

SCOT Provence Méditerranée

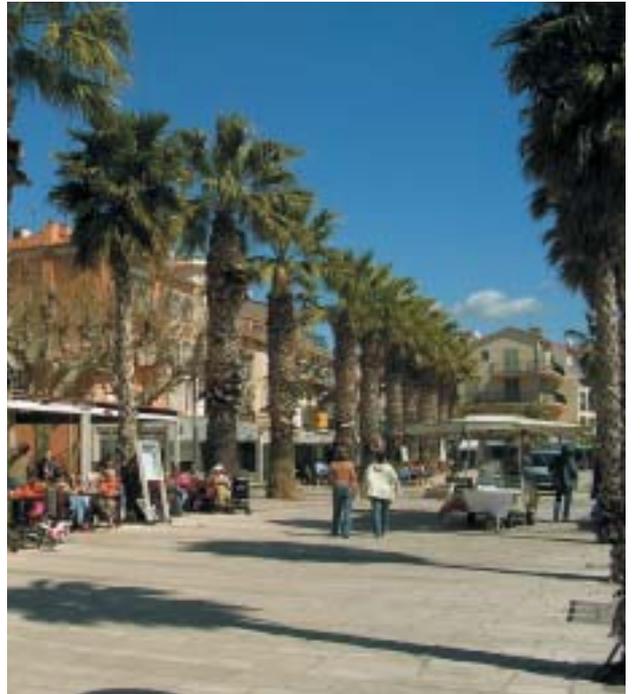
Livre blanc

Éléments de cadrage
pour la conduite du diagnostic
territorial de l'aire toulonnaise

Décembre 2004

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports [...], les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. »

Article L.110 du Code de l'Urbanisme



Éditorial

L'élaboration du SCoT Provence Méditerranée est un moment important pour notre territoire, pour ceux qui le vivent aujourd'hui et qui le vivront demain.

Parce que le but de cette démarche est de définir un projet de territoire à l'horizon 2020, nous devons construire une vision commune de l'avenir.

La définition d'une ambition partagée et l'approche aux bonnes échelles des problèmes de fonctionnement que posent notre territoire, doit nous permettre de dégager des solutions pour un développement choisi et cohérent.

Au cours du séminaire de travail du 9 juillet 2004, le syndicat mixte du SCoT a défini le niveau d'ambition du SCoT sur 10 points clés. Des éléments de diagnostics et de propositions ont été présentés par l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise.

Ce séminaire a permis d'identifier les problèmes à résoudre mais aussi les leviers d'actions possibles pour impulser une nouvelle dynamique de développement pour notre territoire.

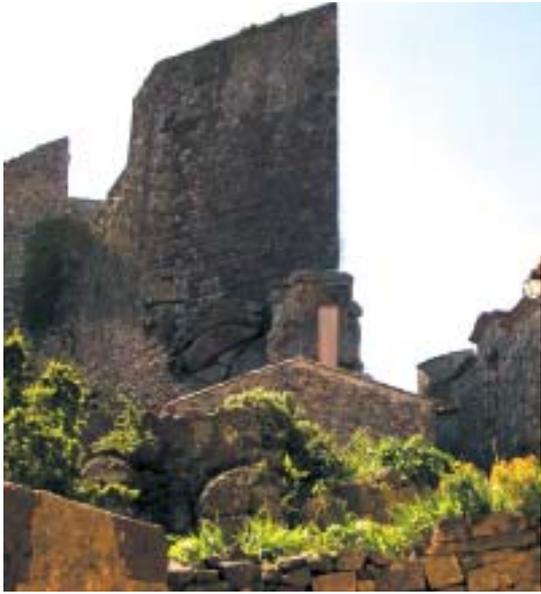
Le présent document présente le bilan de ce séminaire qui est la première étape de l'élaboration du SCoT Provence Méditerranée.

En exprimant l'ambition que nous souhaitons donner à cette démarche, il constitue la « feuille de route » de l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise pour la conduite du diagnostic.

Il servira de première base de dialogue avec les personnes publiques associées à l'élaboration du SCoT Provence Méditerranée et les acteurs de la société civile dans le cadre de la démarche de concertation.

Les éléments de diagnostics et de propositions contenus dans ce document seront développés et enrichis dans le cadre du travail des commissions thématiques et territoriales du syndicat mixte SCoT Provence Méditerranée.

Le Président du Syndicat Mixte du SCoT Provence Méditerranée
Robert BENEVENTI



Sommaire



INTRODUCTION - Les valeurs ajoutées du SCoT et les grandes étapes de la démarche

■ **Les valeurs ajoutées du SCoT Provence Méditerranée** p.10

■ **Les grandes étapes de la démarche** p.11/12

■ **Ce que les élus attendent du SCoT** p.13

1 - Sur la consommation d'espace et le mode de développement p.15

2 - Sur les espaces naturels, agricoles et les paysages p.25

3 - Sur les pôles attractifs, le commerce et les grands équipements p.31

4 - Sur la cohérence entre localisation du développement et offre de transports p.43

5 - Sur l'offre de logements, la qualité et la localisation de l'habitat p.49

6 - Sur l'accueil du développement économique p.55

7 - Sur le positionnement européen et méditerranéen de l'aire toulonnaise p.61

8 - Sur le développement et la protection du littoral p.65

9 - Sur les grands changements à anticiper p.69

10 - Sur la mobilisation des ressources nécessaires au développement p.73

CONCLUSION du Président du SCoT Provence Méditerranée p.77



Introduction



- **Les valeurs ajoutées du SCoT Provence Méditerranée**
- **Les grandes étapes de la démarche**
- **Ce que les élus attendent du SCoT**

■ Les valeurs ajoutées du SCoT Provence Méditerranée

Un SCoT pour favoriser le dialogue et définir ensemble nos ambitions pour le développement du territoire

Le SCoT devra répondre à deux grandes questions quantitatives au regard de la croissance démographique et des besoins internes :

- Combien de logements faudra-t-il construire ?
- Combien d'emplois nouveaux seront à créer ?

Le SCoT devra intégrer des réponses qualitatives :

- Quelles populations vivront sur le territoire (âge, revenus, taille des familles, etc.) ?
- Quels types d'activités économiques allons-nous développer ?
- Quels espaces allons-nous protéger ?
- Quelle qualité de vie allons-nous offrir sur nos territoires ?

Le SCoT ne se substitue pas aux projets et initiatives des communes et communautés. Il permet de répondre aux problèmes communs, qui nécessitent d'être traités à une échelle plus large que celle des communes ou des communautés. Par exemple : la mer et la forêt. Le SCoT prend appui sur le rôle que chaque commune et communauté peut jouer dans la dynamique de développement des territoires. Il fixe un cadre de référence partagé pour éviter les incohérences entre décisions.

Les documents de planification sectoriels (PLH - programmes locaux de l'habitat -, PDU - plans de déplacements urbains, SDC - schémas de développement commerciaux) ainsi que les PLU (plans locaux d'urbanisme) doivent être compatibles avec les orientations définies par le SCoT.

Un SCoT pour mettre en cohérence les politiques et optimiser les retombées des investissements publics

Mettre en cohérence les politiques publiques, c'est faire que toutes les politiques « tirent dans le même sens », au service de nos ambitions.

Cette coordination permet de valoriser au mieux l'effet d'entraînement des grands investissements publics.

Ainsi,

- Les investissements culturels peuvent avoir un effet de levier sur la fréquentation touristique.
- Les investissements universitaires peuvent avoir un effet de levier sur le développement économique.
- Les politiques d'habitat sont un élément indispensable au développement économique et universitaire, etc ...

Le SCoT permet notamment de définir la localisation du développement urbain, en coordination avec les grands investissements publics.

Ainsi, la localisation du développement autour des axes de transports en commun permet d'optimiser leur usage et limite par ailleurs le trafic routier et les problèmes de circulation.

Un SCoT pour répondre aux besoins de développement tout en préservant l'environnement et l'agriculture

Le SCoT permet d'estimer les besoins (logements, développement économique, grands équipements, infrastructures, etc.)

Pour répondre à ces besoins, il faut définir un équilibre entre le développement urbain, la protection de l'environnement et le développement de l'agriculture.

Pour cela, le SCoT :

- Définit comment répondre aux besoins tout en optimisant l'usage de l'espace.
- Identifie les espaces naturels et agricoles à préserver et fixe un niveau de protection adapté à leur valeur et à leur usage.

■ Les grandes étapes de la démarche

Deux moments déterminants de choix pour l'élaboration du SCoT Provence Méditerranée

Le PADD (projet d'aménagement et de développement durable) : la définition d'un cap de long terme et d'une stratégie

Le PADD fixe le cap à atteindre. Il exprime les ambitions collectives du territoire et les objectifs stratégiques à atteindre pour son développement durable. Le PADD est un document synthétique, qui se place dans une perspective de long terme.

Les orientations du SCoT et leurs politiques d'accompagnement : le choix des moyens pour mettre en œuvre la stratégie définie dans le PADD

Les orientations du SCoT se déclinent en deux niveaux.

- **Premier niveau** : Des orientations générales, communes à toute l'aire du SCoT, qui traduisent en actes le PADD.
- **Deuxième niveau** : Les orientations particulières à un secteur géographique, qui précisent les orientations générales ou traduisent des objectifs propres au secteur. Ces orientations particulières à un secteur géographique pourront être précisées et détaillées par les schémas de secteurs (1).

Les orientations du SCoT servent de cadre - dans une logique de compatibilité (2) - pour l'élaboration des PLU (plans locaux d'urbanisme), des PLH (programmes locaux de l'habitat), des PDU (plans de déplacements urbains), des schémas de développement commercial, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, ainsi que certaines opérations foncières et d'aménagement (cf. article R 122-5 du Code de l'Urbanisme).

Les orientations du SCoT sont des prescriptions plus ou moins contraignantes, en fonction du niveau de précision attendu dans la réponse au problème.

- **Certaines orientations - que l'on peut qualifier d'interprétatives - définissent un critère, une norme à respecter tout en laissant libre du choix des moyens pour l'appliquer.** Par exemple, dans un secteur donné, il faudra conserver 20% de surfaces agricoles, ou atteindre une densité de 100 logements par hectare.
- **Certaines orientations - que l'on peut qualifier de coercitives - sont à appliquer telles quelles : leur formulation laisse peu de marge de manœuvre aux documents de niveau inférieur pour choisir les moyens de leur mise en œuvre.** Par exemple, la délimitation d'un espace naturel ou urbain remarquable.
- **Par ailleurs, des recommandations,** peuvent suggérer à titre indicatif des pistes d'actions ou des modalités de mise en œuvre des orientations.

Les orientations du SCoT pourront aussi se traduire par le développement de nouvelles politiques et outils de gestion à l'échelle des communautés de communes ou d'agglomération, des secteurs voire de tout le territoire Provence Méditerranée. Par exemple : les déchets, la rade, l'entretien des rivières, la qualité des eaux, etc.

(1) Selon le Code de l'Urbanisme (article L 122-1), « pour leur exécution, les SCoT peuvent être complétés en certaines parties par des schémas de secteurs qui en détaillent et en précise le contenu ».

Le schéma de secteur est élaboré par le syndicat mixte du SCoT sauf s'il concerne le territoire d'une seule commune ou d'un seul établissement public de coopération intercommunale (EPCI). Dans ce cas, la commune ou l'EPCI peuvent élaborer le schéma de secteur (article L122-17)

L'élaboration du schéma de secteur suit la même procédure que celle d'un SCoT (article L122-17). Le schéma de secteur doit être compatible avec le SCoT.

(2) Le principe de compatibilité signifie que les orientations des documents de niveau inférieur (PLH, PDU, SDC, PLU, schémas de secteurs) ne doivent pas aller à l'encontre des orientations définies dans le SCoT.

Pour préparer les choix politiques : un diagnostic en deux volets

Le diagnostic du SCoT permet d'identifier les dysfonctionnements et de cerner les leviers d'actions utilisables pour améliorer la situation, impulser de nouvelles dynamiques.

Il prend en compte les ambitions exprimées par les élus du syndicat mixte du SCoT afin de préparer l'écriture du PADD et des orientations.

Il résulte de la mise en perspective d'un volet par thèmes et d'un volet par secteurs géographiques.

Le diagnostic est conduit par l'Agence d'Urbanisme de l'Aire Toulonnaise, qui est l'outil d'études et de réflexion prospective du syndicat mixte du SCoT Provence Méditerranée et de ses membres. Il sert de base de réflexions aux élus des commissions du SM SCoT.

Un volet par thèmes, pour mettre en évidence les choix

L'Agence d'Urbanisme travaillera thème par thème sur l'identification des problèmes à résoudre et des solutions à trouver.

Elle mettra à contribution l'ensemble des acteurs concernés par le sujet, par exemple les chambres consulaires, les acteurs économiques, l'université, l'Etat, la Région, le Département, etc.

La restitution de ce travail servira de support aux débats des commissions thématiques du SCoT.

Un volet par secteurs géographiques, pour prendre en compte la diversité des territoires

L'Agence d'Urbanisme s'immerge dans la réalité du territoire en analysant chaque secteur géographique du SCoT.

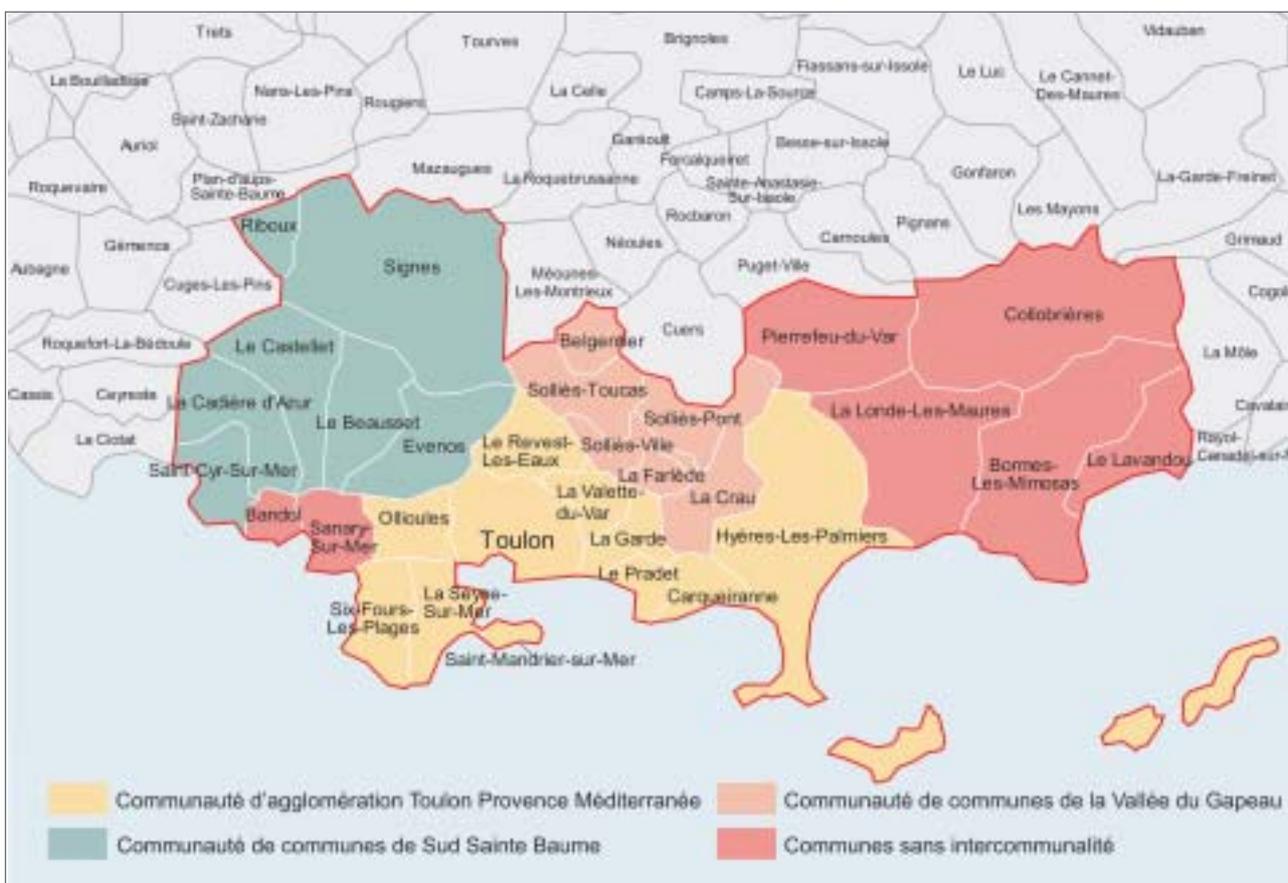
Elle rencontre chaque commune et chaque communauté pour connaître les projets et les attentes de chacun.

Elle met à contribution les services de l'Etat et du Conseil Général.

La restitution de ce travail nourrira le débat des commissions territoriales du SCoT.

Ces débats permettront de définir une stratégie de développement pour chaque secteur et de cerner les problèmes qui ne pourront être résolus qu'à une échelle plus vaste : celle du SCoT.

Les territoires du SCoT Provence Méditerranée



■ Ce que les élus attendent du SCoT

Le développement rapide du territoire Provence Méditerranée induit certains dysfonctionnements que le SCoT ambitionne de résoudre. Plus largement, il s'agit d'impulser une nouvelle dynamique en confortant les bases économiques et la place de l'aire toulonnaise dans le concert des métropoles euro-méditerranéennes.

