

Or, cette tendance lourde se conjugue au fait que l'on vit moins en couple et que la cohabitation de plusieurs générations adultes sous un même toit est de plus en plus rare : aux grands âges, il est désormais fréquent de vivre seul chez soi. De fait, dans l'aire toulonnaise, un logement sur trois est occupé par une personne seule, qui dans la moitié des cas est une personne de 60 ans ou plus (près de 40.000 personnes). Il existe par ailleurs environ 4.000 personnes en maison de retraite.

Si, entre les jeunes retraités et les plus âgés, les besoins et les rythmes de vie diffèrent, la question concrète d'une offre d'équipements publics et de services adaptée se pose. Tout particulièrement quand les risques d'exclusion sociale et d'isolement changent le cours de la vie quotidienne : baisse de l'autonomie, vie sociale limitée, accessibilité aux transports difficile.

### ■ Une offre culturelle et de loisirs abondante l'été, sous-dimensionnée le reste de l'année

Les 35 heures ont modifié la structure du temps libre. D'une part au niveau de la semaine, qui peut être fragmentée ou au contraire écourtée avec un week-end de trois jours. D'autre part au niveau de l'année, dans le sens où les petites périodes de congés se multiplient au détriment des traditionnelles grandes vacances.

Par ailleurs, ce phénomène est accentué par le développement des pratiques bi-résidentielles (usage alternatif d'une résidence principale et secondaire), favorisées par la diminution des temps de transport (TGV, lignes aériennes à bas prix...) et la facilité de travailler chez soi. L'aire toulonnaise est particulièrement exposée, avec une capacité d'hébergement des résidences secondaires qui dépasse les 100.000 individus. Ainsi, le décalage entre une offre culturelle et de loisirs abondante l'été, sous dimensionnée le reste de l'année, n'a plus lieu d'être. Il y a là un double enjeu d'attractivité de notre territoire :

- premièrement pour la qualité de vie de ses 513.000 habitants, qui représentent un niveau de demande interne considérable, toute l'année
- secondement pour le tourisme externe, plus étalé, du fait de l'éclatement des temps de loisir et des comportements bi-résidentiels. En découlent de véritables opportunités de développement économique, des segments de marché à occuper, une offre de services à compléter, notamment dans le domaine de la vie nocturne des centres urbains.

## Enjeux

### ■ Favoriser les gains de temps :

- En adaptant la localisation des services
- favoriser la concentration des services de proximité, d'activités commerciales et sociales,
- implanter certains services de proximité dans les espaces d'emplois,
- éviter la dispersion de l'habitat qui décuple les distances et favoriser les formes d'urbanisation qui facilitent la proximité des services
- En adaptant les horaires des services
- harmoniser les heures d'ouverture et de fermeture des services avec les besoins des actifs
- synchroniser l'offre de transport collectif avec les horaires de travail et les horaires de certains services et équipements (loisirs, sportifs, et culturels...)
- coordonner et adapter les horaires d'ouverture et de fermeture des lieux attractifs pour réduire la congestion des flux

### ■ Adapter le cadre de vie des personnes âgées

- En localisant les logements et les équipements (maisons de retraite, foyers...) à proximité des centres de vie et lieux publics
- En favorisant des formes de logements adaptés à la vieillesse (taille des logements, logements adaptables tout au long de la vie...), pour repousser la dépendance le plus tard possible
- En facilitant l'accès aux transports collectifs des personnes âgées
- En favorisant la mixité des âges : d'une part grâce à l'évitement d'espaces dédiés aux troisième et quatrième âges (lotissements, quartiers) ; d'autre part, avec l'implantation de structures innovantes, comme la Maison d'Accueil Multiservices Intergénérationnelle de Toulon.

### ■ Répartir tout le long de l'année l'offre de services, de loisirs, culturelles...

- Renforcer le rayonnement métropolitain en offrant un cadre de vie de qualité tout au long de l'année (offre de transports collectifs, offre culturelle, de loisirs...).



# Les défis 2005 - 2020

Relever ces défis permettra de positionner l'aire toulonnaise dans une dynamique de développement durable.