Le présent document exprime le niveau d'ambition que les élus du syndicat mixte souhaitent donner à la réalisation du SCoT :

- 1 - Sur la consommation d'espace et le mode de développement
- 2 - Sur les espaces naturels, agricoles et les paysages
- 3 - Sur les pôles attractifs, le commerce et les grands équipements
- 4 - Sur la cohérence entre localisation du développement et offre de transports
- 5 - Sur l'offre de logements, la qualité et la localisation de l'habitat
- 6 - Sur l'accueil du développement économique
- 7 - Sur le positionnement européen et méditerranéen de l'aire toulonnaise

- 8 - Sur le développement et la protection du littoral
- 9 - Sur les grands changements à anticiper
- 10 - Sur la mobilisation des ressources nécessaires au développement

L'expression de cette ambition :

- Permettra d'ouvrir le débat avec les « personnes publiques associées » à l'élaboration du SCoT et, plus largement, de lancer la démarche de concertation.
- Constituera la « feuille de route » de l'AU[dat] pour la conduite du diagnostic.

Les 10 points d'ambition illustrent de manière concrète les « objectifs cadre » du SCoT Provence Méditerranée - définis à partir de l'analyse des principes du Code de l'Urbanisme et du développement durable (cf. document « la méthode d'élaboration du SCoT et ses objectifs cadre »).

Les objectifs - cadre du SCoT Provence Méditerranée

Les 10 points du séminaire sur le niveau d'ambitions du SCoT Provence Méditerranée

A - Choisir un mode de développement qui assure des équilibres villes / nature durables

Point 1 - Sur la consommation d'espace et le mode de développement

Point 2 - Sur les espaces naturels, agricoles et les paysages

Point 8 - Sur le développement et la protection du littoral

B - Organiser le territoire et définir des principes de cohérence entre urbanisme et déplacements

Point 3 - Sur les pôles attractifs, le commerce et les grands équipements

Point 4 - Sur la cohérence entre localisation du développement et offre de transports

C - Favoriser l'intégration des populations, l'accueil et le vivre ensemble

Point 5 - Sur l'offre de logement, la qualité et la localisation de l'habitat

D - Réduire les nuisances, améliorer le cadre de vie et la qualité urbaine et paysagère

Objectif cadre « transversal », pris en compte dans l'ensemble des points du SCoT

E - Positionner le territoire dans une dynamique euro-méditerranéenne et conforter son développement économique

Point 6 - Sur l'accueil du développement économique

Point 7 - Sur le rayonnement européen et méditerranéen de l'aire toulonnaise

F - Optimiser les capacités d'adaptation du territoire

Point 9 - Sur les grands changements à anticiper

G - Ménager le territoire et ses ressources naturelles, humaines et financières

Point 10 - Sur la mobilisation des ressources nécessaires au développement

1



Sur la consommation d'espace et le mode de développement

À partir de 1960 : un développement rapide et fortement consommateur d'espace

L'attractivité du territoire, source historique de développement

Dès le XVI^e siècle, Toulon devient la base navale française en Méditerranée, ce qui explique l'essor des activités **industrielles liées à la Défense et à la mer**.

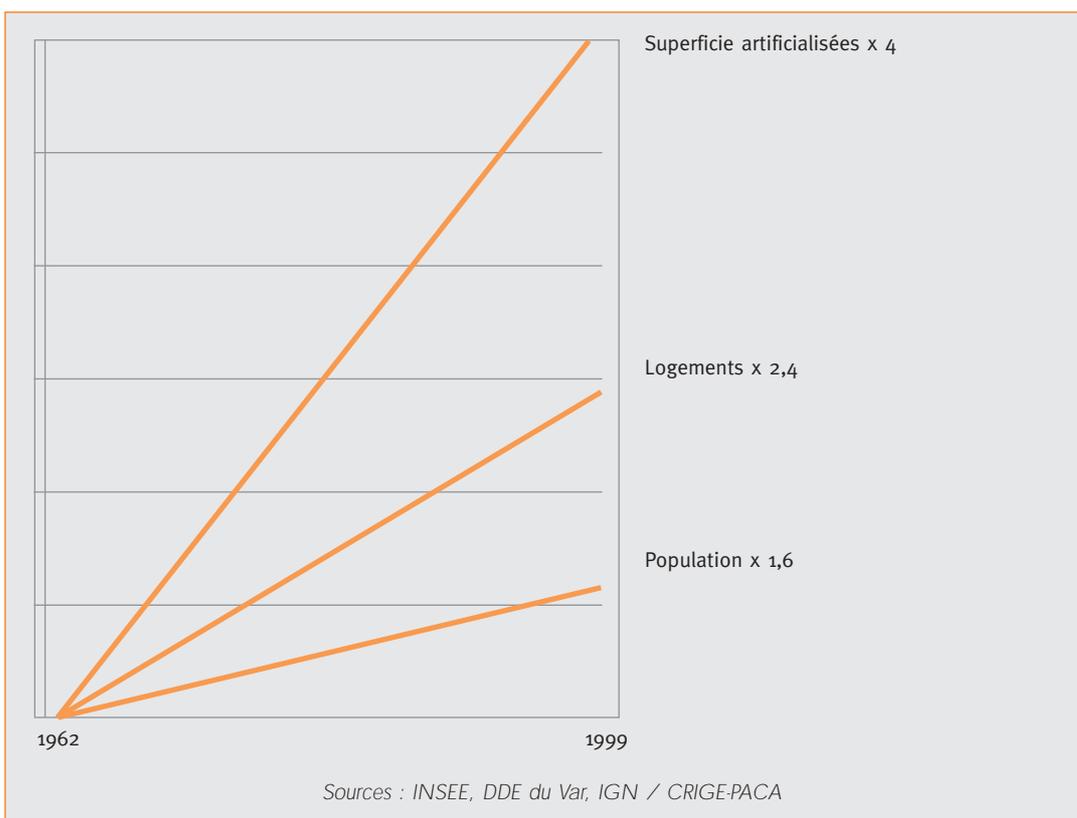
Au XIX^e siècle, le **tourisme hivernal** marque Hyères, La Seyne ou Bandol.

A partir de la seconde moitié du XX^e siècle, le développement du **tourisme balnéaire estival et des résidences secondaires** bouleversent profondément la physionomie du littoral.

Au-delà de l'attractivité touristique, il y a aussi et surtout une **attractivité résidentielle** : en 40 ans, de 1962 à 1999, la population de l'aire toulonnaise a été multipliée par 1,6.

Entre 1962 et 1999, dans l'aire du SCoT, ...

- La population a été multipliée par 1,6 soit 201 000 habitants supplémentaires.
- Le nombre de logements a été multiplié par 2,4, soit 176 000 logements supplémentaires en raison du desserrement des ménages et de la hausse des résidences secondaires.
- Les surfaces artificialisées (1) ont été multipliées environ par 4, soit 140 km² supplémentaires pour accueillir le développement urbain et économique.



Alors que d'importants besoins restent à satisfaire, comment réduire l'écart entre le taux de progression des surfaces artificialisées et le taux de progression du nombre de logements et d'emplois ?

(1) Surfaces artificialisées : surfaces terrestres occupées par les infrastructures de transports (routes, autoroutes, voies ferrées, ports et aéroports), les espaces d'activités économiques, le bâti dense et le bâti diffus.

Évolution de la population et du nombre de logements par catégories dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée

	1968	1999	Évolution
Population	366 900	512 900	+ 40%
Logements	150 500	304 000	+ 103%
Dont résidences principales	123 500	221 100	+ 80%
Dont résidences secondaires	16 500	62 100	+ 276%
Dont logements vacants et occasionnels	11 000	20 800	+ 89%

Le nombre de logements progresse plus vite que la population

Sur le long terme, le nombre de logements progresse nettement plus vite que la population pour trois raisons principales :

- **Le nombre de personnes par logement (taille des ménages) baisse.**

En 1968, il y avait presque trois personnes par logement. En 1999, il y en a moins de 2,4.

Cela explique que le nombre de résidences principales augmente de 75% alors que la population augmente de 40% entre 1968 et 1999.

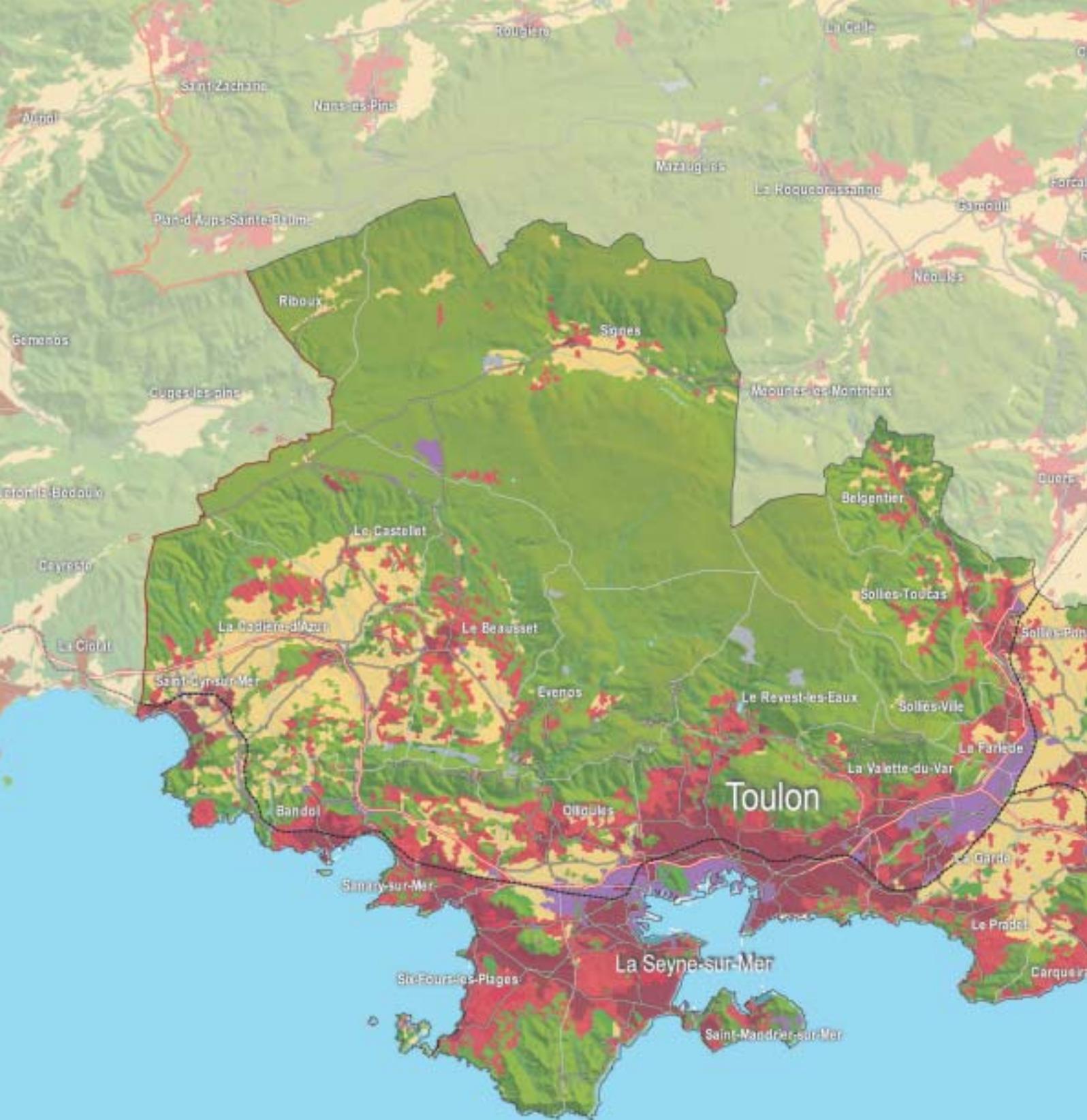
- **Le nombre de résidences secondaires a fortement augmenté**

(+ 276% entre 1968 et 1999).

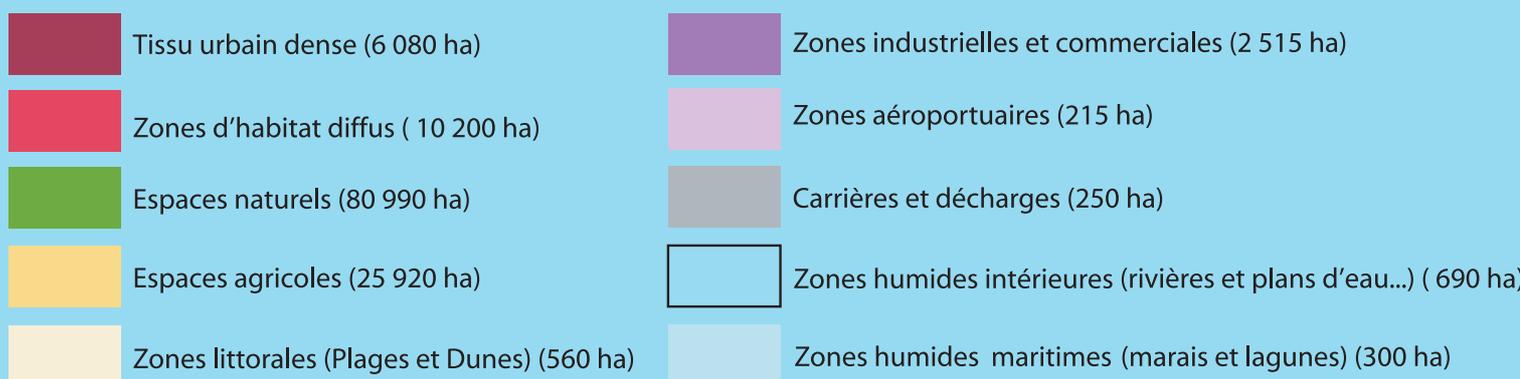
À partir de 1990, cette croissance du nombre de résidences secondaires ralentit nettement.

- **Le nombre de logements vacants a progressé** (entre 1999 et 1968 + 89%), ce qui traduit la perte d'attractivité résidentielle de certains espaces (centres-villes).

Les tensions actuelles sur le marché du logement et les politiques de remise sur le marché des logements vacants contribuent à réduire la vacance (baisse depuis 10 ans).



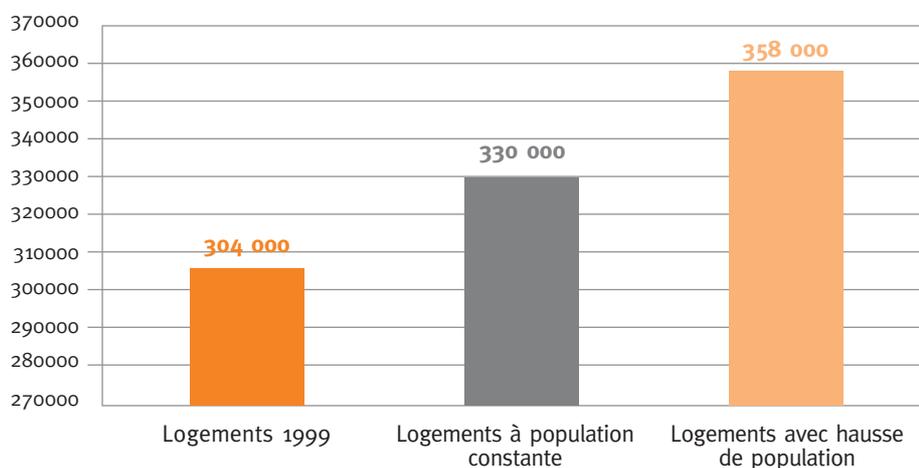
L'occupation dominante du sol



1999 - 2014 : d'importants besoins en logement à satisfaire même à population constante

Entre 1999 et 2014, on peut estimer qu'il faudra produire entre 50 000 et 54 000 logements supplémentaires pour répondre aux besoins et faire face à la croissance démographique attendue.

- 26 000 résidences principales seront à produire « à population constante » pour faire face à la diminution du nombre de personnes par logements, si cette dernière se poursuit comme entre 1990 et 1999.
- Il y aura 6 000 résidences secondaires supplémentaires si l'évolution 1990 – 1999 se prolonge.
- Entre 18 000 à 22 000 résidences principales seront à produire pour accueillir la population nouvelle estimée (entre 38 000 et 48 000 habitants supplémentaires).



(Sources : DDE du Var / CETE Méditerranée et AU[dat])

Entre 1999 et 2014, pour répondre à la demande tendancielle, il faudra produire :

- **2 100 logements par an à population constante**, compte tenu du desserrement des ménages et d'une progression limitée du nombre de résidences secondaires
- **3 500 logements par an si on intègre l'impact de la croissance démographique prévisible**

Entre 1999 et 2002, environ 2 500 logements par an ont été mis en chantier dans l'aire du SCoT

Estimation des besoins en logements par secteur à l'horizon 2014 compte tenu des hypothèses suivantes :

- Poursuite des tendances 1990 - 99 en termes de desserrement des ménages et de croissance du nombre de résidences secondaires
- Prise en compte des perspectives de croissances démographiques établies par l'INSEE et CETE Méditerranée dans le cadre du dossier de voirie d'agglomération

	Logements 1999	Besoin de logements en 2014 à population constante (y compris évolution des résidences secondaires)	Besoin de logements en 2014 compte tenu de la croissance démographique prévisible
TPM	215 500	26 500	+ 31 700
Sud Sainte-Baume, Bandol, Sanary	43 300	29 800	+ 8 800
Gapeau	16 300	11 000	+ 5 000
Secteur Est	21 800	18 800	+ 7 700
Aire du SCoT	296 700	2 000	+ 54 000

Note :

Cette estimation devra être affinée au regard de l'analyse du territoire et des projets de chaque secteur.

Elle ne constitue en aucun cas un « objectif » à atteindre.