Cela veut dire que le développement pourra perdurer dans le temps sans blocages majeurs ; sans induire un report des problèmes sur les territoires voisins et sur les générations futures ; et sans porter atteinte au capital que représentent les ressources et les espaces naturels et agricoles structurants.

## ■ Maîtriser la consommation d'espace ...

... dans un contexte où le foncier devient une ressource stratégique car limitée, d'autant plus que le développement extensif de l'urbanisation menace le capital que sont les espaces naturels et agricoles structurants.

Le diagnostic a mis en évidence que l'ampleur des extensions urbaines nécessaires pour répondre aux besoins dépend fortement de la capacité à mettre en œuvre des formes urbaines économes d'espace mais aussi des stratégies de renouvellement urbain.

Pour relever ce défi, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable devra notamment définir :

- Le niveau d'ambition en matière d'accueil du développement par renouvellement urbain<sup>1</sup>
- Le niveau d'ambition en matière d'intensité de l'urbanisation et de promotion des formes urbaines économes d'espace<sup>2</sup>
- Le niveau d'ambition en matière de phasage dans la mobilisation du potentiel d'extension disponible<sup>3</sup>,
- Le niveau d'ambition en matière de maîtrise foncière publique sur les sites à enjeux pour l'accueil du développement

## ■ Localiser intelligemment le développement

Au cours des 40 dernières années, le développement s'est largement dispersé et diffusé dans l'espace sans stratégie globale, ce qui renforce les problèmes de déplacements, de dévitalisation des centre-villes, de déséquilibre entre les pôles attractifs, de sensibilité aux risques naturels, tout en fragilisant l'agriculture et les espaces naturels.

C'est pourquoi le diagnostic a souligné l'enjeu d'un « recentrage » du développement notamment autour des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs ; d'une localisation cohérente avec les choix qui seront fait sur la protection des espaces naturels et agricoles.

Pour relever ce défi, le PADD devra notamment définir :

- La contribution respective de chaque secteur géographique et de chaque pôle à l'accueil de la croissance de la population et du nombre d'emplois (quel sera notamment le degré de recentrage de la croissance démographique autour des grands pôles et des pôles intermédiaires du territoire ?).
- La stratégie de renforcement de certains pôles attractifs en matière d'équipements, de commerces et des services.
- La stratégie d'articulation entre la localisation du développement et l'offre de transports pour éviter d'aggraver la congestion des axes routiers et pour valoriser les sites bien accessibles en transports collectifs.

<sup>1</sup> A titre d'exemple, le schéma directeur de la région urbaine grenobloise (territoire comparable à l'aire toulonnaise sur le plan des contraintes géographiques et du développement extensif) a choisi de privilégier le renouvellement urbain en décidant de ne pas ouvrir de nouveaux espaces à l'urbanisation au-delà de ceux qui sont déjà inscrits dans les POS/PLU.

<sup>2</sup> A titre d'exemple, le « schéma d'aménagement régional » de l'île de la Réunion (document d'urbanisme assimilable à un SCoT) fixe des niveaux de densité minimale (nombre de logements / ha) à respecter sur les principaux sites potentiels d'extension.

<sup>3</sup> A titre d'exemple, le schéma directeur de la région urbaine grenobloise identifie certains espaces d'urbanisation future déjà inscrits dans les POS/PLU comme « espaces marges de manœuvre » ce qui veut dire que leur ouverture effective à l'urbanisation suppose d'avoir d'abord utilisé une part significative des autres espaces urbanisables du secteur.

## ■ Créer un réseau de transports collectifs performant à l'échelle de l'aire toulonnaise

Le diagnostic a souligné qu'il n'existe pas d'alternative crédible à l'usage de la voiture pour les déplacements quotidiens ce qui alimente la congestion des axes routiers et la pollution de l'air.

C'est pourquoi l'enjeu est de doter l'aire toulonnaise d'un système de transports collectifs métropolitain qui offre un niveau de service compétitif face à l'automobile (temps de parcours, fréquence des dessertes, facilité d'usage).