Répondre aux besoins tout en maîtrisant la consommation d'espace

Proposition 1 - Définir, selon les territoires, le bon équilibre entre renouvellement urbain et extensions

Le renouvellement urbain (refaire la ville sur la ville) est un mode de développement par recyclage ou optimisation de l'usage du foncier déjà bâti et totalement ou partiellement équipé. Il peut notamment se faire :

- Par réhabilitation (remise sur le marché de logements et locaux vacants)
- Par intensification / restructuration (densification contrôlée de certains espaces)
- Par rénovation (démolir pour reconstruire)

L'extension urbaine est un mode de développement par transformation de foncier agricole ou naturel en foncier bâti (foncier à équiper).

Proposition 2 - Privilégier des formes d'urbanisation économisant l'espace

Certaines formes d'urbanisation permettent de combiner densité raisonnable et préservation de la qualité de vie : l'exemple des maisons de villes et de villages, du pavillonnaire dense, de petits immeubles.



Proposition 3 - Favoriser la mixité des tissus urbains

Accueillir dans un même quartier, voire dans un même bâtiment des logements, des activités économiques, du commerce.

La mixité des tissus urbains permet également de limiter la longueur des déplacements quotidiens en favorisant une plus grande proximité entre logements, services et emplois.

Pour traduire ces propositions dans le SCoT, le diagnostic devra préalablement :

- *Évaluer, selon les territoires, les capacités de développement par renouvellement urbain et par extension*
- *Identifier quelles sont les formes d'urbanisation permettant d'économiser l'espace et de favoriser la mixité des tissus urbains*

Principales préoccupations des élus du SM SCoT Provence, et des personnes publiques associées

Les préoccupations majeures

1 - Il est indispensable de prendre en compte les attentes des populations en terme d'habitat, même si ces dernières peuvent - de prime abord - apparaître comme contradictoires avec l'ambition de privilégier le renouvellement urbain et des formes d'urbanisation économes d'espace.

La qualité des opérations et, plus largement, de l'environnement offert par le quartier sont des variables déterminantes pour répondre aux attentes des ménages.

Par exemple :

- Il faut prévoir des pôles de vie dans les quartiers offrant des commerces et des équipements publics de proximité
- L'organisation des bâtiments doit permettre de limiter les conflits de voisinage, les vis-à-vis.

Si le SCoT peut définir des orientations générales ou des recommandations quant à la qualité des opérations, ce point relève essentiellement des PLU.

Le diagnostic du SCoT devra :

- Analyser les ressources financières et les attentes des ménages en matière d'habitat et la capacité actuelle des marchés du logement à y répondre.
- Identifier les solutions envisageables pour répondre aux attentes des ménages tout en prenant en compte l'objectif de privilégier le renouvellement urbain et des formes d'urbanisation économes d'espace.

2 - Quels sont les besoins d'espace nécessaires pour l'accueil du développement économique ? Comment optimiser l'usage de cet espace, notamment en favorisant une plus grande mixité des tissus urbains dans les zones d'activité ?

Les autres préoccupations

1 - Quel devenir pour les zones Nb et les secteurs d'habitat diffus actuels ?

Au regard des coûts d'équipements, des contraintes d'accessibilité, mais aussi des possibilités de financement offertes par la participation pour voies et réseaux, comment optimiser l'usage des zones d'habitat diffus présentant des capacités résiduelles ?

2 - Quel sera l'impact des changements sociaux sur la demande de logements ?

(allongement de la durée de vie, accueil des étudiants, etc.)

3 - Quelles politiques foncières mettre en place pour assurer la mise en œuvre des orientations du SCoT en matière de renouvellement et d'extension urbaine ?

4 - En définitive, la question de la consommation d'espace doit être prise en compte dans une optique globale, intégrant :

- Les besoins d'habitat (dessalement des ménages, croissance démographique, évolutions sociologiques et démographiques comme l'allongement de la durée de vie).
- Les besoins en termes de développement des activités économiques et des grands équipements.
- La protection et la valorisation des espaces naturels et agricoles.
- Les disponibilités existantes dans les zones déjà construites (potentialités de renouvellement urbain, possibilité d'optimisation de l'usage des zones d'habitat diffus).
- Les besoins d'équipement et les contraintes d'accessibilité.



2



Sur les espaces naturels, agricoles et les paysages

Les espaces naturels et agricoles : 82% de la superficie de l'aire du SCoT

En 2003, dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée, les espaces bâtis représentent 18% (21 846 ha) de la superficie du territoire.

Avec 16 049 ha, les espaces agricoles représentent 13 % de la superficie du territoire.

Les espaces naturels occupent 68% (81 718 ha) de la superficie de l'aire du SCoT.

L'urbanisation diffuse représente 20% (4 414 ha) des superficies construites.

Les routes : 16% de l'espace construit (3 555 ha).

Les espaces naturels et agricoles : une mosaïque de protections



La protection - labellisation des terres et produits agricoles : les AOC

(appellation d'origine contrôlée)

La labellisation AOC concerne les produits agricoles ou agro-alimentaires produits sur un territoire précis et selon des normes de qualité contrôlées.

Dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée, les périmètres d'AOC concernent principalement les terres viticoles :

- AOC Bandol
- AOC Côtes de Provence
- AOC Coteaux Varois

La labellisation AOC devrait prochainement concerner les cultures de figues dans la vallée du Gapeau ainsi que l'oléiculture à l'échelle du Var.

Espace total SCoT : 119 612 ha

Dont :

* Espaces urbanisés : 21 846 ha (18.3%)

* Espaces agricoles : 16 049 ha (13.4%)

* Espaces naturels : 81 718 ha (68.3%)

Espaces urbanisés : 21 846 ha

Dont :

* Espaces urbains diffus : 4 414 ha

* Routes : 3 555 ha

L'agriculture est une composante forte de l'économie du Var et du territoire Provence Méditerranée :

Les produits agricoles représentent 60% du montant des exportations du Var.

Le territoire Provence Méditerranée génère 65% du chiffre d'affaires agricole du département sur 20% de son territoire

(Source - Chambre d'agriculture du Var, intervention lors du séminaire des personnes publiques associées le 10 novembre 2004).

Point de méthode :

L'Agence d'Urbanisme en collaboration avec la Chambre d'Agriculture a établi un état des lieux de l'occupation du sol d'après l'ortho photo plan de 2003 de l'IGN.

L'occupation du sol réelle est décrite selon 16 rubriques décrivant les espaces urbains (y compris routes et espaces artificialisés),

les espaces naturels et les espaces agricoles.

Afin de définir des orientations d'aménagement et de développement visant à une optimisation de la ressource foncière et de l'usage des sols, un travail de comparaison avec les documents d'urbanisme communaux sera nécessaire.

En première approche, le recollement des P.O.S fait apparaître des différences notables entre l'état réel de l'occupation du sol et les vocations définies dans les documents d'urbanisme.

Exemple : les différents documents d'urbanisme en vigueur à ce jour font apparaître 18 960 ha d'espaces agricoles, soit 16% de la surface totale de l'aire du SCoT Provence Méditerranée.

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

Sur le territoire Provence Méditerranée ... :

Trois grands espaces de nature structurants

- L'ensemble formé par le Massif Nord Toulonnais, le Plateau de Siou Blanc et le Massif de la Sainte Baume.
- Le Massif des Maures.
- L'ensemble formé par la mer Méditerranée, le chapelet des îles, des presqu'îles et des caps.

Entre les espaces de nature se concentre l'activité humaine.

Sur moins de 40% de la superficie du territoire Provence Méditerranée est accueillie l'essentiel des espaces bâtis, de la fréquentation touristique, des grandes infrastructures, mais aussi de l'agriculture intensive et de la viticulture.



Ces espaces représentent plus de 60% de la superficie terrestre du territoire Provence Méditerranée. Ils sont caractérisés par :

- Une très faible densité d'occupation humaine, en dehors de quelques noyaux traditionnels ou plus récents,
- La prédominance des espaces naturels et, dans une moindre mesure, de l'agriculture.

Dans ces espaces à forte occupation humaine, il s'agit d'organiser la cohabitation et l'équilibre entre la ville, la nature et les activités agricoles.

Cet équilibre est notamment remis en cause par la pression urbaine qui menace la pérennité de certains espaces naturels ou agricoles.

Dessiner le réseau vert et bleu et arbitrer les conflits d'usage

Proposition 1 - Pérenniser la vocation des grands espaces de nature en leur conservant un caractère naturel et agricole dominant

Dans les grands espaces de nature, le SCoT devra :

- Définir les modalités de préservation, de gestion et de mise en valeur des espaces naturels et agricoles.
- Définir les modalités d'un développement maîtrisé autour des noyaux existants.

Proposition 2 - Définir les équilibres ville / nature dans les espaces à forte occupation humaine

Dans les espaces à forte occupation humaine, le SCoT devra :

- Identifier les espaces à préserver et à mettre en valeur en raison de leur potentiel agricole, écologique ou de leur rôle dans le cadre de vie (coulées vertes, parcs urbains, coupures d'urbanisation).
- Identifier les espaces pouvant être le support du développement par extension urbaine, en lien avec les autres thèmes du SCoT (habitat, développement économique, cohérence entre localisation du développement et offre de transports, etc.).

Pour traduire ces propositions dans le SCoT, le diagnostic devra préalablement :

1 - Dans les grands espaces de nature :

- Identifier les noyaux bâtis susceptibles de connaître un développement significatif et définir les grandes orientations concernant l'intégration de ce développement dans son environnement naturel, agricole et paysager.
- Identifier les espaces naturels ou agricoles à mettre en valeur ou à préserver.

2 - Dans les espaces à forte densité d'occupation humaine :

- Identifier les espaces à protéger et à mettre en valeur en raison de leur potentiel ou de leur rôle dans :
 - l'économie agricole,
 - les équilibres naturels et les continuités écologiques,
 - la perception des paysages,
 - la maîtrise des risques naturels,
 - le cadre de vie urbain, les loisirs et l'accès à la nature, etc.
- Identifier les « sites à enjeu » susceptibles d'accueillir l'extension urbaine, le développement des grands équipements et des infrastructures de transports
- Identifier, à l'échelle de ces sites, les grands enjeux concernant l'intégration du développement dans son environnement urbain, naturel, agricole et paysager.

3 - Entre les espaces à forte densité d'occupation humaine et les grands espaces de nature :

- Analyser comment s'organise la limite entre l'urbanisation et les espaces naturels ou agricoles et identifier les problèmes éventuels de cohabitation.

Principales préoccupations des élus du SM SCoT Provence, et des personnes publiques associées

Les préoccupations majeures

1 - Il est indispensable de pérenniser l'agriculture comme une activité économique à part entière.

Pour cela, **il faut protéger les zones agricoles dont la viabilité économique est avérée** (notamment au regard des caractéristiques agronomiques).

Pour les zones agricoles dont la viabilité économique est plus incertaine, il faudra réévaluer au cas par cas la protection :

- D'une part au regard de considérations agricoles (qualité des sols, possibilité de développer de nouvelles activités comme le maraîchage de proximité), paysagères ou environnementales.
- D'autre part, au regard de la capacité des sites concernés à accueillir du développement par extension urbaine.

Dans tous les cas, le classement en zones agricoles ne suffit pas : il faut aussi prévoir leur gestion pour y pérenniser l'agriculture (ce qui peut notamment justifier une politique de maîtrise foncière publique et d'aide à l'installation).

2 - Les limites actuelles des espaces boisés ne sont pas forcément pertinentes.

Dans certains cas, la forêt a colonisé des espaces auparavant agricoles, ce qui peut poser la question de leur « reconquête ».

Dans certains cas, la forêt arrive aux limites de l'urbanisation, ce qui aggrave les conséquences potentielles d'un incendie.

Se pose alors la question d'une « zone tampon » entre la forêt et l'urbanisation.

Le diagnostic du SCoT devra :

- Identifier les espaces agricoles dont la valeur économique est avérée ou qui offrent des potentialités de développement (par exemple au regard de la valeur agronomique des sols : carte pédologique)
- Identifier les espaces agricoles dont la préservation est justifiée au titre de préoccupations environnementales ou paysagères
- Identifier, aux franges des grands espaces boisés, les problèmes éventuels de limites entre forêt et urbanisation et les espaces de reconquête agricole possibles

Nb : Sur ces thèmes, l'Agence d'Urbanisme conduit actuellement deux études à l'échelle du territoire Provence Méditerranée :

- *Un état des lieux des terres agricoles en partenariat avec la Chambre d'Agriculture (mission 07a du programme de travail partenarial)*
- *Une analyse du rôle des espaces forestiers et des enjeux aux limites de la forêt (mission 07b du programme de travail partenarial)*

Les autres préoccupations

1 - La forêt n'est pas un tout homogène : les espaces boisés n'ont pas la même valeur sur le plan écologique, paysager, productif, touristique.

Le SCoT pourra définir des orientations spécifiques par catégories d'espaces forestiers, en fonction de leur valeur ou de leurs fonctions.

2 - La protection réglementaire de la forêt ne suffit pas : il faut aussi prévoir les modalités de gestion des espaces forestiers : protection contre les incendies, valorisation économique du bois, de la châtaigne, mise en valeur touristique, etc.

Pour cette gestion de la forêt, il faudra alors définir des modalités d'association des propriétaires au dispositif de gestion de la forêt.

3 - L'impact environnemental des activités agricoles doit être pris en compte.

Ainsi, certaines ressources en eau dans l'aire toulonnaise sont polluées par des pesticides ou des nitrates (La Foux au Pradet, Verlaque à La Seyne, Foncqueballe à La Garde).

Sur ce point, le diagnostic du SCoT identifiera les zones sensibles en termes de protection des ressources en eau.

4 - Les espaces naturels n'ont pas tous la même valeur.

Ainsi, un espace situé à proximité des zones urbanisées peut jouer un rôle important comme espace de respiration (coupure d'urbanisation) et de loisir urbain. Inversement, un espace forestier situé loin des zones habitées ne remplira pas ces fonctions.



3



**Sur les pôles
attractifs, le commerce
et les grands équipements**

Une organisation de pôles recomposée par l'accessibilité

Avant la généralisation de l'automobile, la vie quotidienne s'organise en grande partie dans une logique de proximité pédestre.

De nombreux pôles de proximité irriguent leur bassin de vie : les noyaux urbains et villageois. Trois pôles urbains plus importants organisent le territoire : Toulon, La Seyne et Hyères.

La généralisation de l'automobile « change la donne » en terme de mobilité.

A pieds, on parcourt environ 2,5 km en une demi-heure de trajet. En voiture, on parcourt 20 à 50 km selon les conditions de circulation.

L'accélération des déplacements permise par l'automobile provoque un

Ces évolutions recomposent l'organisation des pôles

Deux nouveaux pôles économiques et commerciaux articulés sur l'autoroute apparaissent à l'Est et à l'Ouest (La Garde / La Valette / La Farlède et Ollioules / La Seyne / Six Fours). **Ils tendent à concurrencer - sur le plan commercial - les pôles urbains** de Toulon et La Seyne. **De nombreux pôles de proximité tendent à s'affaiblir** : leur offre de commerces et de services est concurrencée par des pôles plus importants et désormais facilement accessibles en voiture.

Cependant, la dynamique touristique et la péri-urbanisation permettent à certaines communes de maintenir, voire de conforter leur attractivité en termes de commerces et de services.



élargissement des espaces de la vie quotidienne.

Il devient possible d'habiter loin de son lieu de travail ou de faire ses achats ailleurs qu'à proximité de son domicile.

Le commerce s'adapte à l'automobile avec les grandes surfaces, tandis que les activités économiques et certains équipements se développent en périphérie.

L'attractivité des pôles nouveaux de La Garde / La Valette / La Farlède et La Seyne / Ollioules / Six-Fours

Les pôles nouveaux concentrent une grande partie des grandes surfaces commerciales du territoire Provence Méditerranée et sont des espaces majeurs pour l'accueil du développement économique.

Le pôle de La Garde / La Valette / La Farlède accueille des éléments de centralité majeure comme l'université, un multiplexe cinématographique ou des grandes surfaces commerciales ayant une attractivité régionale (Ikea, centre commercial Grand Var).

Mais l'organisation de ces pôles nouveaux n'est pas à la hauteur de leur attractivité, ce qui engendre des dysfonctionnements :

- La saturation des voies d'accès et le manque de desserte par les transports collectifs pénalisent l'accessibilité aux équipements et commerces.
- Les déplacements internes au pôle sont souvent difficiles notamment en raison de la mauvaise organisation de la trame des rues et des voiries.
- Les pôles nouveaux sont mal reliés aux tissus urbains environnants et souffrent globalement d'un déficit de qualité urbaine et paysagère.



Des équilibres à redéfinir ...

Quel équilibre entre les pôles urbains (centres-villes, bourgs et villages) et les pôles nouveaux ?

- Le développement mal maîtrisé des fonctions commerciales et de loisirs dans les pôles nouveaux tend à affaiblir les pôles urbains.

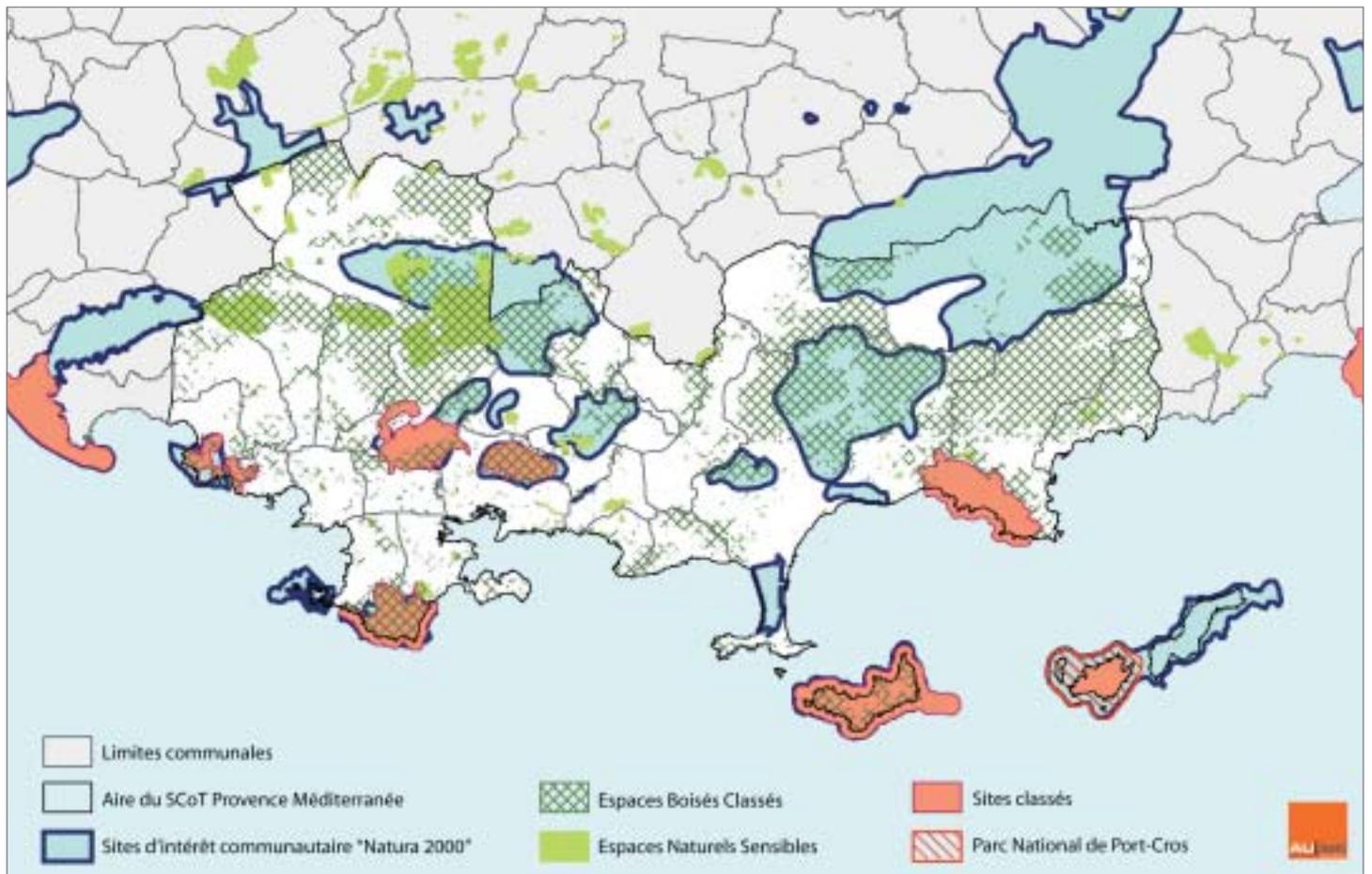
Quel équilibre entre pôles majeurs et pôles de proximité ?

- La concentration du grand commerce et des grands équipements dans quelques pôles tend à limiter l'offre dans les pôles de proximité.

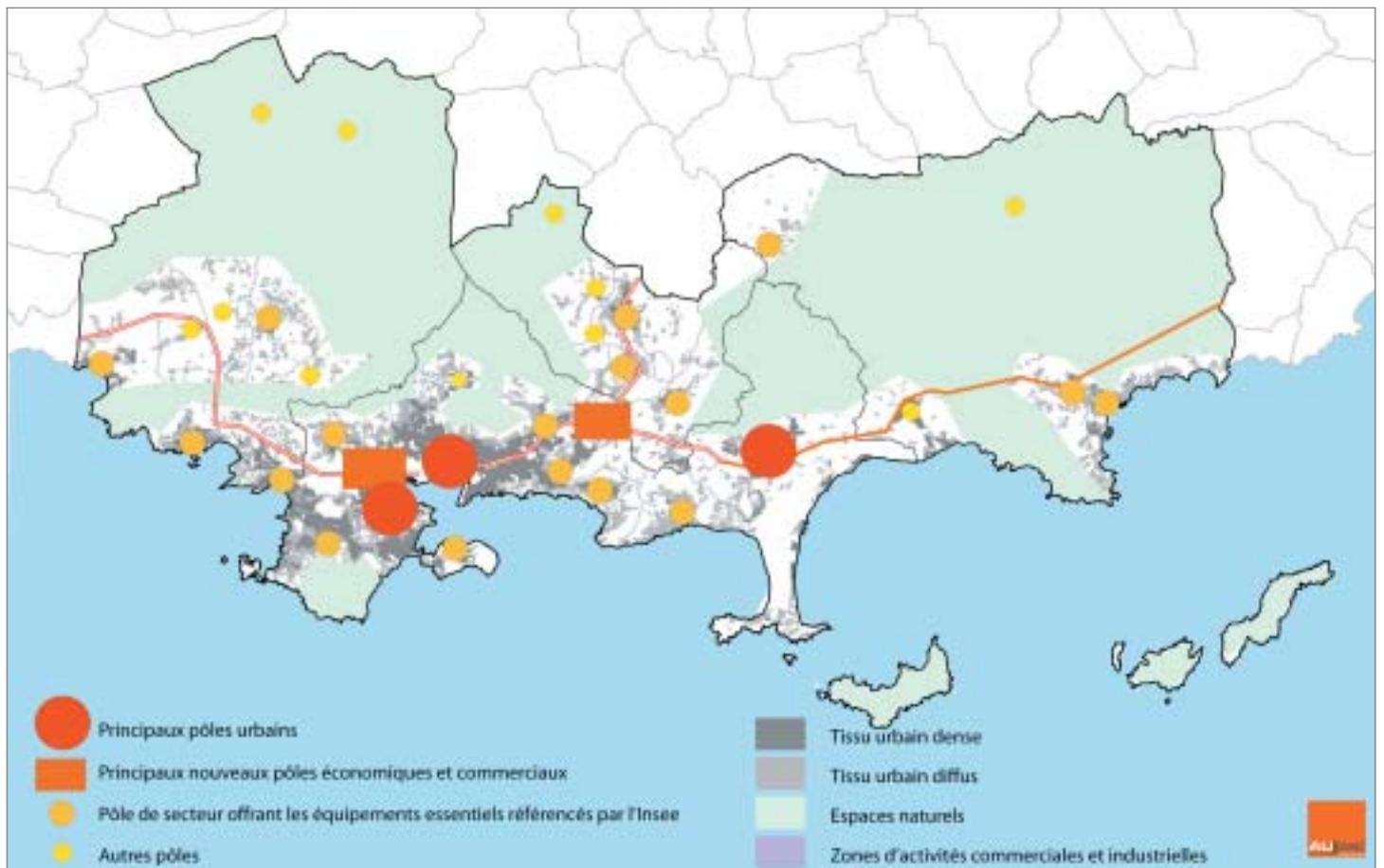
Quel équilibre entre les modes de transport pour l'accès aux pôles ?

- L'attractivité des pôles nouveaux repose exclusivement sur leur accessibilité automobile. Cela favorise la saturation des infrastructures routières faute d'une desserte performante par les modes alternatifs.
- Les pôles urbains et touristiques sont souvent saturés par le trafic automobile, ce qui pénalise leur attractivité.

Les principales protections des espaces naturels et le réseau Natura 2000 sur le SCoT Provence Méditerranée



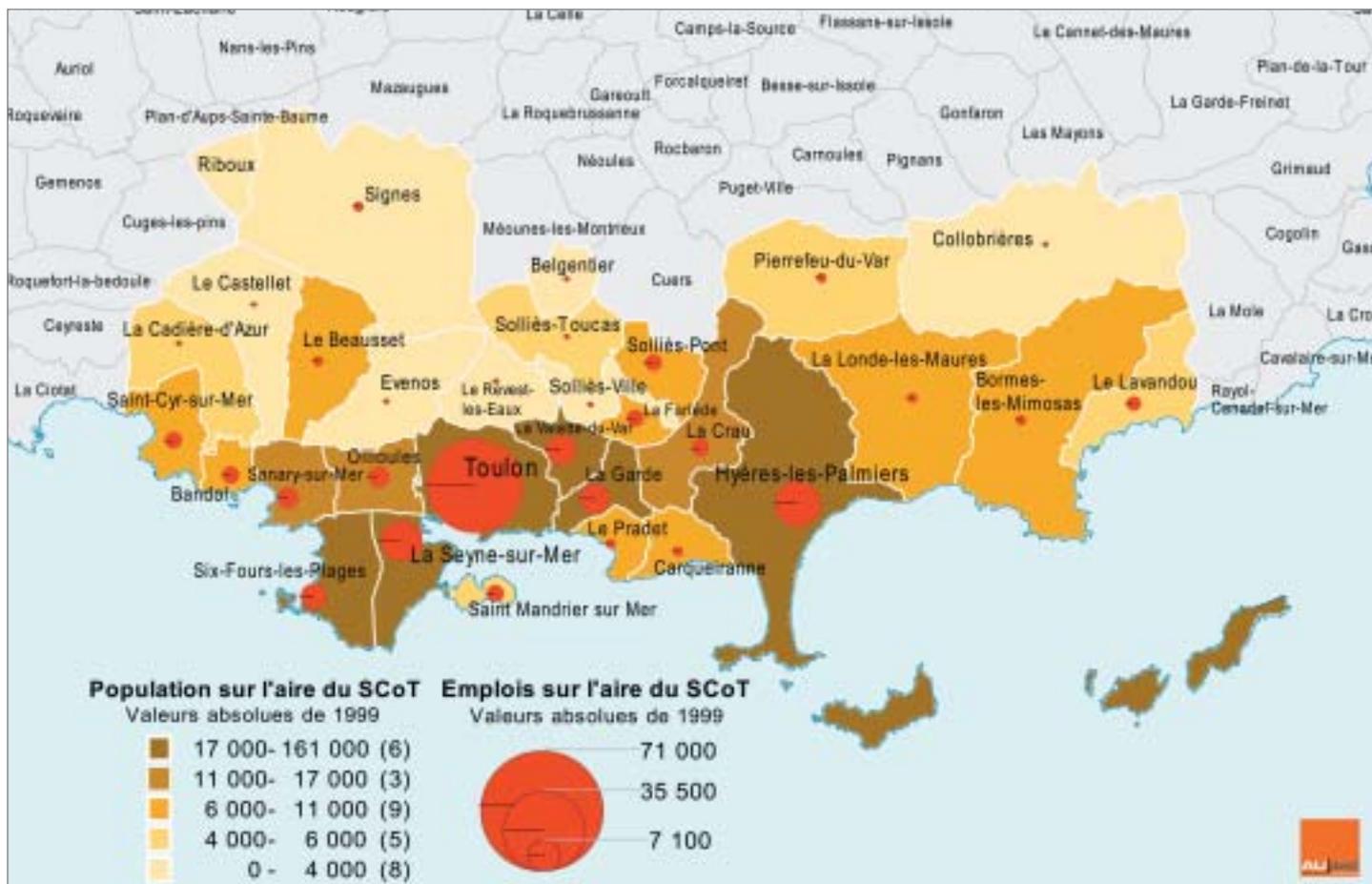
L'organisation des pôles urbains (état des lieux)



Les systèmes urbains sur l'arc méditerranéen



Les populations et emplois sur l'aire du SCoT Provence Méditerranée



Structurer les pôles et conforter les centralités existantes

Proposition 1 - Reconnaître que tous les pôles ne jouent pas le même rôle

Trois « échelles d'influence » des pôles peuvent être proposées :

- Les pôles de proximité : les services et les commerces nécessaires à la vie quotidienne
- Les pôles de secteur : une offre plus diversifiée
- Les pôles de rayonnement métropolitain, par l'ampleur et la diversité de leur offre de commerces, services et équipements

Proposition 2 - Renforcer les pôles urbains : centres villes, bourgs et villages

Proposition 3 - Orienter la localisation des commerces, services et grands équipements publics ...

- Au regard de « l'échelle d'influence » des pôles (de proximité, de secteur, métropolitain)
- Au regard de l'objectif de renforcer les pôles urbains
- Au regard des contraintes d'accessibilité et de l'objectif de maîtrise du trafic automobile

Proposition 4 - Reconnaître le rôle de centralité que jouent les pôles nouveaux de La Garde / La Valette / La Farlède et de Ollioules / La Seyne / Six Fours

- Prendre appui sur le tramway pour améliorer leur desserte et renforcer leur qualité urbaine et paysagère.
- Définir les objectifs de développement de ces pôles par renouvellement urbain et extension.
- Définir les complémentarités à développer avec les pôles urbains majeurs (Hyères, Toulon, La Seyne).

Pour traduire ces propositions dans le SCoT, le diagnostic devra préalablement :

- Définir le niveau d'offre (commerces, services, équipements) que l'on devrait trouver dans un pôle de proximité, un pôle de secteur, un pôle de niveau métropolitain
- Définir l'échelle d'influence actuelle des pôles (de proximité, de secteur, métropolitain) et identifier le cas échéant l'offre manquante notamment au regard de l'accès des populations aux commerces, services et équipements
- Analyser le fonctionnement des noyaux urbains et villageois, identifier leurs atouts, leurs potentialités de développement et leurs faiblesses, les facteurs pouvant contrarier leur développement.
- Définir les critères de localisation des grandes surfaces commerciales, des grands équipements et des principaux services à la population en lien avec les études du « schéma d'urbanisme commercial du Var » conduites actuellement par la CCI.
- Mener une analyse de l'accessibilité et du fonctionnement urbain des pôles nouveaux de La Garde / La Valette / La Farlède et de Ollioules / La Seyne / Six Fours pour :
 - identifier les pistes d'amélioration de leur desserte et de leur qualité urbaine et paysagère,
 - identifier leurs potentialités d'accueil du développement,
 - identifier les activités que l'on souhaite continuer à accueillir dans ces pôles.

Principales préoccupations des élus du S-M SCoT Provence, et des personnes publiques associées

Les préoccupations majeures

Il est indispensable de traiter la question des pôles attractifs dans une optique « inter-SCoT » en prenant en compte les besoins ou l'influence des territoires voisins

- Ainsi, l'aire métropolitaine marseillaise et plus particulièrement la zone économique et commerciale d'Aubagne exercent une forte influence sur l'ouest du territoire Provence Méditerranée (secteur Sud-Sainte Baume).
- Par ailleurs, le Conseil général du Var développe une approche prospective sur l'organisation du territoire départemental et la desserte des pôles par la route et les transports collectifs.

Les autres préoccupations

1 - La maîtrise du développement de l'offre commerciale (et plus particulièrement de la grande distribution « péri-phérique ») est un élément majeur pour structurer les pôles et conforter les centralités existantes.

2 - Les nouveaux lieux de mobilité - comme les « pôles d'échanges » entre modes de transports - seront probablement très attractifs pour certaines implantations de services et de commerces.

Le SCoT pourra définir des orientations pour encadrer le développement des services et commerces.

3 - Les orientations du SCoT en matière de renforcement des noyaux urbains et villageois devront avoir un relais opérationnel au travers des politiques publiques :

- Interventions du Fonds d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et du Commerce (FISAC),
- Requalification des espaces publics,
- Opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH),
- Implantation des équipements publics.

4 - L'allongement de la durée de la vie induira un « retour » des populations vers les noyaux urbains et villageois et pourra favoriser le développement des commerces et services de proximité.

5 - Il est nécessaire d'améliorer l'accessibilité aux pôles attractifs par les différents modes de transports (cf. point suivant).

Le diagnostic du SCoT devra :

- Mener une analyse spécifique sur le commerce et les aires de chalandise des grands pôles commerciaux.
- Définir les complémentarités à développer avec les territoires voisins pour l'accès à certains services et grands équipements de niveau « métropolitain ».

Ce travail nécessitera un partenariat avec :

- Les SCoT voisins (Golfe de Saint Tropez, Cœur du Var, Provence Verte, Garlaban-Huveaune-Sainte Baume, Marseille Provence Métropole),
- Le Conseil général du Var,
- L'observatoire Départemental de l'Équipement Commercial (ODEC).

Les pôles Est et Ouest de l'aire toulonnaise, équilibre, articulation, complémentarités

Les premiers éléments de diagnostic du SCoT ont souligné une polarisation forte de l'agglomération toulonnaise autour de deux espaces aux contours flous même si certains de leurs constituants ont une délimitation et une identité bien affirmées :

- à l'est, l'ensemble sis sur les communes de la Garde, la Valette, La Farlède constitué de la ZI Toulon Est et des zones d'activités adjacentes, du secteur commercial Grand Var, du pôle tertiaire Valgora, de la concentration d'équipements universitaires de la Garde/La Valette.
- à l'ouest, l'ensemble formé sur les communes d'Ollioules, Six-Fours et la Seyne-sur-Mer que l'on peut résumer aux zones d'activités des Playes, de Camp Laurent et de Capellane mais qui peuvent trouver des prolongements côté Ouest sur la ZA du Gaou à Sanary et vers l'est, jusqu'à Brégaillon et autour de l'hôpital intercommunal de La Seyne-sur-Mer.

Cette première esquisse de délimitation peut faire l'objet d'un débat, à la fois en terme de continuité urbaine, de cohérence fonctionnelle mais aussi d'extension en cours ou potentielle.