Pour relever ce défi, le PADD devra notamment définir :

- Les grandes étapes du développement de l'offre de transports collectifs et les modes de transport sur lesquels on « mise ». Par exemple, si le TER apparaît comme un élément structurant du réseau de transports collectifs à long terme, il n'est pas sûr que l'offre puisse être développée fortement à court terme.
- Les mesures d'accompagnement indispensables au succès de cette nouvelle offre de transports collectifs, notamment en matière de gestion du stationnement, d'aménagement des pôles d'échanges et de coordination des tarifications.

Ce travail devra être mené en lien étroit avec les autorités organisatrices de transports collectifs et les collectivités responsables du stationnement. En effet, si le SCoT peut définir des grands principes d'organisation des déplacements, il n'assure pas leur mise en œuvre concrète.

## ■ Produire suffisamment de logements et diversifier l'offre d'habitat ...

... pour permettre à l'économie de bien fonctionner (logement des actifs), pour réduire le décalage croissant qui existe entre la solvabilité des ménages résidents et les prix de l'immobiliers,

pour éviter des choix résidentiels subis et générateurs de déplacements (déconnexion entre lieu d'habitat et lieu de travail et report d'une partie de la pression résidentielle sur les territoires du Centre Var).

Pour relever ce défi, le PADD devra notamment définir :

- Les besoins en logement pour les principaux publics en intégrant les évolutions démographiques tendancielles mais aussi les effets qui découleront de la stratégie de développement du territoire (exemple : impact de l'ambition universitaire sur le logement des étudiants).
- Les principes de localisation des programmes d'habitat (notamment au regard de la stratégie de recentrage du développement autour des pôles et des axes bien desservis par les transports collectifs).

Ce travail devra être mené en lien étroit avec les collectivités compétentes en matière de politique d'habitat et les organismes publics ou parapublics en charge du logement aidé (sociétés publiques et privées d'HLM, organismes collecteurs du 1% patronal, service de logement de la marine, etc.) En effet, si le SCoT peut définir les grands objectifs du développement de l'habitat, il n'assure pas leur mise en œuvre concrète.

## ■ Améliorer l'accueil et les performances du développement économique

Le diagnostic a souligné que le développement économique du territoire est pénalisé par le déficit de qualité des espaces d'activité économiques, par l'ampleur des menaces qui pèsent sur la pérennité des terroirs agricoles et par une situation de dévitalisation économique des centre-villes.

Pour relever ce défi, le PADD devra notamment définir :

- Les principes de localisation des activités économiques à venir fortement génératrices de déplacements, porteuses d'attractivité (exemple du commerce) ou fortement consommatrices d'espaces (exemple du stockage).
- La stratégie d'organisation du réseau

des sites économiques existants ou projetés (notamment pour éviter les concurrences entre sites ou la banalisation de ces derniers).

- La stratégie de revitalisation économique et commerciale des centre-villes.
- La stratégie de pérennisation des filières agricoles et les protections règlementaires des espaces agricoles qui en découlent.

## ■ Affirmer le rayonnement métropolitain et technopolitain de l'aire toulonnaise en misant notamment sur les potentiels de la Rade de Toulon

Pour relever ce défi, le PADD devra notamment définir :

- Le réseau des sites économiques métropolitains et technopolitains supports du développement des filières d'excellence
- La stratégie de développement ou de renforcement des équipements supérieurs (université, palais des congrès, hôtellerie haut de gamme, centre tertiaire, etc.) et leur localisation
- La stratégie de valorisation et de mise en valeur du potentiel urbain, économique et touristique de la Rade de Toulon
- La stratégie de « grande accessibilité » de l'aire toulonnaise notamment en préparant l'accueil de la future LGV de l'arc méditerranéen.