Un diagnostic objectif de la nature des polarités est et ouest

Afin d'objectiver et de préciser la réalité de ces pôles et d'examiner comment ils s'inscrivent en continuité, en rupture, en concurrence ou en complémentarité du centre de Toulon et secondairement de la Seyne-sur-Mer, un diagnostic complet est à mener autour des trois axes suivants :

- **Une caractérisation de l'espace** : offre de commerce, d'emplois, d'équipements publics, d'infrastructure routière d'habitat, potentiel foncier de développement,
- **Un examen des flux** : des migrations résidentielles, des migrations domicile travail et des déplacements au sens large, des éléments de diagnostic sur les pratiques d'achats,
- **L'identification des tendances, des décisions politiques, des investissements publics du contexte économique** qui ont favorisé ou contrecarré l'émergence et le développement de ces zones, en mettant en parallèle les calendriers de leurs évolutions. Cette analyse, menée au minimum à la commune et, en fonction des éléments disponibles, sur des échelles géographiques plus fines :
- sera faite sur l'espace dessiné par l'ensemble des communes de l'unité urbaine toulonnaise au sens de l'INSEE lorsqu'il s'agira de l'étude de la structuration de l'espace aggloméré de l'aire toulonnaise
- sera élargie à tous les territoires pertinents lorsqu'il s'agira de l'examen des flux. Notamment, la présence de l'ensemble La Ciotat/Aubagne/Gémenos à l'ouest et l'absence d'un tel ensemble à l'est seront intégrés dans l'analyse.

Ainsi, cette approche permettra de définir selon les thèmes (économie, mobilité résidentielle, aire de chalandise...) :

- les zones homogènes d'influence et d'attractivité,
- les continuités ou discontinuités avec le(s) centre(s) de l'agglomération toulonnaise,
- l'existence de sous-ensembles fonctionnels,
- l'hétérogénéité et le manque de lisibilité d'autres et permettra de mieux définir le système urbain toulonnais dans lesquels s'inscrivent ces pôles.

Elle s'intéressera par ailleurs à définir le niveau de satisfaction de la demande de proximité en services, emplois et commerces, la dotation en équipements de niveau d'agglomération et le degré de visibilité métropolitaine de ces espaces. Ces trois niveaux permettront de comprendre quels rôles Est et Ouest ont joué dans la croissance économique et démographique de l'aire toulonnaise.

Une mesure des potentialités des pôles et du rôle qui devront jouer dans le développement et la consolidation de la métropole toulonnaise

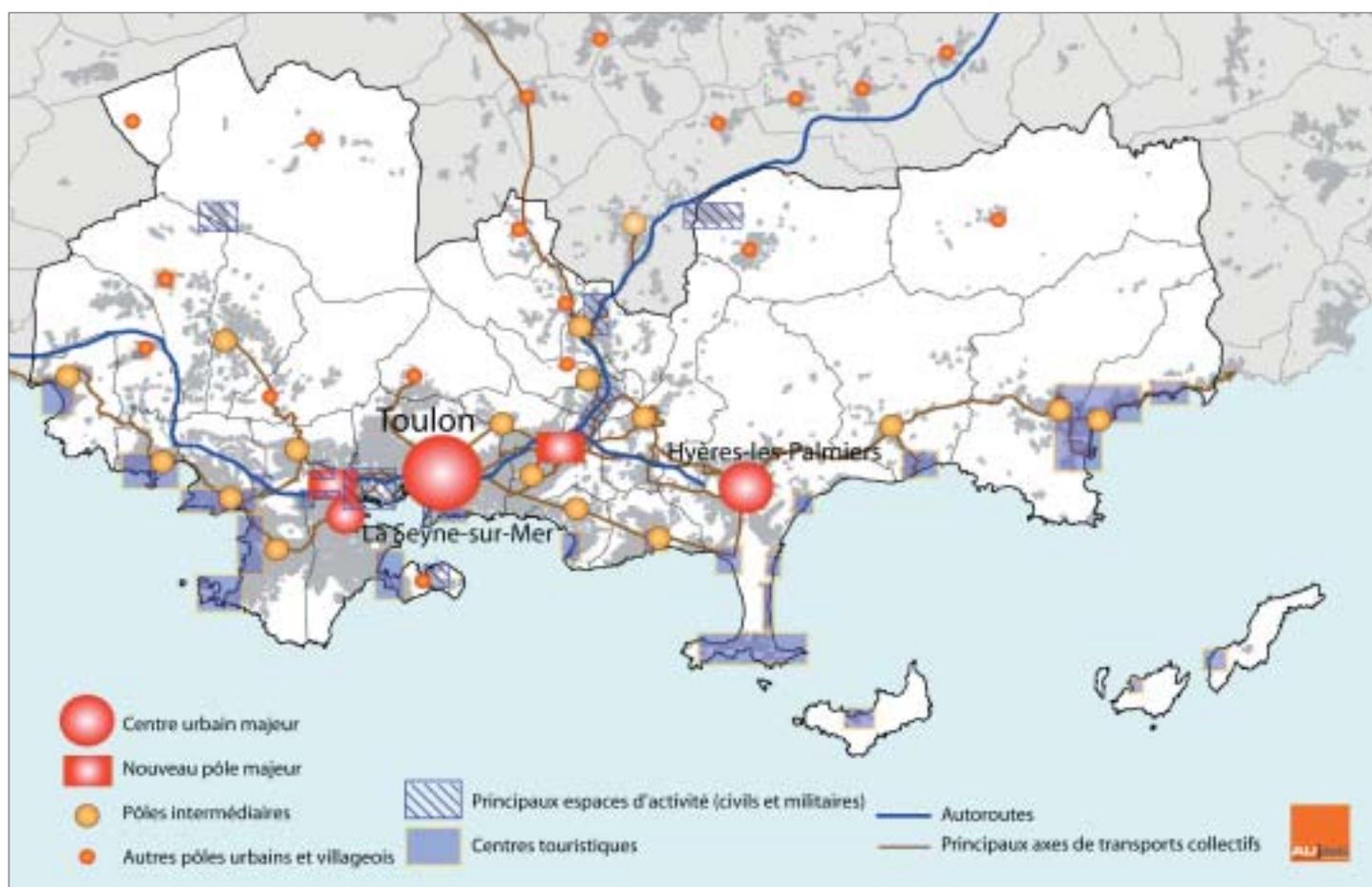
Dans le cadre du diagnostic du SCoT les besoins en terme d'habitat, de surfaces économiques et de surfaces commerciales, d'équipements publics et d'infrastructures de transports seront déterminés. Au-delà de cette quantification, l'attention doit être portée sur la localisation et le phasage de la réalisation des programmes qui permettront de satisfaire à ces besoins.

Ces programmes seront l'occasion de consolider l'espace métropolitain toulonnais et plus encore, de recentrer le développement et les pratiques urbaines à l'ouest comme à l'est sur le cœur de l'agglomération.

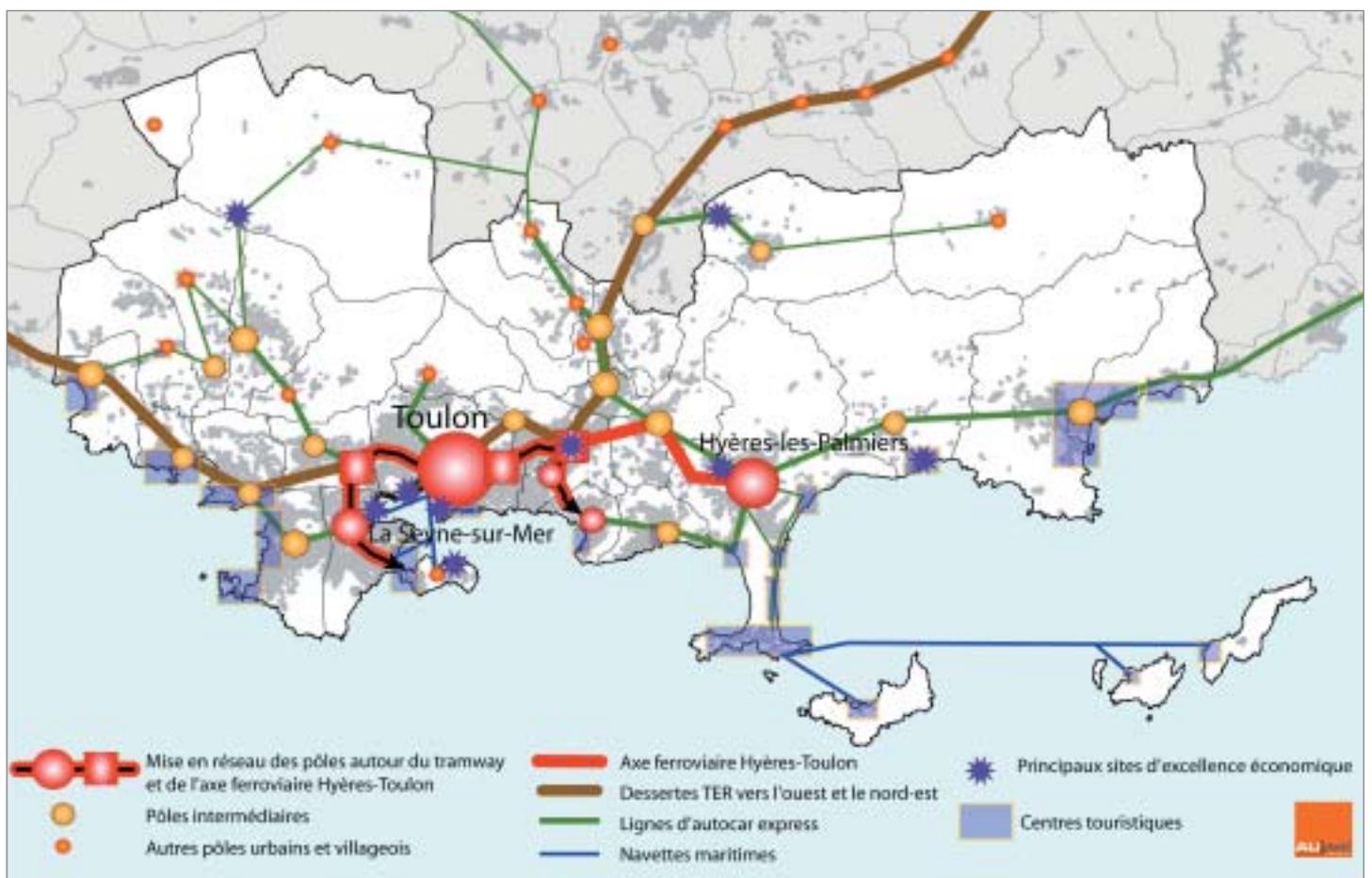
Il faudra donc traduire en programmes la réponse aux besoins généraux de l'aire toulonnaise. Leur implantation sera examinée en réfléchissant au phasage optimal entre ces programmes et les différents investissements publics (tramway, échangeur, élargissement, équipement des ZA, amélioration de l'offre de transports collectifs routiers ou ferroviaires), aux échelles significatives qui renforceront l'armature urbaine et donneront sens à telle ou telle implantation. Cette réflexion s'appuiera sur le diagnostic et particulièrement sur les constats autour des manques aux niveaux locaux, d'agglomération et métropolitain et des potentiels existants. En terme d'espace urbain il s'agira donc de :

- Réfléchir au rôle que ces espaces vont avoir à tenir dans l'accueil de grands équipements publics ou privés nécessaires au développement de l'aire toulonnaise et à son renforcement (exemple : l'ex marché floral d'Ollioules).
- Donner une épaisseur, une compacité et une identité à des espaces à la croissance parfois trop rapide et pas encore inscrits dans un projet structurant (ex : autours des futurs pôles multimodaux).
- Initier et maîtriser les localisations des programmes emblématiques répondant aux besoins de développement économique et de l'habitat.

Les pôles attractifs de l'aire toulonnaise - Situation actuelle



L'affirmation du cœur métropolitain et le développement des pôles intermédiaires





4



Sur la cohérence entre localisation du développement et offre de transports

Un développement guidé par l'accessibilité automobile

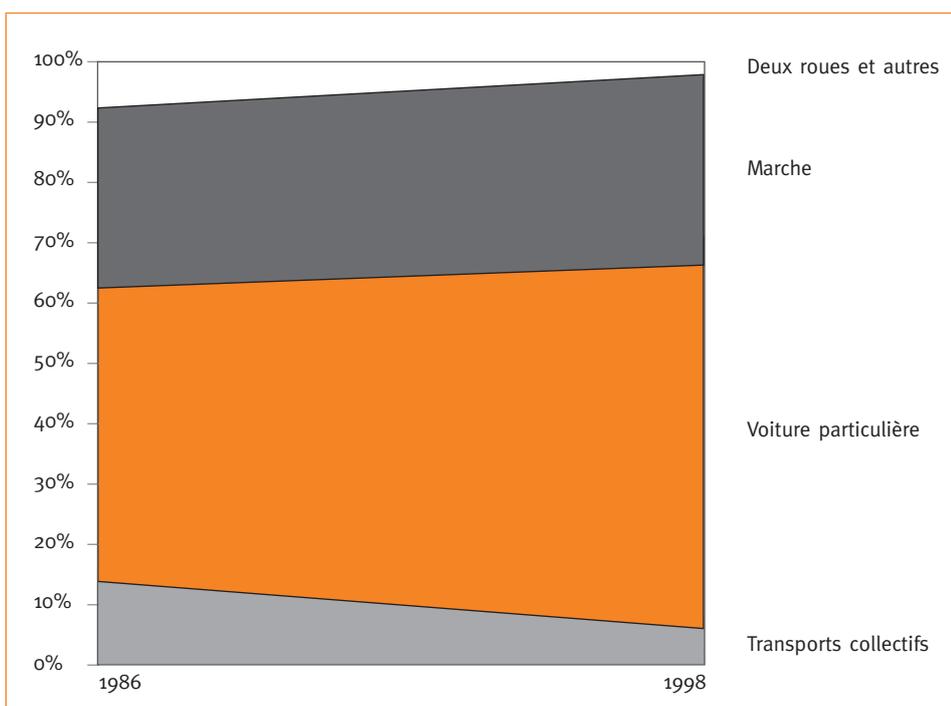
Au cours des 20 dernières années, **l'essentiel du développement a été guidé par l'accessibilité automobile et s'est localisé en dehors des secteurs bien desservis par les transports collectifs.**

- L'étalement urbain et le développement des pôles nouveaux ont été stimulés par l'amélioration des infrastructures routières et autoroutières. Ainsi, l'aménagement progressif de l'A57 a fixé le développement de zones commerciales et économiques, tout en stimulant l'urbanisation qui déborde largement des limites du SCoT vers Cuers et Carnoules. Le même phénomène peut être observé à l'ouest autour de l'A50.
- Inversement, les noyaux urbains et villageois et les secteurs d'urbanisation dense - lieux privilégiés de l'usage des transports collectifs et de la marche - ont connu un affaiblissement démographique et, dans certains cas, commercial.

En conséquence, entre 1986 et 1998 dans le coeur de l'aire du SCoT(*) :

- La part de marché des transports collectifs est passée de 13% des déplacements en 1986 à 7% en 1998.
- La part de marché de l'automobile passe de 50% des déplacements en 1986 à plus de 60% en 1998.
- Le taux de motorisation est passé de 0,92 voitures par ménage à 1,09. Compte tenu de la baisse du nombre de personnes par ménage, cela représente une hausse de plus de 28% du nombre de voitures détenues par les habitants du périmètre.

Evolution de la part de marché des modes de transports entre 1986 et 1998
déplacements des ménages résidents dans le périmètre de l'enquête ménages (*)



(*) Périmètre de l'enquête ménages de 1998 : La Crau, La Farlède, La Garde, Ollioules, Le Pradet, Saint Mandrier, Six Fours, La Seyne, Solliès Pont, Toulon, La Valette.

Les nouvelles infrastructures de transport, des investissements publics à optimiser

La « course » entre urbanisation et infrastructures routières ...

La logique actuelle d'un développement guidé par l'accessibilité automobile entraîne une « course » entre la localisation de l'urbanisation et l'amélioration ou la création d'infrastructures routières. L'accessibilité offerte par la route rend possible l'urbanisation d'espaces éloignés des centres urbains, où le prix des terrains à construire est plus faible. Mais cette urbanisation entraîne une hausse du trafic automobile qui rend nécessaire un élargissement ou un dédoublement de l'infrastructure. Cette amélioration redonne une accessibilité au secteur qui permet un nouveau développement de l'urbanisation.

Ce « cercle vicieux » favorise l'étalement urbain et la consommation d'espace. De plus, l'argent public mobilisé pour améliorer les infrastructures ne permet pas d'enrayer durablement la congestion faute d'une maîtrise de la localisation du développement.

... pourrait remettre en cause le bénéfice des investissements structurants sur le réseau de voiries ...

Le SCoT devra permettre de maintenir durablement les gains d'accessibilité offerts par les deux investissements routiers structurants que sont la traversée souterraine de Toulon et l'élargissement de l'autoroute A57.

En effet, si les logiques d'urbanisation, l'offre de transports collectifs et le comportement des usagers n'évoluent pas, la mise à trois voies de l'autoroute A57 ne suffira pas à absorber le trafic prévisible à l'horizon 2025, ce qui aura des répercussions générales sur la fluidité de la circulation dans la traversée de Toulon. (Source : Dossier de voirie d'agglomération de l'aire toulonnaise - test de trafic, avril 2004, étude présentée lors du Comité Technique du DVA le 23 juin 2004)

... ce qui nécessite de valoriser les projets de développement des transports collectifs ...

Deux investissements majeurs sont prévus en faveur des transports collectifs :

- Le tramway de l'agglomération, complété par le développement des navettes maritimes et un plan bus à l'échelle du secteur TPM.
- Les dessertes ferroviaires cadencées de l'aire toulonnaise, complétées par la restructuration et le développement des lignes routières départementales.

Ces investissements serviront de support à une stratégie d'organisation des déplacements à l'échelle du SCoT dont l'objectif sera d'offrir une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements à destination des grands pôles.

... et de jouer sur la localisation du développement pour éviter de créer des besoins de déplacements que l'on ne pourra pas satisfaire

Pour résoudre les problèmes de déplacements futurs, il faut localiser de manière pertinente le développement afin de « rompre » le cercle vicieux de la course entre urbanisation et infrastructures routières. Cela suppose notamment de favoriser une meilleure articulation entre localisation du développement urbain et desserte par les transports collectifs.

Maîtriser la croissance du trafic automobile et optimiser l'usage des infrastructures existantes et programmées

Proposition 1 - Offrir des alternatives crédibles à l'automobile pour l'accès aux grands pôles : le réseau structurant de transports collectifs et de pôles d'échanges

- Un maillage en transports collectifs grâce aux dessertes ferroviaires cadencées, au tramway, aux navettes maritimes et aux lignes structurantes d'autobus.
- Des pôles d'échanges pour assurer l'interconnexion entre les réseaux de transports collectifs et assurer l'accès aux « portes d'entrée » du territoire (gares TGV, aéroport, ports)
- Des parcs relais pour permettre aux automobilistes de laisser leur voiture dans les gares, les principales stations de tramway, les embarcadères.

Proposition 2 - Privilégier une localisation du développement autour des axes structurants de transports collectifs et des pôles de centralité tout en prenant en compte la préservation des espaces naturels et agricoles structurants

- Le tramway, fil conducteur du renouvellement urbain dans le cœur de TPM et vecteur de la redynamisation des centres de Toulon et La Seyne.
- Les gares et les lignes routières structurantes : des supports de développement.
- Localiser l'habitat autour des pôles de centralité pour limiter la longueur des déplacements quotidiens
- Possibilité de conditionner le développement d'un espace à sa desserte par les transports collectifs (article 122-1 du Code de l'Urbanisme).

Proposition 3 - Favoriser l'usage des modes doux pour les déplacements quotidiens et les loisirs : le réseau structurant des déplacements doux

- La qualité des espaces publics : la prise en compte des cyclistes et des piétons dans l'aménagement urbain.
- Définir un réseau maillé de pistes cyclables et de cheminements piétons.

Proposition 4 - Optimiser le fonctionnement du réseau de voirie

- **Préserver la fluidité du réseau autoroutier :** une épine dorsale dont l'achèvement est programmé (deuxième tube, élargissement de l'A57, etc).
- **Améliorer les liaisons intercommunales et la desserte des secteurs stratégiques de développement par des axes qui accueillent tous les modes de transports** (modes doux, transports collectifs).
- Éviter de créer des besoins de déplacements automobiles qu'on ne saura pas satisfaire : la maîtrise du développement autour des axes routiers structurants.

La mise en œuvre de l'ambition du SCoT repose notamment sur un engagement partenarial ...

- **Des autorités organisatrices de transports collectifs :** TPM (transports urbains), Conseil général du Var (autocars interurbains), Conseil régional PACA (TER)
- **Des maîtres d'ouvrage des projets routiers et leurs partenaires** (Etat et concessionnaire autoroutier, Conseil général, TPM, communes)

Pour traduire ces propositions dans le SCoT, le diagnostic devra préalablement :

- Identifier les grands besoins de déplacements à satisfaire (pôles générateurs de trafic, grands axes de trafic).
- Identifier les conditions nécessaires à une progression de l'usage des transports collectifs et des modes doux sur les grandes liaisons.
- Recenser les projets connus en matière de transports et de stationnement et :
 - évaluer leur impact potentiel sur la localisation du développement,
 - évaluer leur impact potentiel sur l'amélioration des conditions de déplacements et la maîtrise du trafic automobile,
 - évaluer, le cas échéant, leur faisabilité technique et financière à l'horizon 15 - 20 ans.
- Identifier les axes structurants de transports collectifs actuels et projetés, ainsi que les pôles d'échanges et parcs relais permettant d'optimiser le fonctionnement du réseau.
- Identifier les potentialités de développement (par extension et renouvellement urbain) et les enjeux de protection autour des axes de transports collectifs structurants et des pôles de centralité.

Principales préoccupations des élus du S-M SCoT Provence, de ses conseillers techniques et des personnes publiques associées

La préoccupation majeure

Il est indispensable que le SCoT inscrive les projets de voirie nécessaire au bon fonctionnement et au développement économique des territoires.

Ainsi, il est important :

- De garantir l'accessibilité aux zones d'activité existantes (exemple de la zone d'activité de Signes / Le Castellet).
- De résoudre les problèmes de déplacements qui pénalisent certains espaces qui ont connu ou connaissent encore un fort développement (exemple de la desserte des zones d'activité et des liaisons intercommunales entre La Seyne, Six Fours, Ollioules et Sanary).

Le diagnostic du SCoT devra :

- Identifier les principaux espaces qui souffrent de problèmes d'accessibilité car leur urbanisation n'a pas été accompagnée par le développement des infrastructures routières et des dessertes en transports collectifs.
- Analyser les solutions envisageables pour résoudre ces problèmes d'accessibilité tout en prenant en compte l'objectif de maîtrise du trafic automobile.

Les autres préoccupations

1 - Pour favoriser la localisation du développement autour des axes de transports collectifs et des pôles attractifs, il est nécessaire de mettre en place une **politique foncière publique**.

2 - La localisation de la **future gare TGV de l'aire toulonnaise** est un paramètre important à prendre en compte pour définir le schéma des axes routiers et des axes de transports collectifs structurants à l'échelle du SCoT.



5



**Sur l'offre de logements,
la qualité et la localisation
de l'habitat**

Des choix d'habitat restreints par la pénurie de logements

Une production de logements inférieure aux besoins ...

La production de logements neufs s'est fortement ralentie depuis la seconde moitié des années 90. Elle a environ été divisée par 2 entre 1999 et 2003 par rapport à la période 1990 - 1999 (1).

Dans l'aire du SCoT et compte tenu du desserrement des ménages, il faudrait offrir chaque année 2 100 logements supplémentaires à population constante (sans croissance démographique) et 3 500 logements supplémentaires dans l'hypothèse d'une croissance démographique de 3 200 habitants par an (rythme annuel moyen de croissance prévu par l'INSEE et le CETE Méditerranée entre 2003 et 2023).

Or la production constatée sur la période 1999 - 2003 est d'environ 2 500 logements par an (2).

Cela s'explique notamment :

- Par les limites du développement extensif de l'urbanisation : ce dernier se heurte à la raréfaction du foncier disponible pour l'extension urbaine (terrains constructibles non construits). Cela entraîne un renchérissement des prix du « foncier neuf » accru par des comportements spéculatifs de la part de certains propriétaires.
- Par la crise immobilière des années 1990 qui a éliminé de nombreux promoteurs locaux du marché.
- Par une hausse importante des coûts de la construction neuve.
- Par une part importante de résidences secondaires dans le parc existant et dans les constructions neuves.

... ce qui favorise la hausse des prix ...

Le ralentissement de la production de logements et la raréfaction du foncier disponible entraînent une importante hausse des prix sur l'ensemble des segments du marché : achat de logements neufs et anciens, marché locatif privé.

A titre indicatif, entre 1999 et 2002, le prix moyen d'un appartement ancien a augmenté de 50%, celui d'une maison de 60% et le coût du foncier a doublé.

Cette hausse des prix est accrue par un changement dans l'orientation du marché immobilier local : l'intervention croissante de promoteurs nationaux induit une surenchère sur l'acquisition des terrains disponibles et une orientation « haut de gamme » des produits.

(Source : Diagnostic du programme local de l'habitat de TPM)

(1) Le diagnostic du programme local de l'habitat de TPM souligne que la production de logements neufs sur le territoire de TPM et des communautés de communes Vallée du Gapeau et Sud Sainte Baume est inférieure à 1 400 logements par an sur la période 1999 - 2003.

Selon l'INSEE, entre 1990 et 1999, on a produit environ 2 800 logements neufs par an sur les mêmes territoires.

(2) Selon le « panorama économique de la zone d'emploi de Toulon » publié par la CCI du Var (édition 2003), 2 851 logements neufs ont été commencés en 2000 et 2 680 logements neufs ont été commencés en 2002 sur le périmètre de la zone d'emploi de Toulon. La zone d'emploi de Toulon correspond à l'aire du SCoT Provence Méditerranée à laquelle il faut ajouter les communes de Méounes, Néoules, Rocbaron, Garéoult, Forcalqueiret, Saint Anastasie sur Issole, Cuers, Puget Ville, Carnoules, Pignan et Gonfaron.

Selon l'INSEE, environ 230 logements / an ont été produits dans les communes hors SCoT sur la période 1990 - 1999.

... et induit un blocage de l'ensemble de la chaîne du logement

- La rotation du parc locatif permettant de répondre aux besoins des nouveaux entrants sur le marché du logement (jeunes, nouveaux arrivants, etc.).
- Par ailleurs, la production neuve permettant de répondre à la hausse de la demande de logements liée au desserrement des ménages et à la croissance démographique est défailante.

A l'heure actuelle, dans l'aire toulonnaise,

- Les ménages locataires dans le parc privé et le parc social accèdent très difficilement à la propriété, à cause de la raréfaction de l'offre qui entraîne un renchérissement des prix.
- Cela se traduit par une baisse de la rotation du parc locatif : les ménages en place ne peuvent pas changer de logement en raison de la hausse des prix. En conséquence, peu de logements existants sont libérés chaque année pour accueillir les nouveaux entrants.
- Cette situation explique la hausse des loyers et la raréfaction de l'offre locative, qui pénalise les nouveaux entrants et plus particulièrement les personnes modestes.
- Enfin, la production neuve est nettement inférieure aux besoins ce qui est à la source du problème.

Les dysfonctionnements des marchés de l'habitat induisent des incohérences ...

L'éloignement croissant entre lieu d'habitat, pôles d'emplois et lieux de vie alimente la croissance du trafic automobile et la saturation des infrastructures routières.

- En raison de la hausse du prix des terrains, les ménages souhaitant faire construire une maison individuelle doivent de plus en plus s'installer loin des pôles d'emplois, dans la vallée du Gapeau, le secteur de Sud-Sainte Baume, voir en dehors du SCoT Provence Méditerranée.
- Ainsi, les territoires du Cœur du Var et de la Provence Verte, facilement accessibles par l'autoroute, accueillent de plus en plus de personnes qui travaillent dans le cœur de l'agglomération.
- Cette situation induit une saturation croissante des axes routiers et autoroutiers qui remet en cause cette accessibilité (cf. point 4 sur les déplacements).

(Source : Diagnostic du programme local de l'habitat de TPM)

Le développement économique et universitaire est pénalisé par la difficulté croissante de logement que rencontrent les étudiants et les actifs.

L'intégration sociale des populations est pénalisée par l'insuffisance de l'offre.

- Les jeunes ont du mal à accéder à leur premier logement, notamment en raison de la raréfaction de l'offre locative et du niveau élevé du prix des loyers.
- **Le parc locatif social** représente 11% des résidences principales dans l'aire du SCoT soit 26 800 logements. 4 communes (Toulon, La Garde, La Seyne et Hyères) concentrent 79% des logements sociaux du SCoT. La hausse des prix immobiliers, l'insuffisance de l'offre sociale et sa concentration sur quelques communes expliquent que le logement social ne joue plus son rôle de « relais » vers l'accession à la propriété ou le locatif privé. Il se spécialise dans l'accueil de populations à faible revenus qui sont captives de leur logement faute de capacité financière pour en changer.
- Parallèlement, **le parc locatif privé** permet de moins en moins l'accueil des populations modestes, en raison de la hausse des loyers.

Redonner une liberté de choix dans les modes d'habiter, optimiser la localisation des logements, maîtriser la consommation d'espace

Proposition 1 - Mobiliser le potentiel de renouvellement urbain et d'extension pour répondre aux besoins en produisant 3 500 logements par an dans l'aire du SCoT

- Un objectif à décliner selon les besoins estimés et les objectifs de développement de chaque secteur (cf. détail des besoins estimés par secteur dans le point 1 du présent document).
- Un objectif qui doit intégrer les objectifs de mixité sociale et de diversité de l'habitat :
 - Seuil des 20% de logements sociaux dans les communes concernées par l'article 55 de la loi SRU (1).
 - Objectif de production de logements sociaux à définir pour les communes non concernées par l'article 55 de la Loi SRU (2).
 - Objectifs de production de logements intermédiaires (locatifs et en accession) à définir (3).

La politique de logement définie par le SCoT doit permettre de satisfaire la demande prévisible et de « débloquer » le parcours résidentiel des ménages.

Proposition 2 - Localiser le développement de l'habitat autour des axes de transports collectifs et des pôles de centralité

Proposition 3 - Inventer ou réinventer des formes d'habitat qui répondent à la demande des ménages sans consommer trop d'espace

- Des maisons individuelles dans la continuité des tissus urbains et villageois : pavillonnaire dense, maisons de ville, maisons de village
- Des immeubles de qualité, en ville ou dans la continuité des noyaux urbains et villageois
- L'importance de la végétation et des espaces extérieurs, pour satisfaire un besoin de nature
- L'importance d'une bonne articulation entre le bâti et la rue pour faciliter les liaisons vers les pôles de vie : éviter les formes urbaines trop « repliées sur elles-mêmes ».
- La mixité des tissus urbains.

(1) La loi SRU fixe un seuil de 20% de logements sociaux à atteindre sur 20 ans pour les communes de plus de 3 500 habitants incluses dans une agglomération au sens INSEE (continuité du bâti) de plus de 50 000 habitants.

(2) On peut notamment penser aux communes du secteur Est (Le Lavandou, Bormes les Mimosas, La Londe les Maures, Pierrefeu, Collobrières)

(3) Le logement est dit « intermédiaire » si son loyer ou son prix d'achat reste accessible pour les actifs

Pour traduire ces propositions dans le SCoT, le diagnostic devra préalablement :

1 - Identifier les besoins à satisfaire :

- Analyser les marchés du logement : évolution des prix fonciers et immobiliers, niveau et localisation de l'offre, secteurs attractifs ou répulsifs, stratégie des acteurs du marché etc.
- Analyser les points de blocage dans le parcours résidentiel des ménages et l'accès au logement des jeunes, des ménages modestes et des nouveaux arrivants.
- Identifier les territoires et les segments de marché où l'offre de logement est insuffisante au regard des besoins estimés et des blocages constatés.
- Affiner l'analyse des besoins en logements par secteur au regard :
 - Des hypothèses de desserrement des ménages,
 - Des objectifs de développement démographique,
 - Des objectifs de mixité sociale et de diversité de l'habitat.

2 - Définir les solutions à mettre en œuvre pour répondre aux besoins :

- Identifier les sites à enjeu en matière de développement de l'habitat (par réhabilitation, intensification ou extension urbaine) notamment autour des pôles de centralité, et des axes de transports collectifs.
- Définir les modalités de mise en place d'une politique foncière publique et d'une politique d'habitat qui accompagnera la mise en œuvre des orientations du SCoT, notamment sur ces sites à enjeu.

Principales préoccupations des élus du S-M SCoT Provence, de ses conseillers techniques et des personnes publiques associées

La préoccupation majeure

Le coût et la rareté du foncier disponible sont deux obstacles majeurs pour la mise en œuvre d'une politique de logement adaptée. Le SCoT et ses politiques d'accompagnement devront permettre de mobiliser le foncier et d'offrir des produits immobiliers adaptés aux moyens financiers des ménages.

Cette intervention publique devra avant tout profiter à des publics ciblés (étudiants, jeunes ménages, actifs à revenus faibles ou moyens, personnels saisonniers).

C'est pourquoi :

- Il sera nécessaire d'imaginer des dispositifs pour éviter un comportement spéculatif de la part des ménages ou opérateurs ayant bénéficié de l'intervention publique.
- Il faudra éviter que la détente du marché du logement n'induisse un effet « aspirant » non-maîtrisé (hausse de l'attractivité résidentielle du territoire), au risque d'annuler l'impact positif des efforts consentis par les collectivités publiques.

En définitive, il ne suffit pas « d'offrir » du foncier, il faut aussi, voire surtout, maîtriser le contenu des programmes d'habitat. Pour cela, il est nécessaire que le SCoT se prolonge par des partenariats concrets avec les différents acteurs du logement et, plus largement, du monde économique (logement des actifs).

Les autres préoccupations

Le développement du logement social doit prendre en compte les spécificités et objectifs communaux.

Un meilleur contrôle de l'attribution des logements par les communes apparaît comme une condition importante à la mise en place d'une politique de développement du logement social.

6



Sur l'accueil du développement économique

Les trois piliers du développement économique local

L'économie touristique et résidentielle, tournée vers la satisfaction des besoins des ménages

L'économie touristique et résidentielle répond principalement aux besoins des résidents de l'aire toulonnaise, des touristes et, plus largement, des habitants du Var.

Il s'agit notamment :

- Du commerce, de l'artisanat et des services à la personnes,
- De la santé,
- Du bâtiment et travaux publics,
- De l'hôtellerie - restauration,
- Des services publics ou administratifs tournés vers la population locale et la gestion du territoire (collectivités locales, Préfecture de département et ses services, Education Nationale, etc.).

L'économie résidentielle est très développée sur le territoire du SCoT Provence Méditerranée.