## ■ Mobiliser les ressources naturelles et renforcer les équipements nécessaires au bon fonctionnement du territoire

Pour relever ce défi, le PADD devra notamment définir ... :

- Comment sécuriser l'approvisionnement en eau et en granulats et identifier éventuellement le(s) site(s) support(s)

- Comment améliorer le traitement des déchets et identifier éventuellement le(s) site(s) support(s) de nouvelles implantations

## ■ S'appuyer sur l'identité et le génie des lieux pour penser les formes du développement futurs et définir le réseau des espaces à protéger de l'urbanisation

Le diagnostic a souligné que les paysages de l'aire toulonnaise se sont largement banalisés. En effet, le développement extensif de l'urbanisation a fortement pesé sur les espaces naturels et agricoles. De plus, il s'est fait dans une logique de standardisation des formes urbaines qui tend à nier les spécificités des sites.

Pour relever ce défi, le PADD devra notamment définir :

- Des modes de développement en cohérence avec l'identité et les caractéristiques des sites (liens avec l'urbanisation existante, principes d'aménagement paysagers, formes urbaines, etc.)
- Des limites claires pour les espaces naturels et agricoles à protéger de l'urbanisation notamment en raison de leur valeur paysagère, biologique, d'usage (loisirs, etc.), économique (agriculture, tourisme).  
Sur ce dernier point, il s'agira d'accompagner les orientations de protection par une politique de gestion des espaces naturels (notamment pour permettre une prévention des risques d'incendie) et de soutien à l'économie agricole.



**Inventaire des études et approfondissements étayant le DIAGNOSTIC TERRITORIAL et l'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT en parallèle du "LIVRE BLANC"**

**Diagnostics de secteur**

Identification des spécificités et enjeux des secteurs au travers une analyse de leur attractivité et de leurs dynamiques de développement, permettant de mettre en lumière les convergences d'intérêt, les solidarités et synergies entre les secteurs.

"Secteur Ouest"

"TPM"

"Vallée du Gapeau"

"Secteur Est"

**Approches thématiques**

Analyse des dynamiques à l'oeuvre et des enjeux transversaux dans le SCOT PM

Habitat

Economie

Environnement

Déplacements

Littoral

**Publications de l'AUDAT**

"Les fonctions métropolitaines supérieures dans l'aire du SCOT PM"

"Les territoires de l'aire toulonnaise. Réalités morphologiques et statistiques, solidarités locales et métropolitaines"

"L'armature du commerce dans l'aire du SCOT PM Mutations et enjeux"

"Quels scénarios démographiques pour le SCOT PM à l'horizon 2020"

**Travaux d'observation thématique**

"Portraits statistiques des communes et des secteurs"

"Les résultats du recensement rénové (2004)"

"Les projections démographiques de l'INSEE à l'horizon 2030"

"Le SCOT PM, un territoire attractif malgré une offre limitée d'enseignement supérieur"

"Le parc de résidence secondaire sur le territoire du SCOT"

**"Sites et espaces à enjeux"**

Identification des espaces et des sites concernés par une réflexion spécifique sur leur vocation (développement, protection...)

**"La ressource foncière"**

Estimation du potentiel de développement de l'aire toulonnaise en extension et en renouvellement urbain. Investigations complètes sur quatre communes : Bandol, Carqueiranne, Collobrières, La Seyne sur Mer

**"Evolution de l'occupation du sol dans le SCOT PM"**  
(travail avec la Chambre d'agriculture 83)

Analyse de l'évolution de l'occupation du sol entre 1972 et 2003 à la parcelle en différenciant les espaces agricoles, naturels et urbains

**"L'agriculture : état de la prospective agricole"**

Analyse des activités agricoles actuelles et de leurs perspectives afin d'évaluer leurs rôles dans l'économie locale et leurs impacts sur le foncier.

Portrait agricole statistique des communes

**"Répartition spatiale de l'activité économique dans l'aire du SCOT"**

Localisation des espaces d'activités civils et militaires. Identifier les contenus de ces espaces

**Projet Métropolitain**

Dossier de candidature mettant en lumière les atouts et les faiblesses métropolitaines de l'aire toulonnaise

**Le Projet Rade**

Identification de la part de chaque activité, les vocations des espaces, les mutations, les potentialités de la Rade en vue de réaliser un schéma d'aménagement.

**Etude paysagère à l'échelle du SCOT**

Mise en lumière des identités et des spécificités paysagères des secteurs du SCOT





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](mailto: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](mailto:audat@wanadoo.fr)