Cela s'explique notamment par :

- La dynamique touristique (l'aire du SCoT accueille environ 45% de la fréquentation touristique varoise),
- Le poids important des personnes inactives dans la population totale (retraités par exemple),
- La présence historique de centres de santé et de convalescence dont le rayonnement est national, notamment dans le bassin hyérois.

Les activités industrielles, de service et de commandement tournées vers l'extérieur

Ces activités n'ont pas vocation à satisfaire la demande locale. Il s'agit principalement :

- Des activités de Défense, organisées autour d'un pôle public (Préfecture Maritime, Marine Nationale, Direction Générale de l'Armement) et d'un pôle industriel (Direction des Constructions Navales et ses sous-traitants). Elles offrent plus de 25 000 emplois dans l'aire du SCoT.
- Des activités industrielles liées notamment aux technologies marines et sous-marines (génie océanique, construction et réparation navale civile) et à la mécanique de précision. Elles offrent plus de 1 800 emplois sur l'aire du SCoT.

L'économie agricole

L'agriculture est une composante à part entière de la base économique de l'aire toulonnaise :

- Au travers des productions tournées vers les marchés extérieurs, qui s'inscrivent dans une démarche de qualité (labellisation et AOC) : viticulture, fleurs coupées, figues de Solliès, châtaignes du massif des Maures, huile d'olive,
- Au travers de productions tournées principalement vers le marché local (maraîchage de proximité),
- Au travers des activités induites par l'agriculture : industries agro-alimentaires, structures de commercialisation des produits, formation et recherche agronomique.

En 2000, 3 000 chefs d'exploitations agricoles à titre professionnel ont été recensés dans la zone d'emploi de Toulon.

L'accueil du développement économique sur le territoire Provence Méditerranée

Les zones d'activité économiques

Environ 1 600 hectares de zones d'activité économiques (ZAE) civiles sont recensés par la DDE sur le territoire Provence Méditerranée dont 250 étaient encore disponibles à la fin de l'année 2001.

Var Accueil Investisseur propose ou recense la création de 120ha supplémentaires.

Les diagnostics soulignent les **besoins de requalification et d'optimisation de l'usage de l'espace dans les zones d'activités économiques** :

- Les ZAE sont largement occupées par des activités commerciales, parfois au détriment des autres types d'activité.
- Certaines ZAE souffrent d'un déficit de qualité dans leur aménagement et/ou de problèmes d'accessibilité.
- Certaines ZAE connaissent un mélange hétéroclite d'activités ce qui nuit à leur fonctionnement et à leur image (pas de spécialisation économique identifiée).

Il faut également **requalifier ou créer des espaces d'activité spécifiques pour l'accueil et le développement des filières d'excellence économiques**, notamment dans le domaine des technologies marines et sous-marines civiles et de Défense.

(Sources :

- DDE du Var, Les enjeux de l'Etat sur l'agglomération toulonnaise, 2003
- Var Accueil Investisseurs, Schéma départemental des zones d'activité du Var et démarche de labellisation, rapport de fin d'intervention, 2004
- Projet d'agglomération de TPM).

Les espaces militaires

Environ 4 300 ha de zones militaires sont recensées par la DDE sur le territoire Provence Méditerranée.

Certaines d'entre-elles accueillent des activités industrielles ou de recherche à forte valeur ajoutée (sites du Mourillon, de la Base Navale de Toulon ou de Saint-Mandrier).

Les tissus urbains « mixtes »

Environ 2/3 des 171 000 emplois du territoire Provence Méditerranée sont accueillis en dehors des zones d'activité économiques ou militaires, dans une logique de mixité urbaine.

Les espaces agricoles structurants

Le support de l'agriculture à forte valeur ajoutée (viticulture, horticulture, culture des fleurs) : une richesse à préserver.

Les établissements de formation supérieurs et professionnels

Un support indispensable pour le développement économique et la résorption du chômage qui touche 12,9% de la population active fin 2002 dans la zone d'emploi de Toulon, ce qui est supérieur à la moyenne départementale et régionale.

Offrir des sites de qualité pour répondre aux besoins tout en optimisant la localisation des activités

Proposition 1 - Optimiser l'usage des sites d'activité existants et localiser les nouveaux sites nécessaires au développement économique

- Optimiser les capacités d'accueil des activités économiques sur les sites d'activité existants, et dans les tissus urbains mixtes.
- Développer un réseau de sites « technopolitains » ou « d'excellence » à partir de sites existants ou à créer.
- Créer de nouveaux sites au regard des besoins constatés et maîtriser leur développement (nature des activités accueillies).

Proposition 2 - Optimiser la localisation des activités au regard des besoins d'accessibilité : la bonne entreprise au bon endroit

- Prendre en compte les déplacements des salariés et des visiteurs, le transport des marchandises et les besoins de proximité avec la mer pour localiser les sites d'activité et définir leur vocation économique.
- Améliorer l'accessibilité des zones d'activités existantes dans une optique multimodale (route, transports collectifs et modes doux) au regard d'une analyse des déplacements générés par le site.

Proposition 3 - Améliorer la qualité et l'accessibilité des sites économiques

- Requalification voire restructuration des zones d'activités.
- Meilleure identification de la vocation thématique des sites d'activités.

Proposition 4 - Optimiser le développement des espaces agricoles au regard de leur valeur économique

- Protéger les zones agricoles économiquement viables ou présentant un intérêt agronomique (cf. point 2 du présent document).

Pour traduire ces propositions dans le SCoT, le diagnostic devra notamment :

1 - Analyser les zones d'activités existantes :

- Principales activités présentes,
- Accessibilité multimodale et besoins de déplacements induits par le site,
- Qualité d'aménagement du site,
- Capacité d'accueil à court moyen et long terme (terrains et locaux disponibles, possibilités d'extension, potentialités d'accueil du développement par densification),
- Stratégie de développement envisageable.

2 - Estimer les besoins liés à l'accueil et à l'accompagnement du développement économique :

- Identifier les filières économiques qui vont se développer et leurs principaux besoins (localisation, foncier, services associés, accessibilité).

3 - Identifier les « sites à enjeux » en matière de développement des activités économiques.

4 - Identifier les secteurs agricoles à forte valeur économique (cf. point 2 du présent document).

Principales préoccupations des élus du SM SCoT Provence, et des personnes publiques associées

1 - Il est important de garantir une bonne accessibilité aux sites d'activités économiques.

2 - Il est important de considérer l'agriculture comme une activité économique à part entière, dans toute sa diversité

Cela implique de pérenniser les sites agricoles à forte valeur économique.

3 - Le SCoT devra être accompagné d'une stratégie publique de maîtrise foncière notamment pour :

- Garantir la pérennisation des sites agricoles à forte valeur économique,
- Maîtriser le développement des nouveaux sites d'activités.



7



Sur le rayonnement européen et méditerranéen de l'aire toulonnaise

Un rayonnement qui n'est pas en rapport avec le poids démographique de l'aire toulonnaise

Le troisième pôle démographique de la façade méditerranéenne française

Avec plus de 500 000 habitants et 170 000 emplois, l'aire toulonnaise est le troisième pôle urbain de la façade méditerranéenne française sur le plan démographique (après Marseille et la conurbation Nice Côte d'Azur, mais devant Montpellier).

C'est également un grand pôle touristique qui accueille plus de 45% de la fréquentation touristique varoise (exprimée en nombre de nuitées accueillies durant la période estivale).

Un déficit de rayonnement et de positionnement

L'étude de la DATAR sur le positionnement européen des villes françaises définit 7 classes de villes selon l'intensité de leur rayonnement européen.

L'aire toulonnaise est située dans la 7^{ème} et dernière classe, caractérisée par une « quasiabsence de niveau européen ». Pour la DATAR :

- Son principal point fort est l'attractivité touristique. Mais cette attractivité est mal valorisée : l'aire toulonnaise est peu présente dans l'accueil de congrès, foires, salons et événements internationaux.
- Son principal point faible est un rayonnement universitaire limité. Il y avait 13 200 étudiants inscrits dans un établissement d'enseignement supérieur de l'aire toulonnaise en 2001/2002, soit 2,34 étudiants pour 100 habitants. En moyenne, les aires urbaines françaises de plus de 200 000 habitants (hors Paris) accueillent 6,69 étudiants pour 100 habitants. (Éléments en cours de mise à jour).

A l'échelle régionale, l'aire toulonnaise peine à trouver sa place au sein du « chapelet » des métropoles de PACA et du Grand Delta du Rhône, d'autant plus que son offre de fonctions supérieures est faible par rapport aux villes de taille comparable.

L'aire métropolitaine d'Aix-Marseille étend son influence sur l'ouest du Var et de l'aire toulonnaise, alors que l'est varois tend à être attiré par la conurbation azurée.

De ce fait, le territoire Provence Méditerranée a une aire d'influence réduite, comme l'illustre l'étroitesse de son bassin de recrutement universitaire.

Des points d'appui pour conforter le développement et le rayonnement de l'aire toulonnaise

Des axes d'excellence économique à structurer pour améliorer le rayonnement international et le potentiel scientifique et technique de l'aire toulonnaise :

- Les activités de Défense, les technologies militaires et leurs applications civiles
- Les technologies marines et sous-marines
- Le tourisme et la culture
- La filière économique agricole
- La santé

Deux grands projets levier pour le développement et le rayonnement de l'aire toulonnaise :

- Le programme de développement de l'enseignement supérieur porté par la communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, l'Université et les Ecoles d'enseignement supérieur.
- La ligne à grande vitesse (LGV) ferroviaire de l'arc méditerranéen, reliant l'Espagne et l'Italie tout en améliorant les connexions entre l'aire toulonnaise et l'Europe du Nord.

Le développement de coopérations stratégiques avec l'aire métropolitaine de Marseille - Aix pour :

- Identifier les complémentarités à valoriser et les concurrences à éviter notamment pour le développement des grands équipements (université, culture, santé, port, aéroport).
- Renforcer les synergies économiques entre les deux territoires, notamment en terme de technologies marines et d'activités de Défense.
- Développer des actions conjointes permettant de renforcer le positionnement européen de l'ensemble Aix-Marseille-Toulon (candidatures à des grands événements internationaux, outils communs de promotion économique, etc.).

Une attractivité à renouveler, des partenariats à développer

Proposition 1 - Renforcer les fonctions urbaines supérieures en complémentarité avec les territoires voisins

- Un enjeu particulier : le développement universitaire
- Les structures d'accueil des salons, congrès et grands événements
- Les grands équipements de santé

Proposition 2 - Identifier les équipements et aménagements nécessaires à une diversification de la fréquentation touristique

- Diversifier les sites de fréquentation : développer notamment le tourisme urbain autour de la Rade et le tourisme vert.
- Diversifier les centres d'intérêt touristique : mettre en valeur patrimoine naturel, historique, culturel et scientifique.
- Diversifier les clientèles touristiques : investir le créneau du tourisme d'affaires.

Proposition 3 - Définir un projet de développement autour de l'arrivée du TGV de l'arc méditerranéen et améliorer la « grande accessibilité » du territoire Provence Méditerranée

- Définir - dans une optique inter-SCoT - un projet d'aménagement et de développement autour de la future gare TGV de l'aire toulonnaise.
- Développer les équipements pour valoriser l'impact du TGV sur le développement du tourisme d'affaires.
- Développer les fonctions portuaires à forte valeur ajoutée (grande plaisance, croisières, certains transports de marchandises).
- Conforter le développement de l'aéroport de Toulon Hyères en complémentarité avec les aéroports voisins.
- Garantir une accessibilité multimodale aux grandes « portes d'entrée » du territoire (gares TGV, port, aéroport)

Proposition 4 - S'inscrire dans une cohérence inter-SCoT et développer les coopérations stratégiques avec les territoires voisins

- Avec les SCoT du Cœur du Var et de Provence Verte (stratégie de développement autour de la future gare TGV de l'aire toulonnaise)
- Avec le SCoT du Golfe de Saint-Tropez
- Avec les SCoT de l'aire métropolitaine Marseille-Aix-Aubagne

Pour traduire ces propositions dans le SCoT, le diagnostic devra notamment :

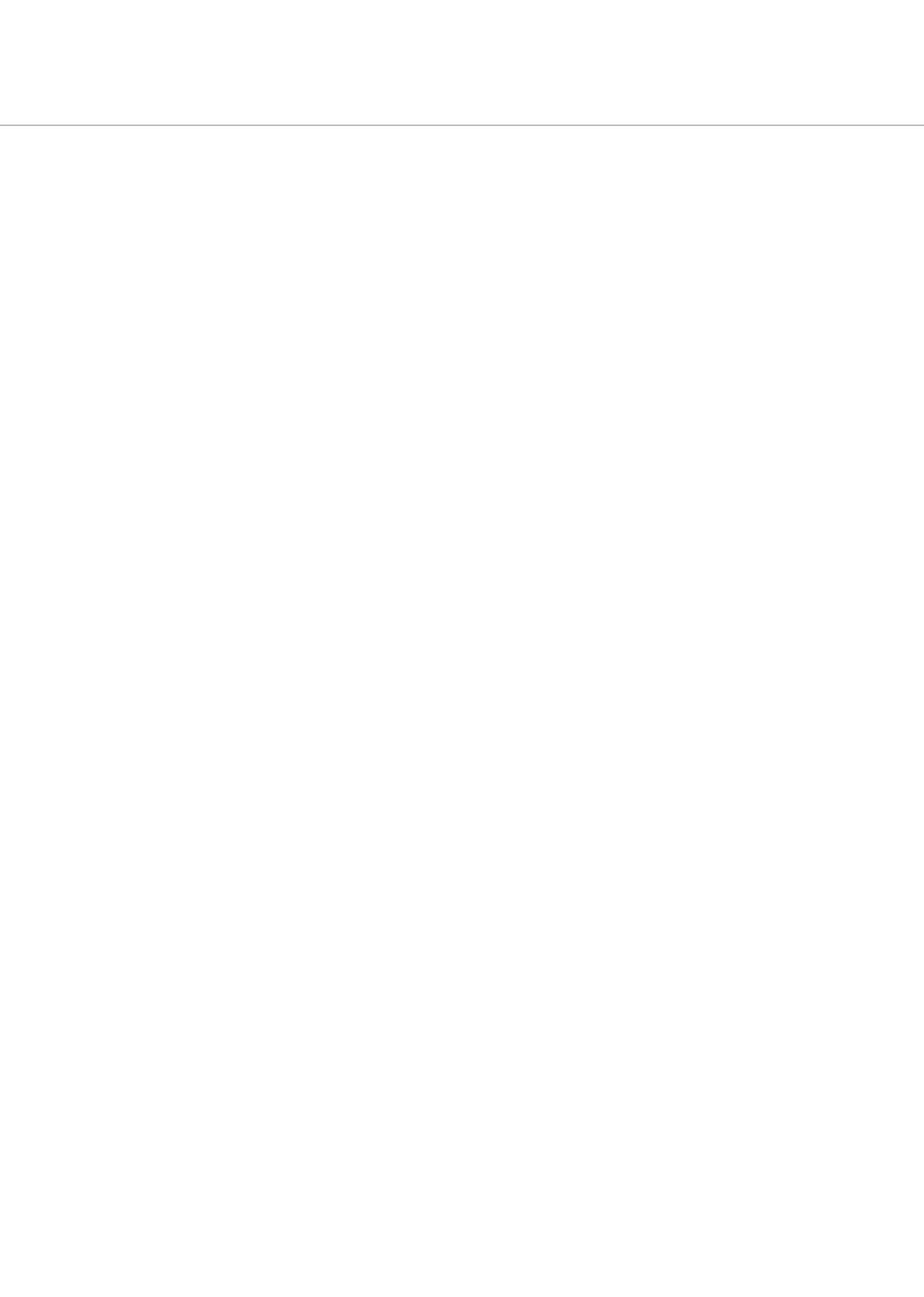
- Identifier les fonctions métropolitaines supérieures à développer et les sites d'accueil potentiels.
- Identifier les leviers d'actions pour une diversification de la fréquentation touristique.
- Identifier les aménagements nécessaires pour conforter le développement du port et de l'aéroport.
- Identifier les potentialités d'accueil du développement autour de la future gare TGV.
- Définir les mesures d'accompagnement nécessaires pour permettre une bonne accessibilité à la gare TGV depuis les principaux pôles de l'aire toulonnaise.
- Identifier les axes de coopération et de travail « inter-SCoT » avec les territoires voisins.

Principales préoccupations des élus du S-M SCoT Provence, et des personnes publiques associées

1 - Le développement des fonctions urbaines supérieures doit s'inscrire dans une dynamique de coopération avec les territoires voisins

2 - Le futur TGV de l'arc méditerranéen doit être utilisé comme un levier pour le développement et la diversification de la fréquentation touristique.

Dans ce cadre, la localisation de la future gare de l'aire toulonnaise et son accessibilité depuis l'ensemble des secteurs du SCoT sont des variables déterminantes.



8



Sur le développement et la protection du littoral

La diversité des espaces littoraux : une richesse majeure

Le littoral citadin est le support d'une urbanisation ancienne.

Le littoral bâti touristique est marqué par une urbanisation plus récente, due au développement touristique.

Ces littoraux urbains et touristiques sont le **support privilégié du rapport entre la ville et la mer**, pour les touristes et les résidents, notamment :

- Autour des centres anciens et de leurs ports,
- Autour des marinas et des pôles touristiques plus récents,
- Autour des promenades urbaines de bord de mer,
- Autour des parcs urbains et de loisirs de bord de mer.

Le littoral industriel et économique peut être assimilé à un « outil » aménagé au regard des besoins :

- Des activités portuaires civiles (marchandises et passagers),
- Des activités portuaires et navales militaires,
- Des activités industrielles et technologiques liées à la mer,
- Des activités aquacoles.



Support de développement économique, ce littoral représente souvent une **coupure physique entre la ville et la mer** notamment en raison des contraintes de protection des sites.

Le littoral naturel est une richesse majeure de l'aire du SCoT Provence Méditerranée. Ce littoral correspond :

- A la façade maritime des grands espaces de nature (exemple du Cap Sicié, des Iles d'Hyères, du Cap Bénat).
- A des « rubans » de nature au pied de l'espace bâti en raison de la configuration géographique du littoral (falaises et corniches entre Saint Cyr et Bandol et Toulon et Le Pradet).

Ce littoral naturel intègre notamment :

- Des **espace de loisirs et de détente** (plages, lieux de pratique des sports nautiques, lieux de promenades) dont il faut penser l'accès.
- Des **espaces dont la valeur écologique reconnue** demande une protection particulière tout en offrant des potentialités de diversification touristique (mise en valeur et gestion du patrimoine naturel).

Préciser les modalités d'application de la loi littoral sur le territoire Provence Méditerranée pour mettre en œuvre le projet de cohérence du SCoT

En prenant notamment appui sur les réflexions conduites par l'Etat (1), le SCoT pourra préciser les modalités d'application de la loi Littoral afin de sécuriser juridiquement les documents d'urbanisme.

Le SCoT pourra en particulier :

- Préciser et justifier la localisation des « espaces naturels et marins remarquables » à protéger au titre de l'article L146-6 du Code de l'Urbanisme et les « coupures d'urbanisation » définies par l'article L146-2.
- Préciser et justifier la localisation des « espaces proches du rivage » (article L146-4 du Code de l'Urbanisme) pour identifier les espaces concernés par le « principe d'extension limitée de l'urbanisation ».
- Préciser et justifier les modalités d'application du principe de « l'extension limitée de l'urbanisation » afin de répondre aux besoins de développement et de cohérence exprimés dans le SCoT.

Un exemple illustrant l'intérêt - et la faisabilité de cette proposition : la DTA des Alpes-Maritimes

Dans les « espaces proches du rivage », il pourrait être intéressant de **définir comment appliquer le principe de « l'extension limitée de l'urbanisation » tout en permettant - sur certains espaces - des opérations de renouvellement urbain et le développement des activités économiques liées à la mer.**

- Actuellement, pour appliquer le principe de l'extension limitée de l'urbanisation, les droits à construire sont fonction de l'environnement immédiat du projet : le projet doit présenter les mêmes caractéristiques que les constructions environnantes.
- On pourrait imaginer, comme dans la DTA (2) des Alpes-Maritimes, une appréciation du principe de l'extension limitée de l'urbanisation qui prenne en compte l'ensemble du littoral Provence Méditerranée.

Plus précisément, la **DTA des Alpes-Maritimes** (approuvée par décret interministériel en 2004) **stipule que** : « Dans les espaces proches du rivage, l'extension limitée de l'urbanisation doit s'apprécier à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération et de façon différenciée compte tenu notamment :

- **Des « espaces urbanisés sensibles »** [au regard de leur valeur patrimoniale] (...) où l'extension de l'urbanisation sera strictement limitée aux seules parcelles interstitielles du tissu urbain, ou « dents creuses » des îlots bâtis, ainsi qu'à la reconstruction et à la réhabilitation des bâtiments existants ;

- **Des « espaces-enjeux »**, (...) où l'extension limitée de l'urbanisation doit s'apprécier compte tenu de la capacité de ces espaces à accueillir une partie des besoins actuels et futurs de l'agglomération (...) et de l'intégration de cette extension dans son environnement, les sites et les paysages. Ces espaces sont caractérisés par leur urbanisation peu structurée et de faible qualité, par leur potentialité de développement et par leur situation privilégiée au regard des équipements, notamment des réseaux de transport en commun (...).
- **Des « espaces neutres »**, où l'urbanisation ne présente pas d'enjeux aussi forts de protection ou de développement que ceux décrits précédemment. Dans ces espaces « neutres », (...) l'extension de l'urbanisation sera limitée de manière, notamment, à éviter une augmentation importante des hauteurs des constructions, qui conduirait à modifier la silhouette générale de l'urbanisation littorale ».

Pour traduire cette proposition dans le SCoT, le diagnostic devra notamment :

- Définir des critères de mise en œuvre des principes juridiques de la Loi Littoral (espaces remarquables, coupures d'urbanisation, espaces proches du rivage, extension limitée de l'urbanisation), notamment au regard de l'acquis des travaux et documents existants (Directives Territoriales d'Aménagement, jurisprudence, lecture cartographique de la loi littoral réalisée par la DDE du Var).
- Définir et justifier la mise en œuvre de ces critères au regard d'une analyse du territoire des communes littorales et de leur rôle dans l'aire du SCoT Provence Méditerranée.

En cela, le travail sur les modalités d'application de la loi littoral capitalisera l'acquis des réflexions sur les autres points d'ambition du SCoT et plus particulièrement les points 1 (sur la consommation d'espace et le mode de développement), 2 (sur les espaces naturels, agricoles et les paysages) et 6 (sur le développement économique).

- (1) DDE du Var, Loi Littoral, département du Var, lecture cartographique, juin 1997
(2) DTA : Directive territoriale d'aménagement. Document de planification élaboré sur l'initiative et par les services de l'Etat sur certains territoires, visant notamment à préciser les modalités d'application des lois Montagne et Littoral.



9



Sur les changements à anticiper

L'allongement de la durée de vie

Dans l'aire toulonnaise, on estime que 35% des habitants auront plus de 60 ans en 2023 contre 25% en 1999 (source : INSEE / CETE Méditerranée).

- Une évolution qui pourrait modifier le rapport à la ville : retour vers les centres, demande de proximité des services et commerces, nécessité de mieux prendre en compte le handicap dans l'aménagement urbain, etc.
- Une évolution qui pourrait induire de nouveaux besoins, potentiellement créateurs d'emplois : santé et services de proximité, transports collectifs adaptés, lieux de convivialité et de rencontre, etc.
- Une évolution qui pose la question du renouvellement des actifs : comment maintenir ou augmenter le nombre d'actifs pour faire face aux départs à la retraite et aux créations d'emplois induites par l'allongement de la durée de la vie ?



L'émergence d'une politique européenne de Défense et les mutations économiques du secteur

Le « marché » de la Défense s'organise de plus en plus dans une logique « client » (l'Etat) / « fournisseur » (industriels) comme l'illustre le récent changement de statut de la DCN.

Parallèlement, les pays européens coopèrent pour mutualiser les coûts de développement et de fabrication du matériel militaire. Il est probable que cette tendance s'accélère notamment sous l'impulsion de l'Union Européenne.

Ces évolutions favorisent le regroupement des industries de Défense pour constituer des « poids lourds » de niveau européen voire mondial. Ces « poids lourds » diversifient leurs activités vers les « technologies duales » ayant des applications civiles et militaires.



Au regard de ces évolutions, l'aire toulonnaise pourrait se donner les moyens d'être la base navale européenne de référence en Méditerranée tout en renforçant les activités industrielles liées à la Défense et aux « technologies duales ».

Un renchérissement durable des prix fonciers et immobiliers

La tension observée depuis environ 5 ans sur les marchés fonciers et immobiliers semble appelée à persister.

- Une nouvelle donne à prendre en compte en termes de localisation du développement : favoriser le renouvellement urbain pour limiter les besoins d'extension urbaine et la consommation d'espace.
- Une nouvelle donne à prendre en compte pour les politiques d'habitat et de développement économique : quelles interventions publiques - notamment en termes de politique foncière - imaginer pour que les coûts fonciers et immobiliers ne soient pas un facteur limitant le développement ?

La nouvelle donne énergétique

Le renchérissement observé des prix du pétrole ne s'explique pas uniquement par des causes conjoncturelles (tensions dans le Moyen Orient) : la forte hausse de la demande mondiale (liée notamment au développement économique de la Chine et de l'Inde) est un facteur de tension structurel sur le marché. Selon certains experts, à l'horizon 2010 - 2015, la demande mondiale de pétrole pourrait même dépasser les capacités de production.

- Ces perspectives doivent être prises en compte pour définir à moyen et long terme la politique de déplacement dans l'aire Provence Méditerranée : alors que le coût des carburants va probablement fortement augmenter dans les 10 ans qui vien-



nent, comment imaginer un système de déplacements moins dépendant de l'automobile ?

- Plus largement, comment relever les défis d'une maîtrise de la consommation d'énergie et du développement des énergies renouvelables (solaire, éolien, bois-énergie) ?



L'évolution des formes de distribution commerciale et des grands équipements de loisirs : après les multiplexes cinématographiques, quels changements anticiper ?

- De la grande surface au centre de loisirs marchands ?
- Du magasin au e-commerce ?
- Un retour vers les valeurs de proximité favorable aux marchés de plein air et au petit commerce ?

Une extension croissante des bassins de vie

La vie quotidienne se déroule de plus en plus dans un cadre intercommunal, voire à l'échelle de vastes aires métropolitaines : on observe ainsi plus de 11 000 déplacements quotidiens domicile - travail entre l'aire Provence Méditerranée et le département des Bouches

du Rhône.

La hausse des coûts fonciers et immobiliers est un accélérateur de cette tendance : de plus en plus d'actifs doivent se loger en grande périphérie des agglomérations, là où le prix des terrains est moins élevé.

Par ailleurs, la situation du marché de l'emploi (chômage élevé) pousse certains actifs à élargir l'aire géographique de leur recherche d'emploi.

- La politique d'habitat et de développement économique du SCoT peut contribuer à limiter cette extension du bassin de vie, notamment en favorisant une augmentation de l'offre de logement à proximité des grands pôles d'emploi.



10



Sur la mobilisation des **ressources** nécessaires au **développement**

Les ressources naturelles : répondre aux besoins de développement tout en préservant l'environnement et le cadre de vie

Dans ce cadre le SCoT doit poursuivre trois objectifs à l'échelle du territoire Provence Méditerranée et de ses secteurs :

- Garantir, au regard des perspectives de développement attendues et des problèmes actuellement constatés, l'approvisionnement en eau (protection et développement des ressources locales), en énergie et en matériaux de construction (carrières).
- Limiter les émissions polluantes, notamment en ce qui concerne les eaux usées (assainissement), les déchets et la qualité de l'air (lien avec la politique de déplacements en raison de l'importance des pollutions dues au trafic automobile).
- Préserver les richesses agricoles et environnementales du territoire Provence Méditerranée, sources d'attractivité et de développement.



L'argent public : mettre en cohérence la localisation du développement avec les grands investissements publics

Une localisation du développement mal maîtrisée peut induire des surcoûts importants en terme de finances publiques ou remettre en cause les impacts positifs de grands investissements.

Ainsi, en matière de déplacements, le gain d'accessibilité offert par une nouvelle infrastructure routière peut rapidement être remis en cause par une urbanisation mal contrôlée induite par cette dernière.

Dans ce cadre, le SCoT doit poursuivre trois objectifs pour optimiser la gestion de l'argent public et les retombées bénéfiques des grands investissements publics :



- Localiser le développement en cohérence avec l'offre de transports pour optimiser la fréquentation des transports collectifs, limiter la saturation des infrastructures routières, et offrir des alternatives à l'usage de l'automobile.
- Maîtriser la localisation des grands équipements et des commerces au regard de la stratégie de développement et d'équilibre entre les pôles attractifs du territoire Provence Méditerranée.
- Conditionner si nécessaire le développement de certaines zones à la réalisation préalable des équipements et infrastructures nécessaires à leur bon fonctionnement et à leur desserte.

Le foncier : identifier et mobiliser les ressources foncières pour répondre aux besoins

La rareté et le coût du foncier deviennent des facteurs limitant le développement et l'équilibre du territoire Provence Méditerranée.

Dans ce cadre, le SCoT doit poursuivre deux objectifs :

- Identifier les capacités de développement par renouvellement urbain (réhabilitation et restructuration du bâti existant, densification maîtrisée de certains espaces, repérage des « dents creuses » et des « friche urbaines » à réutiliser).
- Identifier les capacités de développement par extension urbaine et permettre la gestion économe d'une ressource stratégique car de plus en plus rare : le foncier.

La capacité à s'organiser : un SCoT pour mettre en cohérence les projets aux différentes échelles

Le SCoT permettra d'**identifier les problèmes et les ambitions communes** à l'ensemble des secteurs du territoire Provence Méditerranée.

Il permet également d'**articuler les politiques de niveau communal, de niveau intercommunal (secteur) et de niveau SCoT** afin notamment :

- D'optimiser l'effet de levier et les retombées positives des grands investissements publics.
- De prendre en compte les identités et spécificités des communes et des secteurs tout en coordonnant les actions de chacun.

De ce fait, **pour définir le niveau d'ambition du SCoT, il faut dès maintenant penser à son application future** au travers des PLU et des documents de planification sectoriels (plans de déplacements urbains, programmes locaux de



La réussite de ces objectifs suppose la mise en œuvre d'une **politique publique d'accompagnement du SCoT en termes de maîtrise et de mobilisation des ressources foncières**.

Cette politique foncière sera en outre un outil opérationnel indispensable pour permettre la mise en cohérence de la localisation du développement avec les grands investissements et politiques publiques.

l'habitat, schémas de développement commerciaux).

L'impact du SCoT sur ces documents sera plus ou moins contraignant selon le niveau d'orientation choisi :

- Des orientations coercitives, qui fixent une limite ou un impératif à prendre en compte.
- Des orientations interprétatives, qui définissent des critères permettant d'adapter la règle aux réalités locales.
- Des recommandations : le SCoT suggère des choix sans que ces derniers aient un caractère contraignant.



**La conclusion
du syndicat mixte
du SCoT Provence
Méditerranée**

Le SCoT : une démarche de projet pour un territoire.

Nous avons commencé à esquisser les grandes lignes de ce projet en définissant les objectifs de notre démarche SCoT pour définir la feuille de route de l'Agence d'Urbanisme pour la conduite du diagnostic.

En tant que démarche politique, le SCoT doit tenir compte du souhait des citoyens.

C'est notamment le cas **pour ce qui concerne l'habitat : les solutions proposées devront concilier les souhaits de vie des individus, la nécessité de consommer moins d'espace et l'exigence d'augmenter et d'adapter l'offre de logements.**

Il faudra pour cela approfondir l'analyse des besoins en matière d'habitat et des obligations de la loi SRU en matière de logement social pour imaginer des réponses adaptées aux spécificités de notre territoire.

La réponse aux besoins en matière d'habitat et plus largement **la mise en œuvre des orientations du SCoT nécessiteront très probablement la mise en œuvre d'une politique foncière.**

Il conviendra de définir très précisément les objectifs de cette politique, ses domaines d'intervention et les outils qui seront utilisés.

Pour ce qui concerne l'agriculture, ce n'est pas la surface protégée qui compte mais la vitalité économique des activités agricoles.

En d'autres termes, il faut développer une approche qualitative de la protection des espaces agricoles et prendre en compte les besoins de développement de l'habitat et des activités économiques.

Enfin, **le SCoT doit permettre d'apporter une sécurité juridique** à nos documents d'urbanisme communaux (PLU) et à nos opérations d'aménagement.

Le SCoT : une démarche ouverte sous l'égide des élus du syndicat mixte

Les élus du syndicat mixte Provence Méditerranée sont les acteurs de l'élaboration du SCoT et de sa future mise en œuvre.

Le rôle des présidents de commissions thématiques et territoriales est à ce titre particulièrement important : ils seront chargés de coordonner les débats et d'en être le rapporteur auprès des autres commissions, du Bureau et du Comité Syndical du syndicat mixte du SCoT.

Le SCoT définit la stratégie de développement du territoire Provence Méditerranée pour les 10 à 20 ans qui viennent. C'est **pourquoi son élaboration doit être ouverte à trois niveaux.**

Premier niveau : les personnes publiques associées à l'élaboration du SCoT : l'Etat, le Conseil régional, le Conseil général, les Chambres Consulaires.

Ces personnes publiques associées vont exprimer leurs objectifs de développement sur le territoire. Elles seront partie prenante de la mise en œuvre de certaines orientations du SCoT : le Conseil général pour les routes et les transports, la Chambre de Commerce pour le port et l'aéroport, etc.

Deuxième niveau : les acteurs socio-professionnels et associatifs, les citoyens de l'aire toulonnaise, qu'il s'agit de sensibiliser pour favoriser la compréhension et l'acceptation du projet et des orientations du SCoT, mais aussi recueillir des idées ou suggestions nouvelles.

Troisième niveau : les territoires voisins, avec lesquels nous avons des échanges, des interdépendances et des convergences d'intérêt à développer.

Il s'agit des autres SCoT du Var et plus particulièrement nos voisins du Golfe de Saint Tropez et de la Provence Verte.

Il s'agit aussi des SCoT des Bouches-du-Rhône et plus particulièrement celui de la communauté urbaine de Marseille qui arrive aux portes de Saint-Cyr-sur-Mer.



Président du SM SCoT : Robert Beneventi
Rédaction : équipe l'AU[dat]
Images : Hortense Hébrard & équipe l'AU[dat]
Cartographie : Alexandra Adenis
Conception & réalisation graphique : Marinavarro
Impression : Espace Numérique



Syndicat Mixte SCoT Provence Méditerranée
B.P 537 - 83041 TOULON Cedex 9
Tél. 04 94 93 83 42 - Fax 04 94 93 83 28
btorres@tpmed.org



Parc Technopôle Var Marin - 293 route de La Seyne-sur-Mer
83190 OLLIOULES - Tél. 04 94 62 20 71 - Fax 04 94 62 11 57
audat@wanadoo.fr